

Železničář

15. ÚNORA 2018 | CENA 18 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



4

ROČNÍK XXV

6–7 ROZHOVOR

Vedení Českých drah přistupuje ke změnám v oblasti opravárenství a údržby. Jaké novinky firmu čekají, prozradil člen představenstva odpovědný za úsek techniky, servisu a majetku **Miroslav Kupec**.

8 ZPRAVODAJSTVÍ

České dráhy loni přepravily **174,7 milionu cestujících**, což je meziroční přírůstek o 3,2 milionu. Nejlépe se tradičně dařilo příměstské a vnitrostátní dálkové dopravě.

11–14 TÉMA

Pro úspěch v soutěžích na provozování dopravy a v přímých zadáních realizoval národní dopravce (a ještě musí) řadu opatření. Jaká je tedy **vize Českých drah** pro období po roce 2020?

15 LIDÉ A PŘÍBĚHY

Renata Jankovičová, která pravidelně doprovází vlaky ČD EuroCity nebo railjety na lince Ex 3, se v roce 2016 rozhodla, že vstoupí do služeb Armády ČR. Dnes slouží dobrovolně v jednotce aktivních záloh jako střelec pěší rot.

16–17 RECENZE

Co mají společného **nádražky v Berouně a Rakovníku**? Přinejmenším to, že obě města spojuje trať v jízdních řádech označená číslem 174 a obě sídla se mohou pyšnit vlastním pivovarem. Dobrý důvod pro průzkum zdejších restaurací.

18–19 CESTOPIS

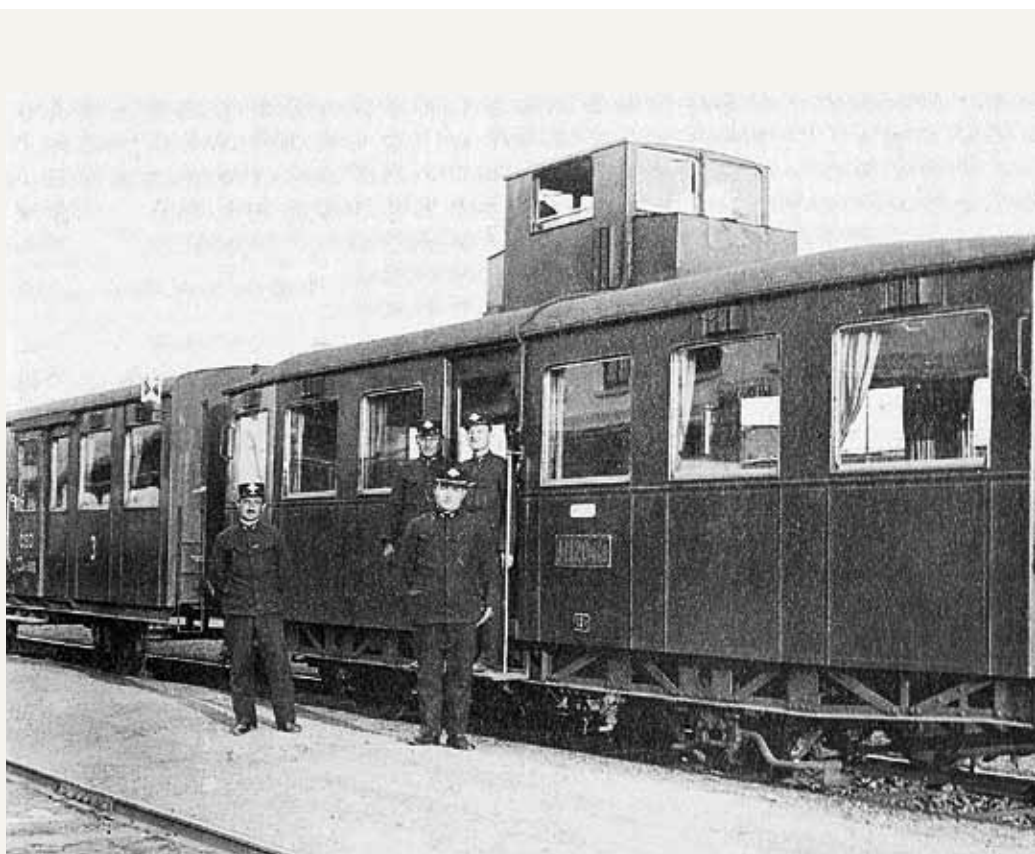
Dá se projít **Český Krumlov** za pouhé tři hodiny? To je totiž přesně čas, který máte k dispozici od příjezdu přímého Jižního expresu z Prahy do chvíle, než se vydá na zpáteční cestu. Vyzkoušeli jsme to.

20–21 HISTORIE

Je to stavba, která se nesmazatelně zapsala do podoby hlavního města. Od zprovoznění **Nuselského mostu** právě uplyne 45 let. Jeho součástí je i kolejová dráha, skrytá uvnitř tubusu.

TITULNÍ FOTO

Autor: Michal Málek
Spěšný vlak z Jeseníku do Zábřehu na Moravě se v únorovém odpolední prolétá oblouky poblíž Ostružné.



Věžák: osobitý zachránce československých lokálek

Petr Slonek | Foto: sbírka Roman Jeschke

Od ostatních motoráků se odlišuje nezaměnitelnou vizáží díky kabině pro strojvedoucího umístěné netradičně na střeše. Podle ní získal i svou přezdívku – Věžák. Nejznámějším zástupcem Věžáků je dodnes dochovaný vůz M 120.4. Jeho předchůdcem byl nákladní motorový vůz M 140.1 vyrobený v roce 1928 v Kopřivnici. A protože se toto věžové uspořádání osvědčilo, rozhodli se výrobci jej použít i v případě osobní dopravy. Následovala řada M 120.3. V letech 1928–30 z továrny vyjelo celkem 27 kusů v kombinaci tmavě zelené barvy s hráškově zelenou a bílou střechou, později v celozeleném nátěru s bílou střechou.

Věžákům se také mezi železničáři říkalo kolejové autobusy. Jejich konstrukce totiž byla

odvozena ze silničních autobusů. Charakteristickým znakem se však stalo věžové stanoviště strojvedoucího umístěné ve středu vozu přibližně metr nad střechou. Mělo to své výhody: odpadlo přecházení z jednoho stanoviště do druhého při posunu a cestující mohli efektivněji využít zbytek vozu. Do motoráku se vstupovalo posuvnými dveřmi uprostřed každé bočnice, do přípojných vozů pak čelními dveřmi s přechodovými můstky. Oddíly pro cestující měly 36 míst k sezení. WC chybělo a maximální rychlost činila 50 km/h. V letech 1930 až 1935 se vyrobilo dalších 89 kusů, ovšem už řady M 120.4 coby robustnějšího nástupce řady M 120.3. Ta se stala jednou z nejpčetnějších řad motorových vozů ČSD před 2. světovou válkou a významně přispěla k motorizaci osobní dopravy na regionálních tratích v ČSR. ○



Motorový vůz řady M 120.3 v Pečkách

Vážení čtenáři,

rok 2018 je v plném proudu a na plné obrátky jedou také přípravy aktivit, kterými si letos připomeneme řadu významných výročí. Steté narozeniny slaví nejen republika, ale stejným jubileem se může pochlubit československá železnice. Tradice klasické železnice na území dnešní České republiky je však výrazně delší – píše se již od roku 1839, tedy už 179 let. Zahrneme-li železnici koněspřežnou, hovoříme o železniční tradici, která se již za pár roků bude psát neuvěřitelných 200 let!

I samotné České dráhy ve své novodobě podobě slaví letos narozeniny – je jim již 25 let. A dlouhodobá tradice, velké zkušenosti a vysoká odbornost jsou i nyní jedněmi z největších devíz národního dopravního, jehož kvality i výsledky se dlouhodobě zvyšují a zlepšují.

České dráhy pro letošní rok společně se všemi hlavními společnostmi, které jsou nástupci bývalých československých státních drah (SŽDC, ČD CARGO, ZSSK, ŽSR a ZSSK CARGO), i ve spolupráci s dalšími významnými partnery, např. s Národním technickým muzeem, CzechTourismem, Vojenským historickým ústavem či s vybranými městy a kraji, připravují pro širokou veřejnost řadu zajímavých akcí a projektů, kterými si připomeneme významnou roli železnice v uplynulých 100 letech.

Nejvýznamnější roky, ve kterých došlo k významným změnám jak v republice, tak na železnici, připomíná již nyní oficiální kalendář Českých drah pro rok 2018, který si můžete zakoupit v ČD Centrech po celé České republice. Ve spolupráci s partnery připravujeme publikaci Historie státních drah 1918–2018, kterou plánujeme vydat na podzim roku 2018 a která bude obsahovat řadu zajímavých informací, které ještě nikdy nebyly souhrnně publikovány.

Významná výročí připomeneme celá řada slavnostních vlaků. Mezi nejvýznamnější bude patřit Prezidentský vlak, který připravujeme společně s Národním technickým muzeem, ŽSR a ZSSK. Těšit se na něj můžete od konce června až do začátku září, a to jak v České, tak ve Slovenské republice. Historické vlaky po stopách prvního prezidenta Masaryka pojedou také z Prahy přes Stochov (Lány) do Lužné, po Masarykově dráze přes Valašské Klobouky nebo např. v rámci festivalu RE: PUBLIKA z Brna přes Břeclav, Hodonín a Čejč zpět do Brna.

Slavné jméno a cesty prvního prezidenta připomíná nejen Masarykův salonní vůz, který budete moci letos vidět např. ve výše zmíněném Prezidentském vlaku, ale také nejstarší pražské nádraží a také Masarykův salonek. Nejen ten, ale i tzv. Vládní salonek na hlavním nádraží jsme se rozhodli zpřístupnit více zájemcům než v letech minulých, a proto již 28. dubna a pak i každou poslední sobotu v měsíci (a samozřejmě 28. 10.) otevřeme salonky veřejnosti a nabídneme jak individuální, tak komentované prohlídky. Velkou výroční akcí bude bezesporu připomínka příjezdu prezidenta Masaryka do republiky ve dnech 20. a 21. prosince. Společně s Československou obcí legionářskou a městy po cestě si letos tento slavný návrat připomeneme.

Veškeré informace o aktivitách ČD a našich partnerů budete moci sledovat na speciální webové stránce, kterou plánujeme již na konci února aktivovat.

Nejen na uvedených akcích, ale i na palubách našich vlaků se letos velmi těšíme se na setkání s vámi a děkujeme za vaši důvěru.

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
Koňistní lokomotivy	1945
Zahájení elektrifikace	1949
Vrchol parní trakce	1950
TU47	1954
Nehoda ve Stéblové	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
Víze	2019+



I na úzkém rozchodu našly Věžáky uplatnění. Na snímku z 27. listopadu 1928 je zachycen motorový vůz řady M 11.002 s přípojným vozem CDv/u v Osoblaze/Hotzenplotz.



Expres Jiřího Rašky zamířil na Olympijský festival do Brna

Souprava zvláštního vlaku Raška expres, vypraveného národním dopravcem České dráhy, dovezla v neděli 11. února fanoušky a řadu známých sportovců z Prahy přímo do centra dění Olympijského festivalu na brněnském výstavišti. Olympijský festival, který se konal k 50. výročí získání zlaté medaile světově známým lyžařem Jiřím Raškou, přivítal cestující vlakového speciálu přesně v poledne. Během jízdy vlaku čekalo na účastníky osobní setkání, besedy a autogramiády s takovými osobnostmi, jako je například trojnásobný olympijský medailista v rychlostní kanoistice Josef Dostál či bronzový oštěpař z loňského mistrovství světa Petr Frydrych. Mezi cestujícími nechyběl ani vnuk Jiřího Rašky Jiří Mazoch, který je sám známým sportovcem. Město Brno ve spolupráci s Českým olympijským výborem přeměnilo jeden z pavilonů tamního výstaviště po dobu sedmnácti dní na místo, kde se budou u příležitosti konání zimní olympiády setkávat sportovní nadšenci nejen aby fandili českým sportovcům, ale aby si také zaspotovali. České dráhy se staly oficiálním dopravcem Olympijského festivalu 2018 a pro sportovní fanoušky navíc připravily výhodnou zpáteční jízdenku Vlak+ Olympijský festival. (mah)



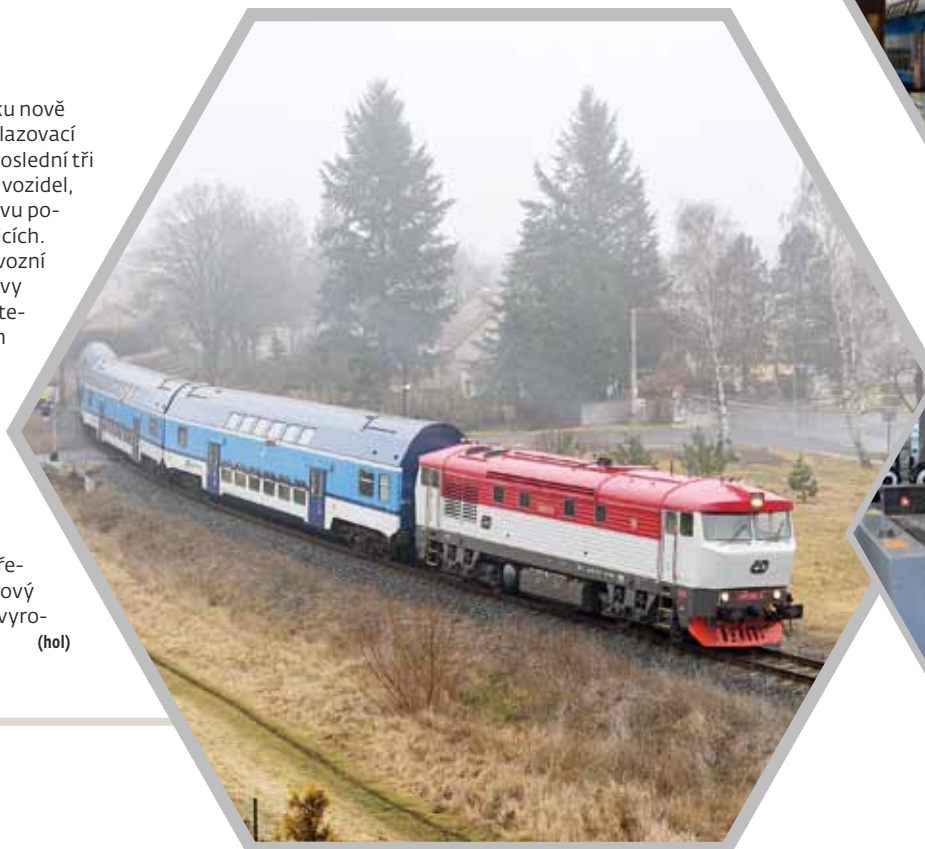
Úprava organizačního schématu Generálního ředitelství ČD

Nový rok přinesl na Generální ředitelství Českých drah dílčí úpravu organizačního schématu a systemizaci. Zanikl odbor projektů a mezinárodních vztahů (O5), jeho činnost je včleněna do kanceláře předsedy představenstva. Zrušen byl i odbor financování (O2), přičemž agenda byla rozdělena mezi odborné útvary úseku ekonomiky a informatiky. Soustředění aktivit v oblasti obchodních příležitostí v osobní dopravě v úseku osobní dopravy nově zajišťuje odbor koncepce a rozvoje osobní dopravy (O19). Představenstvo v rámci změn odvolalo ředitele Romana Štěrbu (O5) a Hanu Eliášovou (O2). Pozici ředitele O19 zastává Radek Dvořák, někdejší ředitel kanceláře člena představenstva úseku osobní dopravy (KOD). Novou ředitelkou KOD je Barbora Potůčková. Změn doznal i odbor kolejových vozidel (O12). Z něj vzešly odbor provozu kolejových vozidel (O18) a odbor správy a údržby kolejových vozidel (O20). Ředitelem O12 je nadále Rostislav Novák, O18 vede Tomáš Mohr a O20 řídí Pavel Reší. Uvedené organizační změny nepřinášejí nárůst administrativy ani navýšení počtu míst. (hol)



Omlazená Bardotka vezla skauty do Brd

České dráhy mají ve vozidlovém parku nově opravenou lokomotivu 749.107. Omlazovací kúru si Bardotka dopřávala zhruba poslední tři měsíce v pražském depu kolejových vozidel, provozní jednotce Libeň. Jen na opravu pojezdu musela zajet do depa ve Vršovicích. Podle Jana Konopíka, přednosta provozní jednotky, technici provedli dílčí opravy ve strojně a pustili se i do skříně, která se nyní pyšní novým červenobílým lakem. Na první jízdu v novém hávu se Bardotka vypravila v pátek 26. ledna z Prahy do Čerčan v soupravě se dvěma patrovými vozy řady Bdmteeo. Větší zájem však mezi železničními nadšenci vzbudila o den později na trase z metropole do Dobříše, když vezla skauty a jejich příznivce na výpravu Zimní přechod Brd. Tentokrát vezla jeden patrový vůz navíc. Lokomotiva 749.107 byla vyrobena v roce 1968. (hol)





Nová posunovací lokomotiva ve zkušebním provozu

Na brněnském hlavním nádraží, ale i v obvodu tamní odstavné stanice se od konce listopadu loňského roku pohybuje nejnovější lokomotiva v majetku ČD. Jde o stroj řady 794, vyrobený jihlavským závodem společnosti CZ LOKO. Stroj 794.002-6 prošel po dohodě výrobce a DKV Brno některými dílčími úpravami, jako bylo například nastavení chlazení spalovacího motoru či úprava odlehlosti kompozitních brzdových špalíků, a hned poté byl nasazen do zkušebního provozu na místním posunu s osobními vozy. Lokomotiva má snadnou obsluhu s velmi dobrým výhledem. Komfort stanoviště strojvedoucího umožňuje klidnou a nerušenou službu v zimě díky velmi kvalitnímu topení a naopak klimatizaci v letních měsících. Stroj navíc vykazuje oproti stávajícím strojům řady 714 nižší spotřebu paliva. Potěšující je, že za dobu rutinního provozu se neobjevila žádná závada, která by vyžadovala dílenský zásah. Dalších jedenáct strojů stejné řady by mělo posílit flotilu Českých drah ještě během letošního roku.

(mah)



Havlíčkovobrodské nádraží čeká další rekonstrukce

Významný železniční uzel v Havlíčkově Brodě v Kraji Vysočina čeká letos další fáze modernizace. Ke druhému a třetímu nástupišti, která prošla modernizací již před dvěma lety, přibude letos ještě zanedbaný čtvrtý peron, který by měli stavbaři začít opravovat v průběhu srpna. Před samotnou modernizací čtvrtého nástupiště započne v březnu několikaměsíční výluka druhé traťové koleje mezi Havlíčkovým Brodem a Okrouhlicí z důvodu její rekonstrukce – první kolej byla modernizována již v minulém roce. Práce jsou naplánovány kontinuálně tak, aby byl stále k dispozici dostatečný počet nástupištních hran. Aby byl železniční provoz co nejméně narušen, plánuje manažer infrastruktury zrevitalizovat první nástupiště až na jaře příštího roku. Ve výhledu je navíc kompletní modernizace pátého peronu s přilehlým kolejištěm, a s ní i prodloužení stávajícího podchodového tubusu na nově vzniklé nástupiště se dvěma nástupištními hranami.

(mah)



Trať z Rokycan do Příkonic je zrevitalizována

Revitalizace trati z Rokycan do Příkonic je hotova. Hlavním přínosem projektu je zvýšení traťové rychlosti a zkrácení jízdních dob. Stavba přispěla také ke zvýšení bezpečnosti. Dělníci vyměnili železniční svršek, zřízena byla bezстыková kolej a upravena její geometrická poloha. Stavbaři dále zrekonstruovali tři mosty a 33 propustků. Ve všech stanicích a zastávkách v úseku zřídili nová nástupiště s bezbariérovým přístupem. Nové jsou i přístřešky v několika stanicích a zastávkách. Součástí revitalizace byla rovněž úprava 24 úrovňových přejezdů. Na celé trati je zmodernizováno traťové i staniční zabezpečovací zařízení, v rámci sdělovacího zařízení byly uloženy nové kabely a zřízen informační systém pro cestující. Pro zjišťování volnosti kolejí a výhybek jsou použity počítače náprav. Projekt byl podpořen finančními prostředky z EU. Celá akce stála bezmála devět set milionů korun, zhruba 650 milionů šlo z unijní kasy.

(hol)



Tiskárna Českých drah v nových prostorech

Prostornější, modernější a bezpečnější – to všechno jsou přívlastky nového provozu tiskárny ČD v Tábořské ulici v Olomouci na severní straně tamního hlavního nádraží. Hlavním impulzem bylo podle šéfa tiskárny Emila Pališka rozšířit výrobní prostory a zvýšit kapacitu výroby včetně pořízení cenově výhodných zařízení, jako například nového stroje na plnobarevný ofsetový tisk do formátu B2, kde se tiskne i Železničář nebo časopis pro děti Můj vláček. Původní prostory tiskárny v Nerudově ulici, které dnes patří SŽDC, byly již nevyhovující. Většinu tiskových prací, které směřují hlavně pro potřeby ČD, si tým pracovníků tiskárny zpracuje na dostupných výrobních prostředcích. Samotná tiskárna má v Olomouci tradici již od roku 1896, kdy byla zřízena Císařskou drážní kancelář pro c. a k. rakouské státní dráhy. Tento fakt připomněla při slavnostním zahájení provozu tiskárny 2. února i dobově oděná skupina muzikantů v uniformách 54. pěšího Hanáckého pluku rakousko-uherské armády.

(mah)

Změníme organizaci řízení a plánování práce

Struktura dep kolejových vozidel je zastaralá a již neodpovídá aktuálním potřebám Českých drah. Proto se připravují změny v oblasti opravárenství. Nově vznikne centrální řízení provozu a údržby. Nejen o tom jsme hovořili se členem představenstva ČD odpovědným za úsek techniky, servisu a majetku Miroslavem Kupcem.

Radek Joklík | Foto: Martin Harák

Na odboru kolejových vozidel od 1. února nastala změna, která předznamenává daleko větší přeměny v oblasti opravárenství a údržby vozidel ČD. Proč k nim firma přistupuje?

Smyslem je centralizace činností spojených s údržbou, opravami a provozem kolejových vozidel. Dopusd máme pět dep a každé z nich se stará jen o svá vozidla.

A to je špatně?

Není to operativní. Tato struktura vznikla v roce 1997 a je dnes už přežitá. Nelze například organizovat práci s ohledem na priority v různých regionech. Vysvětlím to na jednoduchém příkladu. Problém nastává třeba v okamžiku, kdy máme jen jeden náhradní díl a potřebujeme opravit dvě vozidla téže řady, každé v jiné části republiky. Dnes je to tak, že depo, které tento díl zrovna má, logicky opraví své vozidlo. Už se ale nebere ohled na to, že v jiném kraji za odstavení vozidla dostáváme sankci od objednatele.

Takže kdyby se opravilo to druhé vozidlo, ušetřili bychom na pokutách?

Přesně tak. Nelze přednostům zazlívát, jak postupují. Je to věc systému. My ho ale právě kvůli takovým případům potřebujeme změnit.

Jak tedy bude organizace zmíněných činností nově vypadat? Zaniknou depa?

Předně chci říct, že pro většinu zaměstnanců se nemění nic. Nová bude organizace řízení a plánování práce. A aby změna proběhla plynule, je před námi půlroční přechodové období, během něhož sehrají hlavní koordinační roli přednostové dep. Teď k 1. únoru došlo k rozdělení Odboru kolejových vozidel na tři odbory. Jeden má na starost předpisy, koncepci a rozvoj, tedy takové ty strategické věci. Další odbor se nově stará o provoz, oběhy vozidel a má pod sebou i všechny strojvedoucí. No a poslední odbor je nyní zodpovědný za správu a údržbu vozidel. Jeho úkolem je kompletně připravit vozidlo pro výkon služby z pohledu techniky, vyzbrojení, úklidu a podobně.

Samotná depa ale zaniknou, je to tak?

Formálně ano, fakticky ale většina zaměstnanců zůstane pracovat tam, kde pracují dnes. Pro provoz vzniknou tzv. oblastní centra, a to v Plzni, Praze a v Olomouci. Budou mít na starost trochu jiná teritoria než dnes depa a v jejich čele bude stát manažer oblastního centra. Centra údržby budou v Plzni, Praze a v Brně. Depa a vrchní přednostové zaniknou k poslednímu červnu letošního roku.

Říkáte, že pro většinu lidí se nic nezmění. Objevily se ale informace, že se některá místa budou škrtat.

To je pravda. Změnou struktury zanikne asi 50 vedoucích a úřednických pozic. Možná někdo odejde do důchodu, někdo si najde jiné uplatnění, ale pro většinu těchto lidí práci máme.

Našli bychom nějakou podobnou paralelu k současnému stavu v minulosti Českých drah?

Určitě. Asi podobně velkou změnou bylo už snad před více než dvěma desetiletími zrušení samostatných vozových a lokomotivních dep a samostatných odborů vozového a lokomotivního hospodářství. Takovou změnu si mnozí lidé tenkrát nedokázali představit a měli také obavu o chod nových dep a o práci. Jak se ukázalo, systém se rychle zaběhl a dnes si málokdo vzpomene, že jsme měli zvlášť depo pro lokomotivy a zvlášť pro vagony. Myslím, že se současnou reformou úseku železničních kolejových vozidel to bude podobné.

A co bude s historickými vozidly?

Nyní máme kolem pěti stovek historických vozidel a ani do budoucna se nechceme zříci toho, že je budeme udržovat pro příští generace. Jsme taky jediní, kdo to v takovém rozsahu dělá. Náklady na tyto činnosti ale musíme jasně definovat, abychom mohli státu předložit účet a říct, že pokud máme dál pečovat o historické dědictví, musí to platit zvlášť. Jinak jde o náklady, které soukromníci nemají, a i díky nim se snižuje naše konkurenceschopnost v soutěžích.

O jakou částku se může jednat?

Přesná čísla za loňský rok budeme mít během pár týdnů. Ale mluvíme o desítkách milionů korun.

Slyšeli jsme, že bychom se měli některých historických vozidel i zbavit. Je to pravda?

Ano. Pokud máme například dva stejné exponáty, tak jeden prodáme. To je logické. A opět je to věc optimalizace nákladů. Chtěl bych ale uklidnit milovníky historie a říct, že naším primárním cílem je tato vozidla prodat například Národnímu technickému muzeu, různým spolkům, které se starají o stará vozidla. Žádné hromadné šrotování rozhodně nechystáme.

Váš úsek má na starost také strategii nákupu nových vozidel. Není tajemstvím, že ČD schází lokomotivy. Jak to budete řešit?

V nejbližší době předložíme orgánům společnosti záměr pronájmu 15 lokomotiv, což by mělo zlepšit situaci.

Pro většinu zaměstnanců se nemění nic. Nová bude organizace řízení a plánování práce. A aby změna proběhla plynule, je před námi půlroční přechodové období, během něhož sehrají hlavní roli přednostové dep.



Miroslav Kupec

Po absolvování strojní fakulty ČVUT v Praze nastoupil v roce 1983 do Poldi Kladno, kde po dvouleté praxi začal pracovat jako vedoucí provozu. V roce 1990 vyhrál výběrové řízení na pozici generálního ředitele ČKD Slaný, později působil ve společnosti F. X. Meiller. Od roku 2001 vykonával funkce předsedy představenstva a generálního ředitele firmy Škoda Machine Tool v Plzni a Škoda Vagónka v Ostravě. Od roku 2009 pracoval jako poradce. O čtyři roky později nastoupil do společnosti ČD Cargo jako ředitel opravárenství. Od počátku roku 2014 až do prosince 2016 pracoval ve funkci vrchního přednosty DKV Praha, odkud přešel do vedení ČD.



Pokud získáme korporátní souhlasy, tak chceme další stroje již koupit. Mohlo by se poptávat až 60 vícesystémových lokomotiv na rychlost až 200 km v hodině. Chceme jít cestou unifikace vozidlového parku, což znamená úsporu nákladů spojených s údržbou a provozem.

To by bylo ještě letos?

Pokud vše půjde, tak bychom jak pronájem, tak nákup chtěli soutěžit ještě letos. V případě nákupu by šlo o rámcovou smlouvu a vozidla bychom odebírali podle reálné potřeby. Hlavně tedy v souladu s novými smlouvami s kraji a státem, které se nám podaří uzavřít. Podobně zvažujeme nákup dvou stovek vozů na 200 km v hodině.

Není ale nákup vozidel na rychlost 200 km/h zbytečným luxusem, když u nás jsou tratě jen na 160 km/h? Nestačily by nám lokomotivy a vozy na rychlost 160 km/h?

Na pořízení nových lokomotiv i vozů se musíme dívat jednak v kontextu mezinárodní dopravy, kde jsme velmi aktivní, ale také z pohledu životnosti těchto vozidel, která je 30 až 40 let. V zahraničí je dnes u dálkových vlaků rychlost 200 km/h běžná. Na tuto rychlost jsou modernizované tratě od našich hranic do Berlína, Lipska i do Varšavy a modernizaci chystají i Slovinci do Bratislavy. V Česku se pak chystá modernizace některých úseků na 200 km/h, například z Brna do Přerova. S pomalejšími lokomotivami nebo vozy bychom tak nemohli využít výhod této moderní infrastruktury. Stejný princip, tedy uzavření rámcové smlouvy, mají i zakázky na více než 160 vozidel jak pro dálkovou, tak hlavně pro regionální dopravu, jejichž vypsání je na spadnutí. Aktuálně již také běží výroba devíti Regio-Panterů pro Plzeňský kraj a soutěže na dodávku 50 vozů pro linku Praha - Budapešť a 10 motorových jednotek pro trať Praha - Kladno.

Znamená to, že společnost půjde cestou nákupu nových vozidel?

Objednatelé deklarovali, že chtějí pro cestující nové vlaky. Proto chceme v předstihu vysoutěžit dodavatele a podle reálné potřeby a podle toho, zda získáme dotace z OPD II, je odebereme. Šetříme čas. To ale neznamená, že nebudeme část vozidel i modernizovat.

Je pravda, že chcete modernizovat motoráky řady 810?

V rámci určité rozumné strategie, tam, kde to dává smysl, ano. Ale tak v horizontu 10 let bychom chtěli nakoupit nová vozidla, přičemž ta diesellová nahradit bezemisními hybridní vozidly. Takže část cesty pojedou pod dráty a tam, kde dráty skončí, budou pokračovat na baterii. Dnešní technologie jsou již dost vyspělé a umožňují to. A kdo jiný by měl jít v tomto ohledu příkladem než právě národní železniční dopravec.

Jak to aktuálně vypadá s redesignem Pendolin?

V současné době jsou hotové tři jednotky. Jako čtvrtá půjde na kompletní výměnu interiéru jednička a hned potom trojka, kterou bychom měli v nejbližší době zkompletovat po opravě prvních dvou vozů. Ty nám už brzy přivezou z Itálie. Všech sedm jednotek by mělo být hotových v srpnu. Zároveň jsme rozhodli, že do konce roku všechny dostanou navíc elektronický rezervační systém. Takže v Pendolinech bude konec papírkům, které musíme používat u IC vlaků z Prahy do Chebu. ○

Sté narozeniny slaví i československá železnice

Na významné jubileum naší země nezapomněl ani národní dopravce. České dráhy přichystaly hned několik projektů, které připomenou nejen historii samostatných státních drah, ale i úlohu, kterou v běhu dějin republiky železnice sehrála. Přinášíme přehled akcí, které ČD v následujících měsících plánují.

Josef Holec | Foto: archiv ČD

Kromě několika zajímavých projektů, mezi něž patří například rekonstrukce návratu našeho prvního prezidenta do vlasti v prosinci 1918, vydá národní dopravce knihu a brzy spustí webovou prezentaci aktivit, které souvisejí se stoletou historií Československých státních drah (ČSD) a ČD coby nástupnické organizace. Do příprav se zapojily i další subjekty.

„České dráhy jsou hrdým nositelem historie železniční dopravy na území našeho státu a odkazu našich předků. Proto je nám ctí připravit k tomuto jedinečnému jubileu sérii akcí, které stoleté výročí vzniku naší země, Československých státních, potažmo Českých drah připomínají,“ zdůraznil Michal Štěpán, člen představenstva ČD odpovědný za úsek osobní dopravy.

Sto let spolu

Všechny události však nebudou soustředěny jen na konec října, naopak jsou rovnoměrně rozloženy do celého roku. „Na oslavy se připravujeme již několik měsíců. Například na podzim jsme intenzivně pracovali na produkci unikátního kalendáře, v němž jsme ve dvanácti obrazech zachytili nejdůležitější události Československa a České republiky, a to vždy ve spojení s železnicí. Kalendář má obrovský úspěch. Tematicky bude laděn i Národní den železnice,“ připomněl Jiří Jeřeta, ředitel odboru obchodu osobní dopravy ČD. Weboví specialisté ČD v těchto dnech připravují i speciální podstránku na webu www.cd.cz. „Na ní lidé najdou především plán akcí, historii železniční dopravy nebo zajímavé příběhy. V září vydáme knihu Historie státních drah 1918 – 2018, kterou připravuje renomovaný železniční historik Pavel Bek,“ doplnil Jeřeta. Celou kampaň doprovází logo 100 let spolu. ○

VÝBĚR AKCÍ A AKTIVIT

Železničář, ČD pro vás, Můj vláček a Elfíkův sešit, BlueTrains

- pravidelné články, připomenutí drážní historie a aktivit projektu ČD Nostalgie
- virtuální prohlídka Masarykova salonního vozu, Stříbrného šípu a dalších historických kolejových vozidel v projektu ČD BlueTrains



Speciální vlaky Prezidentský vlak

Souprava s vozy, které vozily prezidenty. Vyjede do vybraných destinací v ČR i na Sloven-

sku. Vyrazí 28. června 2018 z Prahy a během dvou měsíců zavítá do významných českých, moravských a slovenských měst.

Legiovlak

Vyráží v průběhu celého roku, postupně v celé ČR. Termíny a místa na webu Legiovlaku.

Masarykův vlak

Příjezd T. G. Masaryka z exilu vlakem, tedy zopakování slavného příjezdu z Rakouska do Prahy přes Horní Dvořiště, České Budějovice a Tábor. Termín akce 20. a 21. prosince 2018.

Zvláštní vlak z Prahy do Lužné u Rakovníka

Výroční jízda parního vlaku z Prahy do Lužné u Rakovníka. Termín akce 28. října 2018.

Protokolární vlak na Národní den železnice

22. září 2018.

Partnerství

Po stopách Masaryka – prohlídka Vládního salonku na pražském hlavním nádraží a Masarykova salonku na Masarykově nádraží. Prostory je možné navštívit každou poslední sobotu

v měsíci od 28. dubna do 29. prosince od 10 do 17 hodin. Součástí jsou i komentované prohlídky, které se konají vždy v celou hodinu (10 – 16 hodin), projekce historických fotek pražských nádraží a prodej upomínkových předmětů.

Ostatní

- Vydání knihy Historie státních drah 1918 – 2018
- Reklamní předměty s logem 100 let spolu
- Speciální webová stránka www.cd.cz/100
- Z Národního archivu zapůjčení filmů z historie železnice. Postupně bude zařazováno na YouTube profil Redakce ČD.

Ke spolupráci na oslavách si ČD přizvaly například ČD Cargo, Národní technické muzeum, Železniční společnost Slovensko, CzechTourism, Středočeský kraj nebo SŽDC.

Zdroj: ČD, změna termínů vyhrazena.

JAK VZNIKLY A ZANIKLY ČSD

Pro tak důležitou událost, jakou byl v roce 1918 vznik samostatných ČSD, neexistuje či spíše není znám žádný výnos či zákon, kterým by se tak stalo. Obecně se má ale za to, že Československé státní dráhy vznikly přesně v den vzniku Československa 28. října 1918. Současně převzaly v podstatě téměř celou železniční síť bývalých c. k. Státních drah (kkStB) a Maďarských státních drah (MÁV), konkrétně jejich části, které se nacházely na území nově založeného Československa. ČSD ukončily činnost s koncem roku 1992 na základě zákona o zániku státní organizace ČSD. Nástupnická státní organizace České dráhy vznikla 1. ledna 1993 a zanikla přesně po deseti letech, kdy byla rozdělena na akciovou společnost ČD a státní organizaci SŽDC.

Cestující ve vlacích Českých drah loni opět přibyli

Zájem o cestování vlaky Českých drah loni vzrostl. Národní dopravce v uplynulém roce přepravil 174,7 milionu cestujících, což je v meziročním srovnání o 3,2 milionu lidí více. Nejlépe se tradičně dařilo příměstské a vnitrostátní dálkové dopravě.

Josef Holek | Foto: archiv ČD

Předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Pavel Krtek za tímto trendem vidí fakt, že Češi obecně patří k národům, které často jezdí vlakem. „Každý z nás ročně uskuteční v průměru 17 až 18 jízd. Rádi přitom využíváme vlaky pro cesty na dlouhé vzdálenosti. To potvrzuje hodnota přepravního výkonu, která se meziročně zvýšila o 398 milionů osobokilometrů na 7 778 milionů osobokilometrů v roce 2017,“ vypočítal. Tedy průměrná vzdálenost, kterou zákazník při jedné cestě ujezdí, je 44,5 kilometru.

Daří se oslovovat zákazníky

Tradičně se dařilo příměstské a vnitrostátní dálkové dopravě. Zájem ale rostl i na poli mezistátní dopravy. „Lidé míří hlavně do metropolí sousedních států a namísto letadel volí pohodlné a rychlé vlaky. My jim samozřejmě jdeme naproti. Například loni jsme zlepšili spojení do Lince a umíme pro naše zákazníky vyjednat i zajímavé ceny,“ vysvětlil důvody více než čtyřsettisícového meziročního nárůstu cestujících v mezinárodní přepravě Michal Štěpán, člen představenstva ČD odpovědný za úsek osobní dopravy. „Je zřejmé, že umíme úspěšně bojovat s konkurencí, která operuje v lukrativním segmentu dálkové dopravy,“ zdůraznil. Větší počet zákazníků pochopitelně znamená i vyšší tržby z jízdného. Konkrétní

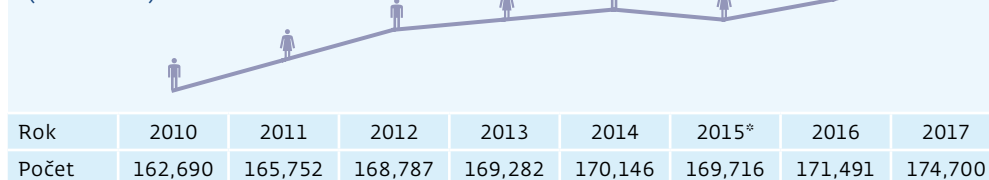


ukazatele zveřejní národní dopravce společně s výsledky hospodaření za rok 2017 na konci letošního dubna.

Zákazníci ČD přibývají od roku 2010, kdy se postupně začaly výrazněji zlepšovat služby a kvalita vozidel. „Od té doby jsme do zvýšení komfortu cestování investovali desítky miliard korun a chceme v tom i nadále pokračovat,“ sdělil Pavel Krtek. Nyní národní dopravce sou-

těží o dodávku 50 nových vozů pro dálkové spoje a 10 motorových jednotek na linku Praha – Kladno. Další investice by měly přijít v souvislosti se soutěží státu a krajů na obsluhu jednotlivých linek a provozních souborů. Pokud budou objednatelé chtít nová vozidla, jsou České dráhy připraveny je nabídnout. Již brzy vyhlásí soutěž na výrobu dalších více než 380 nových vozů. ○

VÝVOJ POČTU PŘEPRAVENÝCH CESTUJÍCÍCH (v milionech)



* Vliv masivní investiční činnosti SŽDC do infrastruktury. Významné množství vlakových spojů nahrazeno náhradní autobusovou dopravou.

Na budování systému GSM-R se podílí i ČD - Telematika



Společnost ČD - Telematika se významnou měrou podílí na výstavbě systému GSM-R na železničních tratích v České republice. Aktuálně probíhá výstavba systému na úsecích České Velenice – České Budějovice – Horní Dvořiště a Plzeň – České Budějovice. Zadavatelem je SŽDC, hlavním dodavatelem je společnost Kapsch Carrier-Com a ČD - Telematika je v této akci pro Kapsch důležitým partnerem. Výstavba systému GSM-R je spolufinancována prostředky Evropské unie. Systém GSM-R je evropský standard sloužící pro bezdrátovou komunikaci řídicích dispečerů a výpravčích se strojvedoucími a jako základní přenosový systém pro evropský vlakový zabezpečovací systém ETCS (European Train Control System).

V rámci realizace stavby „GSM-R České Velenice – České Budějovice – Horní Dvořiště“ budou dotčené tratě vybaveny technologií GSM-R a pracoviště výpravčích obdrží kompletně nové IP telefonní zapojovače a IP rozhlasové ústředny.



Instalace radiostanice GSM-R

Zároveň budou vyměněna a doplněna i pracoviště obou řídicích dispečerů tratí, kteří sídlí v Českých Budějovicích, a bude řešeno i dispečerské telekomunikační vybavení celého uzlu – želez-

niční stanice České Budějovice. Hodnota této subdodávky je přibližně 77 milionů korun. Termín dokončení subdodávky je srpen letošního roku, termín dokončení celé stavby je plánován na březen 2019.

Stavba „GSM-R Plzeň – České Budějovice“ zahrnuje jak pokrytí železniční tratě Plzeň – České Budějovice signálem GSM-R, tak vybavení zcela nového přenosového systému SDH na úrovni STM4. Pracoviště výpravčích na celé této trati budou rovněž vybavena kompletně novými IP telefonními zapojovači. Subdodávka s termínem dokončení v listopadu letošního roku má hodnotu přibližně 78 milionů korun, celá stavba pak má být dokončena také v březnu 2019. V obou stavbách je ČD - Telematika v roli důležitého subdodavatele, který zajišťuje dodávky stožárů a domků GSM-R a také dodávky a montáž přenosových systémů, telefonních zapojovačů a rozhlasových ústředny. (red)

Přepravy uhlí do Chvaletic brzy nově

Chvaletická elektrárna patří k nejvýznamnějším energetickým zdrojům České republiky. Vybudována byla v letech 1973 – 1979 v místech bývalého pyritového dolu. Celkový instalovaný výkon 820 MW tvoří čtyři bloky o výkonu 205 MW. Kromě výroby elektrické energie zajišťuje také dodávky tepla.



Ucelené nákladní vlaky tvořené vysokostěnnými vozy řady Eas budou v případě přeprav z Ústí nad Labem do Chvaletic již brzy historii.

Michal Roh | Foto: Václav Ruběš, Sev.en EC

Obě komodity vyrábí ve společném cyklu tzv. kogenerací, což vede k vyššímu využití paliva, a tím k energetickým úsporám. Celková roční dodávka tepla je cca 200 TJ při výkonu 4 x 15 MW. Až do října 2010 elektrárnu vlastnila společnost ČEZ, která ji poté vyčlenila do samostatné dceřiné společnosti a v roce 2013 ji prodala firmě Severní energetická. Komin chvaletická elektrárny patří se svou výškou 300 metrů k nejvyšším v ČR.

Zásobování elektrárny uhlím

V sedmdesátých letech 20. století, v době výstavby elektrárny, byly železniční tratě vedoucí ze severních Čech po obou březích Labe přetíženy. Rozhodlo se proto o přepravě uhlí po vodě. Labská vodní cesta však musela projít modernizací. Stavbaři prohloubili říční koryto na 2,8m, byla vybudována zdymadla v Obříství II, Týnci nad Labem a Veletově a přístav v Chvaleticích. První zkušební plavby se uskutečnily v červnu 1977. I přes časté problémy s nízkým stavem vody přepravily lodě do přístavu v Chvaleticích až 4 miliony tun uhlí ročně. Denně to znamenalo plavbu cca 15-20 tlačných souprav. Nejčastějšími používanými loděmi byly tlačné remorkéry TR 500 s tlačným člunem. Ty měly maximální nosnost 1 230 tun. Železnice však z přepravního řetězce nebyla zcela vyloučena. Nákladními vlaky se přepravovalo uhlí z dolů nejprve do přístavu ve Vaňově (Ústí nad Labem) a od konce května 1979 do uhelného překladiště v Prosmkách u Lovosic. V Chvaleticích se uhlí vykládalo kolesovým vykládacím zařízením a po zakrytých pásových dopravnících o délce 6,5 kilo-

metru se dostávalo přímo do kotelný nebo na skládku uhlí.

V polovině roku 1996 však ČEZ pověřil zajištěním přeprav České dráhy, a to zejména z cenových důvodů a kvůli nestálosti vodní cesty. Pro případ nízkých stavů vody byla v Chvaleticích vyprojektována skládka, která pojme až 1 milion tun paliva. V elektrárně Chvaletice je instalováno unikátní zařízení na vykládku uhlí – rotační výklopník. Vybuvovala jej polská firma Famak – železniční vůz najede do výklopníku, hydraulika jej přidrží na koleji



a pak se celá kolej otočí vzhůru nohama, přesněji o 170 stupňů a uhlí se gravitací vysype. Vykládka jednoho třicetivozového vlaku trvá dvě až dvě a půl hodiny. Pro přepravy do Chvaletic (přípojová stanice Rečany nad Labem) jsou proto netradičně používány vysokostěnné vozy řady Eas.

Nástup technologie Inno freight

„Ročně do Chvaletic přepravíme asi 2,5 milionů tun paliva, což představuje přibližně šest vlaků denně,“ říká Boris Šarman, obchodní manažer pro přepravy hnědého uhlí. V loňském roce ČD Cargo zákazníkovi ve spolupráci se společností Inno freight předložilo nový projekt na zajištění přepravy i vykládky uhlí, a to právě v osvědčených Montainerech. Kombinace těchto speciálních kontejnerů s vozy Sggrms, tzv. Innovagony přepravu zefektivní. „Stejný objem zboží bude možné přepravit menším počtem vlaků. Zefektivní se také vykládka, neboť na vlečce bude vybudováno zcela nové zařízení stacionární vykládky, které je projektováno tak, aby bylo schopné vyložit až 5 milionů tun ročně. Posun s vozy zajistí speciální robot,“ doplňuje Šarman.

Výstavba vykládacího zařízení začala v srpnu loňského roku, montáž technologie potrvá do konce února 2018 a v březnu by měl být zahájen ověřovací provoz. Do plného provozu by zařízení mělo být uvedeno nejpozději na přelomu dubna a května. „S krátkou přestávkou, kdy přepravy převzal dopravce AWT, zajišťujeme zásobování elektrárny uhlím přes dvacet let. Za tu dobu jsme zákazníka přesvědčili, že jsme spolehlivým partnerem, který dokáže zajistit požadovanou kvalitu a nabídnout nová inovativní řešení,“ uzavírá Šarman. ○

ČD po roce 2019: boj o zákazníky



České dráhy již přistoupily k řadě opatření, aby uspěly v soutěžích na provozování železniční dopravy a obstály v přímých zadáních. Zároveň ale musí ještě další kroky uskutečnit. Management společnosti má jasno, co předloží objednatelům veřejné dopravy, a ví, které služby bude cestujícím nabízet. Počítá pochopitelně i s obnovou vozidlového parku. Všemuh nahrává slibně se vyvíjející ekonomika firmy. Jakou má tedy národní dopravce vizi?



Josef Holek | Foto: archiv ČD, Shutterstock

Vedoucí zaměstnanci Českých drah mají před sebou složitý úkol. Společnost, která hraje ústřední roli na trhu železniční dopravy, se musí postupně přizpůsobit tomu, aby byla připravena na volný trh. Jeho postupné otevírání se plně se projeví po roce 2019, kdy národnímu dopravci končí většina smluv na zajištění dopravní obslužnosti. Vedení je přesvědčeno, že firma dokáže uspět v nabídkových řízeních a obstát v přímých zadáních. Management už v minulosti realizoval řadu opatření, která vedla k optimalizaci vynakládaných prostředků a ke zvýšení produktivity. Velmi pozitivní zprávou je, že se podařilo do vlaků přilákat více cestujících, a to i přes masivní výlukou činnost prováděnou manažerem infrastruktury zejména v letech 2015 – 2016. Pozitivní jsou i vyhlídky v oblasti ekonomiky.

Firmu, která zaměstnává na 15 tisíc lidí, ovšem nelze vést bez koncepce, která určuje, jak se bude rozvíjet po roce 2019, až se bude v rámci liberalizace železniční dopravy pohybovat v soutěžním prostředí a dle podmínek nových kontraktů na zajištění dopravní obslužnosti v dálkové i v regionální dopravě. To vše je proces odvíjející se od aplikace čtvrtého, obchodního, železničního balíčku Evropské unie, tedy souboru legislativních předpisů vedoucích k dokončení liberalizace železničního trhu.

Základem je týmová spolupráce

Členové představenstva Českých drah proto na nedávném setkání představili přibližně třem stovkám zaměstnanců z celé ČR a ze všech organizačních jednotek firmy koncepci dalšího rozvoje po roce 2019. „Už nikdy nebudeme

na trhu sami. Pouze kvalita naší práce a služeb či dobrá cena přesvědčí zákazníky, aby nám zachovali věrnost, a my tak obhájili své dominantní postavení. A k tomu potřebujeme pomoc každého našeho zaměstnance. Každý z nich je platnou součástí našeho týmu.“ Tato slova zazněla na setkání z úst předsedy představenstva a generálního ředitele ČD Pavla Krtka. Personální politice společnosti věnuje velkou pozornost. Lidský kapitál je podle něj to nejdůležitější, co společnost má. „K prosazení Českých drah na otevřeném trhu bude důležitá týmová spolupráce všech zaměstnanců bez ohledu na jejich pracovní zařazení. Vzájemná, dobře fungující komunikace napříč firmou od představenstva po zaměstnance v nejdálčenějších výkonných jednotkách je pro nás velmi důležitá. Jen na základě kvalitní zpětné vazby z provozu můžeme přijímat úspěšná rozhodnutí,“ zdůraznil předseda představenstva.

Liberalizace ve větším rozsahu začne letos

Zatímco v regionální dopravě se plně odráží dlouhodobě individuální přístup jednotlivých krajů, proto se v minulosti diskutovala jejich představa o podobě dopravy v daném regionu, aby si podle toho definovaly způsob otevření trhu, v dálkové dopravě je situace trochu jiná – kromě rozsahu dopravy je už znám i konkrétní

harmonogram otevírání trhu. Kraje ale v posledních týdnech své harmonogramy rovněž postupně zveřejňují. V roce 2018 již dochází postupně k vypisování nabídkových řízení v regionech a pravděpodobně budou letos i určení partneri pro přímé zadání zajištění závazku veřejné služby. Ministerstvo dopravy zahájí zřejmě ještě do pololetí rovněž jednání o zajišťování výkonů dálkové dopravy. Platné usnesení vlády rovněž určuje, které provozní soubory dálkové dopravy budou uvolňovány pro soutěžení dopravců jako první.

Výhodou je, že existuje zmíněný IV. balíček. I přes rozdílné interpretace výkladu, které jsou v české kotlině jistým evergreenem, je jasné, že nařízení definuje pravidla, jak se má trh otevírat. „Pokud se budeme bavit o ceně, musí v ní být variabilní náklady, fixní náklady a nepřímé fixní náklady,“ vyjmenoval Krtka. Balíček říká, že dopravci musí respektovat sociální smír, odbory i zaměstnance. Také konstatuje, že není možné soutěžit jednu linku na principu low cost. Unijní legislativa jasně hovoří o soutěžích celých souborů tratí, nikoliv jen jedné rentabilní linky.

Bez diskriminačních prvků

Člen představenstva ČD odpovědný za úsek osobní dopravy Michal Štěpán k problematice liberalizace v dálkové dopravě připomněl, že pro ČD je pozitivní, že harmonogram otevírání trhu je nastaven až do roku 2034 a nejde o skokové řešení. „Rozhodnutí o postupu soutěžení zajišťování dopravních služeb pro stát respektujeme a připravujeme se, ale zároveň můžeme všichni vidět, že ostatní evropské státy zatím své harmonogramy vesměs nezveřejnily,“ uvedl Michal Štěpán. „Dlouhodobě voláme po férovém soutěžení, bez diskriminačních prvků. Přímá zadání jsou vhodnou alternativou pro objednatele a navíc jim umožní plně se připravit na komplexní liberalizaci. Národní dopravce se rozhodně nebojí konkurence a pod značkou ČD budeme také nadále rozvíjet segment komerční dopravy, tedy vést vlaky na vlastní komerční riziko,“ doplnil. Stále se pracuje na takových modelech dopravy a nabídce služeb, aby byl zajištěn perfektní servis a koncový zákazník se ve vlacích cítil bezpečně a komfortně. V tomto duchu je chystána i nabídka na další provozování dálkové dopravy pod hlavičkou ČD. „Podáme takovou nabídku, která bude zajímavá, komplexní a přinese státu, jehož jsme národním dopravcem to, co očekává,“ slíbil Štěpán.

Cestujících přibýlo

Klíčovými zákazníky jsou objednatelé dopravy, tedy kraje a ministerstvo dopravy, respektive také cestující. „Kontinuálně vyvíjíme kvalitu služeb. Vnímáme potřeby našich zákazníků,“ konstatoval Ludvík Urban, místopředseda představenstva ČD odpovědný za úsek spolupráce s regiony. „Cestující chce vyjet včas a čistým vlakem z čistého nádraží, dostat patřičný servis a vystoupit v garantovaný čas na čistém nádraží,“ doplnil Krtka základní principy cestování v civilizované zemi. Že už



v tomto smyslu udělaly ČD obrovský kus práce, svědčí fakt, že počet cestujících rok od roku narůstá. Úspěchy jsou patrné i na poli komerční dopravy.

Ne všechno se však vždy daří. V této souvislosti v rámci prezentací zazněla i kritika, že u některých projektů se výrazně prodlužují doby realizace, což se může odrazit i v přízni a spokojenosti zákazníků. „Musíme udělat s podporou všech zúčastněných vedoucích zaměstnanců vše pro to, abychom projekty, které se vlečou, rychle dotáhli,“ řekl Štěpán.

Moderní formy komunikace

Národní dopravce se v posledních dvou letech významně zaměřil také na komunikaci se zákazníky a příznivci značky ČD. Kromě tradičních forem (tištěné tituly, produktové kampaně) se soustředil na multimedialní formy své prezentace. Vedle sociálních sítí (Facebook, Instagram) rozvíjí několik projektů zaměřených na posílení značky ČD. Na dvou video profilech na YouTube uveřejňuje pravidelně videa (do současnosti jich vzniklo přes 150). Vznikly unikátní snímky odkazující na tradici národního dopravce. Výjimečné jsou také projekty Pohled z vlaku, Youtuberský vlak nebo virtuální prohlídky vozidel Bluetrains.cz. S ohledem na kýžený zásah mladé cílové skupiny plánují České dráhy v této komunikaci pokračovat a dále ji zintenzivnit. ◉



Služba a veřejná prospěšnost

České dráhy povyšují službu nad podnikatelský záměr a cítí zodpovědnost za každého zákazníka, protože jako národní dopravce patří všem občanům již téměř 180 let.

Hrdost

ČD jsou hrdé na svou velikost a sílu, protože věří, že naše země bude jen tak velká, jak velké budou české společnosti a značky.

Kvalita cestování

Čas strávený na cestě se díky ČD stává kvalitním časem, protože zkvalitňují cestování a mění dopravní zvyklosti občanů tím, že nabízí nejefektivnější a nejmodernější dopravní řešení – vlak.

Moderní ČD v 5 bodech

České dráhy jsou a zůstanou železničním dopravcem první volby, jehož zákazníci jsou všichni občané ČR. Jsou a zůstanou dopravcem, který poskytuje nejširší nabídku celoplošných služeb ve vlaku i mimo něj.

NA CO SE SOUSTŘEDÍME?

Regionální a dálková osobní doprava

Každý kraj objednává osobní železniční dopravu. ČD se tak pohybují po velmi fragmentovaném trhu a s každým krajským vedením vedou obchodní jednání. „Jako jediní dokážeme předložit nabídku komplexní síťovosti. Jsme schopni poskytnout cestujícímu jízdenku s minimem přestupů například ze Železné Rudy do Zlatých hor,“ připomněl jednu z hlavních konkurenčních výhod Ludvík Urban, místopředseda představenstva ČD.

Není však z principu dopravní obslužnosti možné, aby dopravce hradil vše ze svého. Objednatel tedy za službu platí, hradí i ztrátu. Cílem objednatelů je tedy udržení přijatelné výše kompenzace, dle možností svých rozpočtů „Naše náklady jsou vždy doložené. Cenu nepodtrhujeme. Dáváme do ní vše, co je nutné k provozu,“ zdůraznil Urban.

„V roce 2034 se trh liberalizuje úplně a obecně pro dopravu dotovanou z veřejných prostředků bude platit, že výběr dopravců bude probíhat jen soutěží,“ potvrdil Michal Štěpán, člen představenstva ČD odpovědný za úsek osobní dopravy.

Přímo anebo soutěž

Vedení ČD v roce 2009 podepsalo dlouhodobé smlouvy, z nichž většina končí příští rok. Jinými slovy: v prosinci 2019 budou tyto nahrazeny novými smlouvami, na jejichž základě, pokud ČD uspějí v soutěžích či v přímých zadáních, se bude dále pokračovat v obsluze daných území. „Některé kraje přemýšlí, jakým směrem se vydají. Vypisují podle toho notifikace,“ sdělil místopředseda představenstva současně pozice krajských úřadů. ČD jsou ale podle jeho slov na možné alternativy připraveny.

Moderní společnost

ČD jsou přední evropskou železniční společností, která splňuje nejvyšší mezinárodní standardy řízení.

Naši lidé

ČD si váží svých zaměstnanců a podporují je, protože ví, že jsou na svou práci hrdí a dávají do ní rozum i srdce.



Vozidlový park a opravárenství

Aby národní dopravce pokryl nároky krajů i re-sortu dopravy, musí si zajistit dostatek vozidel. „Máme stovky elektrických i dieselových jednotek, stovky lokomotiv motorové i elektrické trakce, stovky osobních vozů. Zkrátka obrovské množství techniky, o kterou se staráme,“ vypočetl Miroslav Kupec, člen představenstva odpovědný za úsek techniky, servisu a majetku. ČD budou pokračovat v nákupu nových vozidel a modernizovat ta stávající. „Konkrétní příklady naší práce můžete vidět každý den ve všech koutech republiky,“ zhodnotil Kupec.

Velké nákupy jsou nutné

K obnově vozidlového parku: reálná je pouze kombinace modernizace stávající techniky a postupného nakupování vozidel nových. „Musí jít o vyvážený model. Není možné si myslet, že masivně nakoupíme nové vozy a tím obnovíme park. Skokově to nedokážeme,“ vysvětlil Miroslav Kupec. Nelze totiž najednou uvolnit tolik peněz. Ani výrobci nedodají tolik vlaků ze dne na den.

ČD například chybí hnací vozidla. Brzy by měly orgány společnosti řešit pronájem 15 lokomotiv, pak by měl být na stole nákup dalších až 60 vícesystémových strojů na rychlost 200 km/h. Podle Kupce národní dopravce zvažuje i nákup dvou set vozů na rychlost 200 km/h. Na spadnutí je uzavření rámcových smluv na zakázky až 380 vozů pro dálkovou i regionální dopravu. Dále běží soutěž na dodávku 50 vozů na linku z Prahy do Budapešti a deset motorových jednotek pro trať Praha – Kladno. Ve výrobě je i devět jednotek RegioPanter pro Plzeňský kraj.



Jenže opět přichází na řadu peníze. Bezhlavé investování do různé techniky, která bude sice zářit novotou, ale nebude plnit požadavky objednatelů anebo nebude technicky jednotná, není možné. „Pro nás je zásadní snižování nákladů spojené s provozem a údržbou vozidel. To se nám může podařit jen budoucí unifikací,“ řekl Kupec. Vozidlový park ČD je do jisté míry mixem techniky a opravy s depy jsou zatím schopny zajistit kvalitní díly i údržbu. Jenže za cenu vyšších nákladů. „Chceme mít daný typ lokomotivy nebo jednotky vysoutěžený od jednoho výrobce, abychom mohli v rámci celé flotily snížit náklady na údržbu vozidel, jež mají životnost třicet let,“ zmínil Miroslav Kupec zásadní podmínku budoucích nákupů.

Škrtnou zbytečné náklady

A šetřit se bude v úseku techniky, servisu a majetku hned. Nikoliv však na servisu. Na údržbu a opravy budou ČD naopak dávat více finančních prostředků. Vedení firmy hodlá činnost svých lidí dále zefektivnit, zvýšit produktivitu práce a škrtnat zbytečné náklady. Optimalizovat se začnou opravárenské kapacity, takže majetek a jednotlivá pracoviště, která nejsou využita, budou omezena anebo zcela uzavřena.

„Snižíme fixní a režijní náklady v celé opravárenské síti,“ prohlásil Kupec.

Se zvýšenou produktivitou práce jde ruku v ruce i vzdělávání zaměstnanců. Chybí totiž profese. „Není například dostatek kvalitních mechaniků, trh v době ekonomické konjunktury neprodukuje tolik kvalitních řemesníků, jak jsme byli v minulosti zvyklí.“ Přitom kvalita oprav a údržby jsou zcela zásadní pro zajištění bezpečného provozu.

Model s depy je překonaný

Lidská síla tedy zůstane, jen se zredukuje počet dep a jejich provozních jednotek. Podle Kupce jde o dávno překonaný model. „Provoz a údržbu kolejových vozidel budeme řídit centrálně, z jednoho místa. Prvního února začala první etapa, dokončíme ji do pěti měsíců. K prvnímu červenci depa zaniknou,“ sdělil plány člen představenstva. Depa coby organizační jednotky vznikla před dvaceti lety v Praze, Brně, České Třebové, Olomouci a Plzni. Zmizí i funkce vrchních přednostů. Centry provozu budou nově Praha, Plzeň a Olomouc, přičemž manažeři oblastních center budou přímo řízení z praž-

CO PŘINÁŠÍ IV. OBCHODNÍ ŽELEZNIČNÍ BALÍČEK

Cílem balíčku je otevřít trh železniční dopravy konkurenci a volné soutěži. To umožní větší atraktivnost pro investory a zlepšení kvality služeb na železnici současně se snižováním cen pro cestující. To by však nebylo možné bez unijního legislativního rámce, který říká, že národní dopravci nemají na unijních železničních monopol. Je tedy žádoucí, aby soutěže byly transparentní v celém procesu a firmy podnikající v osobní železniční dopravě zajišťovaly cestujícím stále lepší a lepší služby.

Vize v bodech

- další rozvoj komerční dopravy
- komplexní řešení dopravní obslužnosti a nabídka kapacity v rámci regionální i dálkové dopravy v závazku veřejné služby
- ČD budou reagovat na nástup dalších moderních technologií
- pokud vzniknou vysokorychlostní tratě, nasadí ČD patřičnou techniku
- udržení dostupnosti železniční dopravy širokému okruhu cestujících. ČD slibují jen věci reálné, nikoliv vzdušné zámky
- stálá nabídka atraktivních konceptů, které přilákají nové cestující, ale udrží i ty stávající
- snadné a moderní odbavení
- zajištění kvalitních vlaků, prozákaznický orientovaného personálu a nabídky konkurenceschopné ceny
- zajištění servisu a jeho rozvoj: už nyní fungují ČD Minibary, vlaková kina atd.
- změna organizace a řízení provozu, údržby a opravy kolejových vozidel, optimalizace sítě opravárenských kapacit
- využívání dotačních příležitostí při pořizování kolejových vozidel z CEF nebo OPD 2 a hledání možnosti úspory trakční i netrakční energie
- osazování hnacích vozidel měřidly
- na střeších rozsáhlých hal přibudou solární panely
- využití dvouzdrojových vozidel. Používat se bude pohon elektrický anebo bateriový
- ČD chtějí být lídrem, který bude prosazovat bezemisní vozidla
- posílení komunikace značky ČD
- rozvoj multimediálních projektů
- podpora projektů integrace s využitím jedině karty zákazníka

Vlakvedoucí posílila aktivní zálohu AČR

Na první pohled tato křehká žena, která pravidelně doprovází vlaky Českých drah EuroCity nebo railjety na lince Ex 3, vůbec nepůsobí dojmem někoho, kdo je připraven v případě nutnosti chopit se zbraně a vyrazit do boje. Renata Jankovičová se v roce 2016 rozhodla, že vstoupí do služeb Armády České republiky. Dnes slouží dobrovolně v jednotce aktivních záloh jako střelec pěší rotě.

Martin Harák | Foto: autor, archiv R.J.

Ve svém úsilí není osamocena, i když prim v jednotkách aktivních záloh stále hrají muži. Žen je sice méně, ale i ty zde již mají svoji nezastupitelnou roli. Navíc pomáhají překonat jeden vžitý stereotyp: totiž že se o obranu státu před nepřítelem starají výhradně muži.

Veřejná přísaha

Paní Renata se do aktivních záloh přihlásila předloni. Chtěla se podílet na případném zajištění bezpečnosti naší země. Během výcviku se zocelila na Vojenské akademii ve Vyškově. Nebylo to nic jednoduchého. Účastníci kurzu nesměli například používat mobilní telefony a zapnout si je mohli až večer po výcviku. Současně není možné opustit prostor kasáren Dědice, kde jsou frekventanti soustředěni. „Zajímá mě vojenský život, proto jsem absolvovala šestitýdenní kurz základního výcviku na Vojenské Akademii ve Vyškově. Výcvik se odehrává v oblasti taktiky, vojenského chování, pořadové přípravy a střelby. Ukončen je zkouškami z praktické a teoretické části a vojenskou přísahou. Ta se odehrála před mojí rodinou, za přítomnosti náčelníka generálního štábu, armádního generála Josefa Bečváře a moc na mě zapůsobila. Určitě není bez zajímavosti, že náš kurz aktivních záloh byl prvním, který absolvoval veřejnou přísahu,“ řekla vlakvedoucí. Připomněla, že náčelník generálního štábu každoročně oceňuje zaměstnavatele, kteří spolupracují s armádou a uvolňují ze svých řad muže a ženy ke službě v jednotkách aktivních záloh. Mezi tyto firmy patří i národní dopravce, odkud se rekrutuje řada zaměstnanců.

Náročný výcvik

Na otázku, zda se chtěla stát někdy profesionální vojákyní, Renata Jankovičová říká, že po maturitě v druhé polovině devadesátých let o tom vůbec neuvažovala. O vojenskou problematiku se začala zajímat až o řadu let později. „Nejprve jsem chtěla zkusit výcvik u jednotek aktivních záloh, abych zjistila, zda takovou službu zvládnou fyzicky a pochopitelně i psychicky. Jak jsem zjistila na vlastní kůži, vojenský výcvik je hodně náročný. Probíhá nepřetržitě od páté nebo šesté ranní do desáté až jedenácté večerní, pouze s nezbytnými třemi přestávkami na jídlo. Fyzická zátěž jde ruku v ruce s psychickou. Každý konec dne, ale přede-

vším závěr týdne je fyzicky náročnější, únava roste geometrickou řadou,“ vzpomíná na vojenský výcvik břeclavská vlakvedoucí. Nejnáročnější byly přesuny terénem s plnou polní výzbrojí. „Právě tam si člověk sáhne na dno sil. V naší četě začalo výcvik třicet pět lidí a do dvou týdnů předčasně skončilo pět mladých kluků. Opravdu ne každý to zvládne.“



Nezbytná je odolnost

A v čem spočívá tajemství úspěchu absolvovat tento těžký dril? Renata říká, že člověk musí mít dobrou fyzickou kondici a chuť stále trénovat. Nezbytná je i psychická odolnost, protože se cvičí za každého počasí – v horku, dešti, zimě. Člověk nemá své pohodlí a musí se vyrovnávat s extrémními situacemi. „Prošla jsem ‚jen‘ základním vojenským výcvikem, ale i ten je opravdu náročný, byť to na první pohled nevypadá. Musím umět zacházet se



zbraněmi, přesně dodržovat vojenské vystupování a ovládat základy zdravotvědy,“ vyjmenovala povinnosti.

Po absolvování výcviku je každý voják aktivní zálohy zařazen ke své jednotce, s níž se zdokonaluje. Trénink může probíhat společně s integrovanými záchrannými složkami, tedy s hasiči, policií a zdravotníky. Aktivní zálohy mají za úkol pomáhat profesionální armádě podle jejích potřeb, například při střežení různých strategických objektů, území, či elektráren. Pokud obdrží člen aktivní zálohy povolení rozkaz, požádá o neplacené volno zaměstnavatele a musí nastoupit na vojenské cvičení. To je finančně hrazeno Armádou ČR.

Vlakvedoucí je přidělena k pěší rotě v Brně, kde má funkci střelec. Ovládá střelbu ze samopalů vzor 58, nové útočné pušky Bren A1 a také z pistole CZ vzor 82, která je jí nejbližší. „Při střelbě jsou důležité nácviky činností, které musí vejít každému do krve. Nejlepších výsledků jsem dosáhla při střelbě z pistole CZ vzor 82,“ dodala Renata Jankovičová, která pracuje jako doprovod vlaků vyšší kvality od roku 1997. ○

RENATA JANKOVIČOVÁ

Po maturitě na Střední obchodní škole v Brně v roce 1997 začala pracovat nejprve jako průvodčí osobních vlaků, později jako vlakvedoucí vlaků vyšší kvality ve Středisku vlakových čet Břeclav, kde působí dodnes. Jako aktivní záloha Armády ČR je po absolvování Vojenské akademie ve Vyškově v roce 2017 vedena jako svobodnice na pozici střelec pěší rotě v Brně. Při vojenských cvičeních má oprávnění používat pistoli CZ vzor 82, samopal vzor 58 a útočnou pušku CZ 805 Bren A1.





Nádražky v kraji křivoklátských lesů

Obě města spojuje trať v jízdních řádech označená číslem 174. Rozprostírá se mezi nimi Křivoklátská vrchovina rozdělená řekou Berouňkou a obě sídla se mohou pyšnit vlastním pivovarem. Dobrý důvod pro průzkum zdejších nádražních restaurací. Bude lepší hostinec na téměř vesnickém nádraží mimo koridor, anebo ten na elektrifikované a daleko vytíženější stanici pár kilometrů před Prahou?

Josef Holek | Foto: autor

Rakovník sází na jistotu

Jen co rovnou z peronu zaběhnu do rakovnické restaurace, bere mě u srdce pohled na řadu obrazů s drážní tematikou. Venku je sice mráz jako kdesi v Rusku, já se však pomalu uvelebuji u stolu a v tichosti si prohlížím interiér podniku. Kromě obrazů mě, nekuřáka, těší čistý vzduch, prostorný a veskrze čistý interiér, anebo jukebox hrající rock. A protože rock je, jak známo, slušná muzika, nevadí mi ani jeho hlasitější podání. Tady se mi líbí, genius loci hospůdky mě zcela okouzlit.

„Dobrý den, co si dáte? Pívko?“ ptá se nás milá paní hostinská a přitom mě nachytá, kterak s nepřítomným výrazem sleduji v televizi dopolední reprízu Ordinace v Růžové zahradě. „Na to se dívat nedá,“ shodujeme se, a tak si raději objednáвам jedenáctku.

Gastro zážitek v octu

Světlý ležáček mi zachutnal, naservírován byl v čisté sklenici, správně vychlazený a míra byla tip top. Je před polednem, zkusím utopenec. Ochotná paní hostinská zabíhá do kuchyně a už už se hrne s talířkem s tím božským kusem voňavě uzeniny. A ta chuť! Pořádně tlustý a uleželý utopenec, mračky cibule, silný lák a čerstvý chléb mě uvrh-



ly do euforie. Sháním se po výrobci a chci ho za tento kulinářský zážitek pochválit. „Kupujeme je ve sklenici ve velkobchodu, ale nejste první, kdo si na nich pochutnal,“ ujišťuje nás obsluha. To mě zarazí. Takovou chuť bych čekal u domácího výrobku.

Kromě utopenců mi v přeneseném slova smyslu zachutnaly i další vychytávky. Při čekání na vlak si tu můžete zahrát biliár, nebo hodit pár drobných do jukeboxu a pustit si oblíbený song, případně koupit cigarety nebo drobné pochutiny.



- místní pivo Bakalář
- čistý vzduch i prostředí
- milá obsluha
- výzdoba s tematikou železnice
- dostatečná kapacita
- mírné ceny



- chybějící ceník
- není vidět na vlaky

Pivo dobré, ceny taky

V Rakovníku, v Restauraci na nádraží, není co řešit. Nabízí základní pochutiny, famózní utopenec, na výběr má i pizzy (upečené z rozmraženého polotovaru), rakovnické pivo Bakalář, které má říz a je za pár kaček, čisto a pohodu. Kromě toho paní hostinská je milá, úsměvy nešetří. Mrzí mě jen mizerný výhled na vlaky a fakt, že jsem horko těžko uvnitř hledal ceník. Nakonec jsem se venku dočetl, že za desítku si podnik žádá 24 korun, za jedenáctku 26 a dvanáctku únosných 29 korun.

Berounský skanzen socialismu

Nádražní hospodu, na které jsme zvyklí jinde v republice, byste ve středočeském Berouně hledali marně. Krčí se na pár metrech čtverečních v čele „socialistické“ nádražní haly, a kromě stolů s asi dvacítkou míst, cedulí s logy pivovarů není vlastně nic dalšího, co by ji identifikovalo jako hospodu. Jenže křídou popsané tabule lákají na smažák s hranolkami, špagety s kečupem, klobásu, bramboráčky, hamburger, langoš, párek v rohlíku nebo ohřátý buřt. Menu nabízí i pivo a „tvrdej“.

Už při vstupu do špeluňky, která nese název Horizont, mě nadějně vyhlídky na kus dobrého žvance a půllitr zlatavého moku opouští. Šlapu po zoufale zašlém koberci a usedám na židle, které tu stály nejspíš už za Husáka. Že nám za hlavou hučí televize a za krk dýchá přioplá uklízečka, neřeším. Že si mě měří svými zarudlými očky také ne, a že v televizi dávají přihlouplou reality show, vnímám jen velmi okrajově. Raději rychle učiním objednávku. Tady dlouho nezůstanu. Nebojím se o život, v nejhorším bych vyskočil z otevřeného okna, které zároveň tvoří čelní zeď celého podniku, ale zkrátka se mi tu vůbec nelíbí. Ještě čekám, že se sem stáhne nějaká dívka lehkých mravů i se svým kumpánem jako nedávno v Ostrově nad Ohří. Teplé zázemí s grogem by se našlo, útulo tu je díky malým rozměrům podniku dostatečně.

Bez pípy? Proč?

I tady se o blaho hostů stará dáma. Je milá a přívětivá, ale s přítěžkem v podobě podnapilé uklízečky, s níž se jednoznačně zná, neboť tu nejspíše tráví část pracovní doby i volna, nemám v její nabídce příliš velkou důvěru. Pochybnosti se potvrzují záhy, když dostávám lahvové pivo a k jídlu jen ohřátý buřt. Smažená červená cihla s hranolky není, na špagety s kečupem se neptám, neboť to nepovažuji za pokrm hodný lidské bytosti,

párek v rohlíku též ne, a hermelín s utopencem? Čirá utopie. Nepřilíš vychlazený lahváč v hospodě je ostuda a může to být i jinak vynikající Braník v čisté sklenici. Toto bezpráví na milovnících piva je bezostyšně činěno 200 metrů od pivovaru Berounský medvěd!

Buřtík je chválabohu ohřátý, hořčice dodala paní hostinská habaděj, ale pečivo? Došlo. Z laskomin jen ty, které prodávají v Lidlu. Počítejte však s přírážkou. Takže opět velké minus.

Není nic, co by mě v Horizontu drželo. Žádný genius loci, ani pípa s pivem. Jen opilá uklízečka, všudypřítomný zápach dávno ne-



Vchod z haly berounského nádraží



vyvětraného a do mizerné výmalby zažraného cigaretového kouře a omezený prostor. Snad jen fakt, že obsluha je fajn, je tu teplo a že ceny jídla, pokud tu zrovna něco vařeného existuje, jsou lidové – smažený sýr s hranolkou za 75 korun, ostatní v cenové hladině do 50 Kč. Otevřeno tu mají od jedné hodiny odpolední do desáté hodiny večer. Zvláště čas otvírací je překvapivý – jistě by se našlo pár jedinců, kteří by si v poledne zaskočili na svačinu. ○



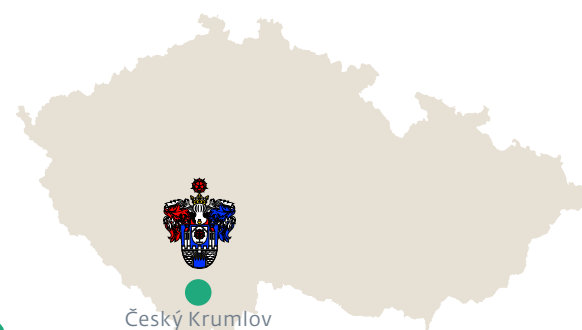
- milá a vstřícná obsluha
- lidové ceny jídel
- slušný výběr tvrdého alkoholu



- málo míst pro hosty
- zašlý interiér
- pivo z láhve
- absence avizovaných pokrmů
- zápach cigaret (již se zde nekouří)
- není vidět na vlaky
- hlučná TV a Forbes



Tříhodinová tour zimním Krumlovem



Dá se projít Český Krumlov za pouhé tři hodiny? To je totiž přesně čas, který máte k dispozici od příjezdu přímého Jižního expresu z Prahy do chvíle, než se vydá na zpáteční cestu. Abych to celé stíhal, vstřebal přitom jedinečnou zimní atmosféru historického městečka a minimalizoval riziko zranění od selfie tyčí, zvolil jsem k návštěvě jedno obyčejné lednové pondělí.

Pavel Frej | Foto: autor

Už to vypadalo, že se sněhem se budu muset rozloučit. Letošní zima je zatím nadměru podivná, slabá sněhová pokrývka ležela akorát v oblasti České Sibiře. Ale když jsme projeli kolem budějovického depa, abychom se pokochali odstavenými Laminátkami, Bardotkami, Transistory a jedním Čmelákem, a vlak začal stoupat k šumavským vrcholům, jako mávnutím kouzelného proutku se tu najednou zjevila bílá krajina, stromy a keře se ohýbaly pod čerstvou sněhovou nadílkou a okna vagonu pokryla drobná ledová krusta, to jak se rozvířené vločky sněhu spojovaly na rozeňtém skle.

Ostuda města „Vyšik“

Z vlaku vystupuje jen pár lidí a několik asijských turistů v teniskách, kteří se sem vypravili z Prahy a nedbali rad a doporučení. Nevěřičně a opatrně našlapují po nezvyklém povrchu. Hned si také zkusí uplácet sněhovou kouli, a když se bílých krystalků konečně nabaží a bezpečně opustí prostor nástupiště, může se souprava vlaku přesunout do Kájova, kde bývá odstavena až do odpoledne.

Z nádraží to ke vstupní bráně do centra trvá asi 15 minut, u vybydlené panelákové stavby se lze poprvé pokochat výhledem na historický střed města. Dominantou Krumlova je 54,5 m vysoká zámecká věž, jejíž fasáda je zdobena malovanou bosáží. Obracím se zpět k šedému paneláku, neboť ten kontrast šokuje. Bývalý hotel Vyšehrad, stojící na atraktivním vyvýšeném místě, vystřídal po revoluci několik majitelů, kteří s ním měli velké plány. Z realizace ale z různých příčin sešlo a nad zchátralou budovou, kterou dnes obývají squatteři a potulní psi, už většina místních zlomila hůl.

Sněhulák na hradbách

Vybrat si jako den návštěvy Krumlova pondělí se může zdát jako nerozum, neboť většina



Historické centrum, areál hradu a zámku byly zapsány na seznam Unesco v roce 1992.

krámků, galerií a vstupů do interiérů památek je uzavřena. Jenže má to jednu velkou výhodu. V centru se prochází minimum lidí, pár ruských a asijských skupinek nedokáže zkazit ten pocit blaženosti, kdy si kouzlo historických uliček a zákoutí můžu konečně v klidu vychutnat. Jaký to rozdíl oproti mým dvěma předchozím návštěvám, z nichž si pamatuju jen davy, tlačence u vyhlídkových bodů a nad hlavou vztyčené deštníky.

Procházím zámeckým areálem přes horní hrad až ke známému vyhlídkovému místu na hradbách, odkud je dobře vidět meandrující tok Vltavy a kouzelná městská zástavba,



Hotel Vyšehrad. Památka z éry socialistické i privatizační.

kteřá ho kopíruje. Při povodních v roce 2002 se ale řeka stala pro město děsivou zkázkou, které nezbránila ani mohutná lipenská přehrada na horním toku. Dnes už ale katastrofu nic nepřipomíná, barevné omítky měšťanských domů se vesele odrážejí v řece a válcovitá zá-

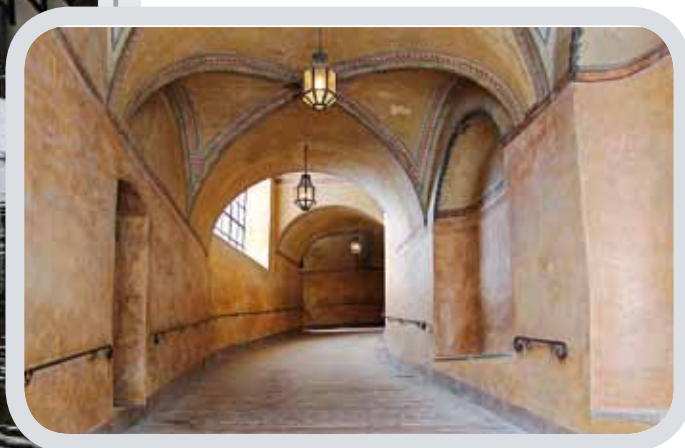


Souprava Jižního expresu míří do Kájova.



Točený Krumlov potěší

Asiati jsou totiž více než jiné národy selfičkami doslova posedlí. Chvillemi to vypadá, že udělat si portrét své vlastní hlavy s pozadím starých baráků mají za domácí úkol. Zkouší to ze všemožných pozic, v teniskách se boří do kup sněhu, kloužou po namrzlé dlažbě, opírají se o omítky baráků, mávají selfie tyčemi v nezvyklých úhlech a pečlivě kontrolují svá výsledná díla. Tedy ne že my bychom byli zas tak odlišní...



Zámecký areál bez úmorných davů turistů

mecká věž bedlivě dohlíží na klidné šumění jezu u Jelení lávky.

Na hradbách potkávám také dva asijské mladíky, kteří se zrovna snaží nemotorně upěchovat velké sněhové koule. Je vidět, že sněhuláka nikdy nestavěli. Mám dobrou kosmopolitní náladu, a proto nabízím, že jim ukážu, jak se taková velká sněhová koule vyrábí. Nechápavě na mě zírají, když se válením z malé kuličky stane během chvíle slušný základ pro budoucí stavbu. Klaní se. Zbytek je už na nich. A taky že jo. Když procházím podél řeky pod hradbami, rozmázne se jedna velká sněhová koule asi metr přede mnou, druhá se mi otře o rameno, zatímco dvě hlavičky se šibalským úsměvem vysoko nade mnou snaží ukrýt za hradbami. Kromě jednoho špatného hodu litují snad jen toho, že si nestihli udělat selfie.

ŠOTOINFO

Železniční trať z Prahy do Českých Budějovic je součástí IV. tranzitního koridoru. Modernizace začala v roce 2005 úsekem Praha–Hostivař–Strančice. Po 13 letech komplikované stavební činnosti je hotovo pouze cca 60% délky tratě. Modernizaci ještě čekají úseky z pražského hlavního nádraží do Hostivaře, Sudoměře u Tábora–Votice, Soběslav–Doubí u Tábora, Dynín–výhybna Nemanice. V roce 2016 byla dokončena také revitalizace trati z Českých Budějovic přes Český Krumlov do Volar, která přinesla podstatné zvýšení bezpečnosti a mírné zkrácení jízdních dob.

Co ale zaručeně národy spojuje, je dobré jídlo. Není tajemstvím, že najít v Českém Krumlově kvalitní a cenově přijatelnou restauraci s milou domácí obsluhou je úkol hodný Petra Voka. Ještě že máme ty pouliční pekárny trdelníků a hlavně pivo! Procházím centrem až na druhou stranu historické zástavby přes městský park, cesta zabere jen pár minut. Odsud se na město nabízí výhled z jiné perspektivy.

V prostorách bývalých pivovarských lednic nad ležáckými sklepy se nachází pivnice, která patří k těm nejvyhledávanějším podnikům ve městě. Mám ještě hodinu čas, usazuje se a ochutnávám nefiltrovaný Krumlov. Teplo, ríz, pěna, barva, chuť – jedním slovem paráda. A teď pohled do jídelního lístku. Guláš, knedle, svíčková, knedle, kachna, knedle, koleno, smažák – tohle nemůže dopadnout dobře.

Statečný souboj se svíčkovou

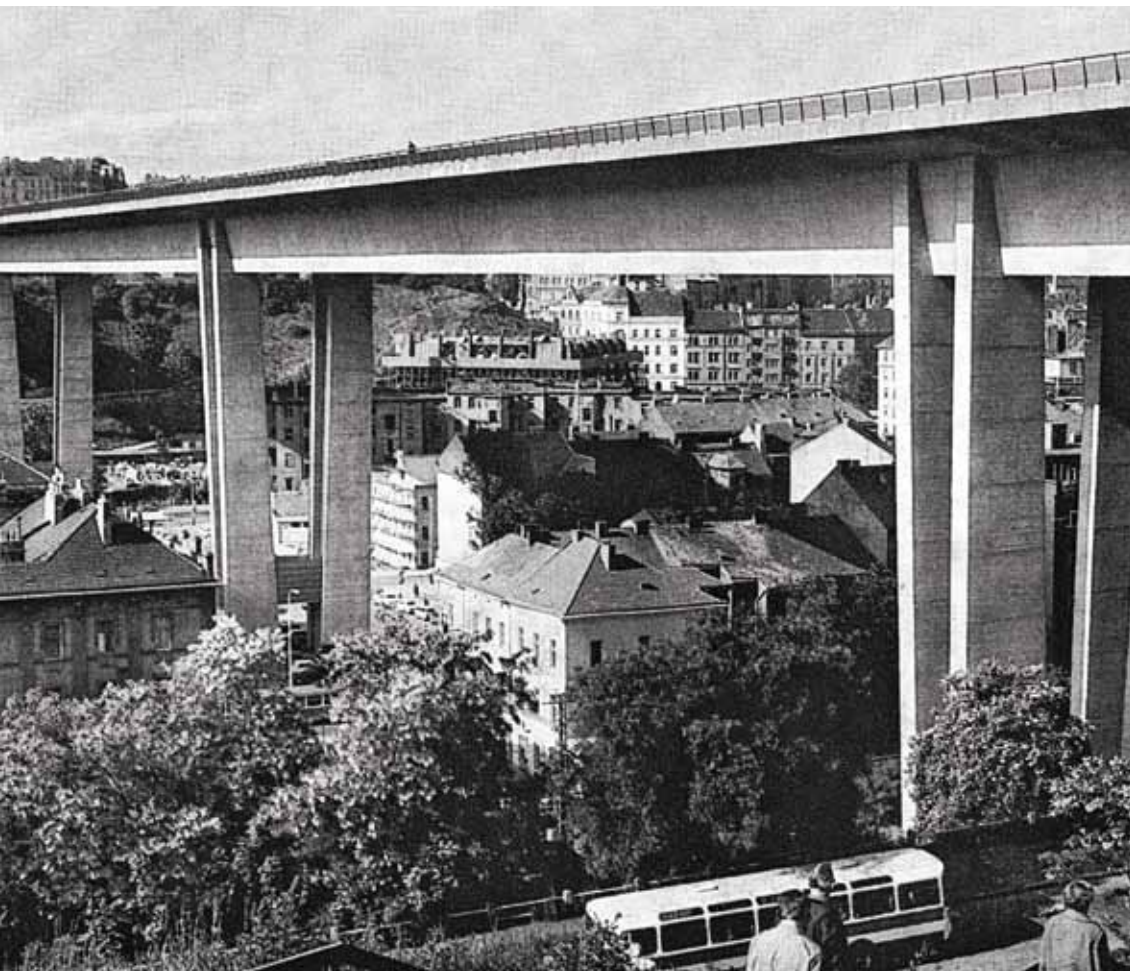
Pozoruju mladý asijský pár u stolu přede mnou a už dopředu se jim omlouvám. Na dřevěný stůl jim s třísknutím a beze slov přistává svíčková a půllitr piva, z něhož se na stůl převálí kousek pěny. Slečna upije, zašklebí se a s bílými vousky pod nosem se chopí vidličky. Napřed píchne do suché bílé placky, které my říkáme knedlík, kus uždíbne a strčí do pusy. Pak okusí i nažloutlou omáčku a pokrčí rameny. Mladík přičichne k plátku masu a s omluvným výrazem v očích se podívá na svou nastávající. Vydrží takhle sedět beze slov dlouhé minuty. Zatímco sám spořádám guláš a dva půllitry, jejich skóre ve dvou vypovídá za vše: jeden rozmasakrovaný knedlík a půl půllitru piva. Na zbytek zápasu nemám nervy, a hlavně, za chvíli mi jede vlak.

S těžkým žaludkem se jde do kopce nelehce, ale vidina pohodlného kupé a kolébání vagonu v obloucích mě popohání kupředu. Z vyhlídky pod ruinou hotelu Vyšehrad se ještě jednou ohlédnu na město. V zimě vypadá jinak. Stíhlé věže zámku a kostelů tu vyčnívají jako majáky v bílém moři. Vlak stíhám s pětiminutovou rezervou.

O Českém Krumlovu se říká, že je to taková kapesní Praha. Ono přirovnání svým způsobem sedí. Zatímco na zběžné poznání Prahy potřebujete dva, tři dny, proč neprojit Krumlov za tři hodiny?



V současnosti v Českém Krumlově převládají především turisté z Asie.



Nuselský most v prvních letech ostrého provozu



” O mostě spojujícím Karlov s pankráckou plání se uvažovalo už před 2. světovou válkou, ale jeho stavba začala být aktuální až o 40 let později.

Jan Dvořák | Foto: ČTK, Wikipedia, archiv ČD

Ještě dlouho před jeho otevřením se začalo dvojsmyslně mezi obyvateli Prahy říkat: „Tak jako Gottwald, tak i tento most zkrátí lidem, kteří přijdou v úvahu, cestu na Pankrác“. Ve spojení s naším „prvním dělnickým prezidentem“ tím byla myšlena samozřejmě místní věznice. My se však budeme věnovat této zvláštní stavbě.

Nuselskému mostu, nesoucímu v letech 1974-89 jméno most Klementa Gottwalda, je přesně 45 let. Otevřen byl 22. 2. 1973 na tehdejší výročí Vítězného února. První dny jeho provozu znamenaly spíše národní pouť, protože sem putovaly davy zvědavých lidí a bylo jich více než automobilů, pro které nebyly ještě postaveny některé silnice na pankrácké straně. Konečnou dokumentaci projektu vypracovali Svatopluk Kobr, Vojtěch Michálek a architekt Stanislav Hubička z PŮDISU. Most byl posta-



Stavědlo Vyšehrad pod Nuselským mostem

45 let mostu s kolejovou dráhou

Je to stavba, která se nesmazatelně zapsala do podoby hlavního města. Stala se zároveň svého času oblíbeným místem sebevrahů. Od zprovoznění Nuselského mostu, dříve pojmenovaného podle Klementa Gottwalda, právě uplyne 45 let. Jeho součástí je i kolejová dráha, skrytá uvnitř tubusu.

ven z předpjatého betonu se železobetonovou rámovou konstrukcí, stavba začínala na šesti místech – dva konce na stráních a čtyři pilíře v údolí. Spojeny pak byly v roce 1970.

Začátek ve znamení demolic

O mostě spojujícím Karlov s pankráckou plání se v podobě plánů uvažovalo už před 2. světovou válkou, ale jeho stavba začala být aktuální až o čtyřicet let později. Teprve když se plán zastavěla a vznikla pankrácká sídliště, bylo započato se stavbou. Ta odstartovala v roce 1967 demolicí bloku domů na dně Nuselského údolí. Nebouralo se však jenom tam, ale i na Karlově, kde zanikla část Dětské nemocnice, konečná

tramvaje, ale třeba i malý bazén, který v letních dnech sloužil ke koupání převážně dětí.

Do paměti se mi vryla vzpomínka, jak jsme se spolužáky ze Základní devítileté školy na Karlově v Legerově ulici chodili na stavbu mostu, který nebyl ještě spojen. Několikrát jsme šli tubusem pro budoucí podzemní dráhu až na konec nedodělaného otevřeného mostu a dívali se do údolí z mnohametrové výšky. Stálo nás třeba i pět kluků vedle sebe na okraji tubusu, kde byla pod námi hloubka několika desítek metrů, a dodnes se divím, že jsme to ve zdraví přežili. Pouze jeden spolužák se rozklepal strachy při odchodu, že jsme ho museli odvléct ven, protože nebyl schopen chůze. Sta-



Snímek pocházející z 8. dubna roku 1969. Stavba byla v plném proudu. Na fotce je vnitřní tubus pro metro.

čilo, aby někdo někoho plácnul do zad, a ten by sletěl do parku Folimanka.

Stavba byla sice oplocená, ale nedbale a hlídac většinou seděl v unimobuňce. Na stavbě se v té době v pozdních odpoledních hodinách nepracovalo a o některých víkendech také ne, takže karlovští kluci tady měli „eldorado“.

Tanky jako závaží

V roce 1970 se uskutečnila statická zatěžkávací zkouška mostu šestašedesáti tanky, které do Prahy přijely z rakovnického pluku. Pobýly tu několik dní a parkovaly i před naší školou, což byl pro mnohé také adrenalinový zážitek. Mnoho školáků se totiž prvně podívalo do nitra tohoto bojového vozidla, což umožnili vojáci tehdejší Československé lidové armády.

V roce 1973 byl most dokončen a pojmenován po prvním československém dělnickém prezidentovi. Stanice podzemní dráhy na Pankráci však stále nesla pracovní název Nuselský most, ale po zahájení provozu se už jmenovala Gottwaldova (dnes Vyšehrad), a to až do období po listopadové revoluci roku 1989. Už před jeho otevřením se však objevily problémy spočívající ve změně kolejové dopravy. Zprvu představitelé města rozhodli, že nové obytné čtvrtě budou spojeny s centrem podpovrchovou tramvají, která povede v tubusu mostu. Počátkem roku 1968 byl tento koncept změněn na metro a první vozy odpovídající parametrům mostu byly také vyrobeny a zkoušeny na Kačerově. Zatímco původně plánované tramvaje typu T3 nebo lehké vozy metra typu

R1 měly nápravový tlak něco přes 10 tun, nově nakoupené a již roky osvědčené sovětské soupravy typu Ečs měly nápravový tlak 16 tun. Na takovéto zatížení však nebyl most konstruován, a proto byl do něj vmontován speciální roznášecí ocelový rošt vážící 822 tun. Ten rozložil zatížení (nápravové tlaky) na stěny komorového nosníku mostu.

Metro od května roku 1974

Rámová mostní konstrukce má pět polí o celkové délce 485 metrů a šířku 26,5 metru. Nad dnem údolí se most klene do výše 43 metrů. Vozy pražského metra začaly pravidelně jeho tubusem jezdit od 9. 5. 1974. Vnitřní tubus pro metro má lichoběžníkový průřez a výšku 6 m.

DŮLEŽITÉ MILNÍKY A PARAMETRY STAVBY

Stavba zahájena	1967
Zprovozněn	22. 2. 1973
Provoz metra	9. 5. 1974
Materiál	předpjatý beton
Délka	485 m
Šířka	26,5 m
Výška	42,5 m
Pilíře	4



Během stavby mostu byly dotčené ulice i železniční trať překlenuty krycím obloukem.



Jedna z mnoha vizí, jak by mohl Nuselský most v nedaleké budoucnosti vypadat.

Po vrchní části mostu, jehož tloušťka stěn je od 30 do 110 cm, byla zprovozněna šestiproudá severojižní magistrála. Na jeho jižním konci je pod severojižní magistrálou v pankrácké opěře vybudována stanice metra Vyšehrad (dříve Gottwaldova). Je železobetonová s ocelovými sloupy o délce 153 metrů a její prosklené stěny umožňují jedinečný výhled na panorama Prahy.

Most nevypadal v začátcích tak, jak ho známe dnes. Neměl vysoké osvětlovací lampy, osazen byl šikmým zábradlím do výšky prsou dospělého člověka, což značně lákalo sebevrahy, a tak si vysloužil přezdívku „most sebevrahů“. Celkem si zde skokem do údolí vzalo život na 300 lidí. Také proto vznikla kdysi v údolí pod ním hospoda s názvem U skokana. Několikrát bylo zábradlí předěláváno a zvyšováno, ale nebylo to nic platné, lidé skákali dál. Aby se sebevrahům možnost skoku z mostu co nejvíce ztížila, rozhodlo tehdejší vedení Prahy, že nechá opět upravit zábradlí. Byl proto vybudován jeho hladký horní povrch se zahnutým vrškem, což téměř neumožňuje se na něj do výšky 2,7 metru vyšplhat.

V roce 2000 získal most ocenění Stavba století v kategorii Dopravní stavby. Přímo pod mostem stojí pár posledních obytných činžovních domů, rozkládá se pod ním oblíbený park Folimanka, automobilová stanice pohonných hmot, most přetíná říčku Botič, několik ulic a dvě kolejové dráhy: dvukolejnou tramvajovou a tříkolejnou železniční trať. Jinak přes most přejíždí denně více než 150 tisíc aut. ○

Vlakové nálezy

František Tylšar

Znáte někoho, kdo ještě nikdy ve vlaku nic nezapomněl? Já tedy ne. Snad každý člen naší rodiny do množiny zapomenutých předmětů přispěl svým dílem. U mne to byl například nástěnný kalendář, u syna asi sedmnáct čepic, několik bund a dva mobily, u manželky... No to by bylo asi na delší povídání. A ani moji známí na tom nejsou lépe.

My průvodčí bychom o tom mohli vyprávět! Stačí, aby po dešti vysvitlo sluníčko, a šance na nález deštníku je vyšší než Petřínská rozhledna. Každý z nás by je mohl počítat na desítky.

Ale nenalzáme jen deštníky. Sběrná místa nálezu jsou plná nejrůznějších kuriozit. Kolegové se dokonce kdysi podařilo najít kufřík se zhruba sto tisíci korun, který nad sedačkou zanechal předseda místního JZD, když vezl družstevníkům výplaty. To bylo radosti, když se našel!

K těm běžnějším nálezům patří kusy oblečení. Podobně jako můj syn lidé ve vlaku zapomínají nejen čepice, ale také svetry, haleny, bundy, kabáty... Dále jsou to peněženky, doklady, tašky, taštičky, kabely i kabelky, batohy či jiná zavazadla. Oblíbenou ztrátou dětí dojíždějících do školy je školní brašna.

Kapitolu samu o sobě tvoří mobilní telefony. Těch se nachází také docela slušné množství. Jednou se mi podařilo najít na stolečku RegioPantera dokonce dva současně! Oba jistě pamatovaly dobu dávno minulou. Proto mě nejprve napadlo, že takové staré cihly tu určitě někdo vyhodil. Byly však nabitě a funkční, proto jsem se, jak mi předpis ukládá, dal do činnosti spojených s jejich odevzdáním zpět majiteli.

To se nejprve zavolá na centrální evidenci, kde se nález zapíše, aby případný majitel do-

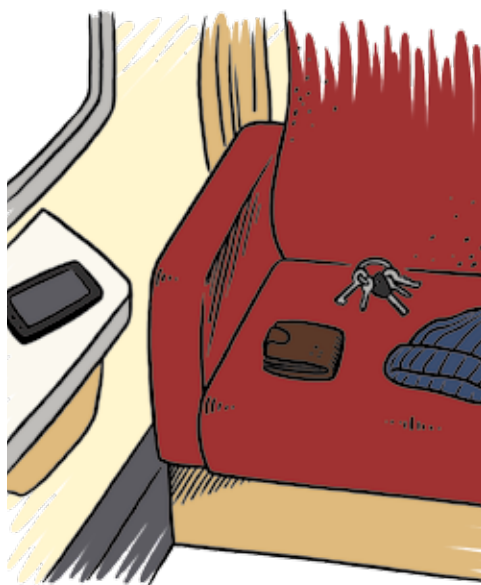
stal informací, kde se jeho poklad nachází. Pak se sepiše „hlášenka“ a věc (v tomto případě dvě věci) se odevzdá na příslušné místo. A tak jsem tak šel mobilní vysloužilce odevzdat. V tom začal vyzvánět ten můj.

„Olda Jahoda, vlakvedoucí vlaku 1713, dobrý den,“ předpisově jsem se ohlásil.

„Ahoj, tady je Honza. Nenašels dva mobily?“

„Našel, právě je nesu do pokladny.“

„Tak zadrž, za chvíli si pro ně přijdu. Já je nechal ve vlaku a naštěstí jdeme do depa dva, tak ti volám z Karlova mobilu.“



Cuzgel

Počkal jsem, a za chvíli byly oba přístroje v rukou majitele. Moc se omlouval a vysvětloval, jak hodně mu na nich záleží, protože ty nové přístroje jsou jen k zlosti, tak používá tyhle dva.

Jo, dnes jsou to mobily, ale dříve, tak před třiceti roky, když jsem na dráze začínal, se nacházely úplně jiná věci. Tak třeba jednou o Vánocích jsem našel v prázdném voze krabici plnou vánočního cukroví. Nález jsem poctivě předal vlakvedoucímu a ten prohlásil: „Zkazitelné zboží se musí zlikvidovat, aby se nezkazilo,“ a hned se dal do ochutnávání. Ale to neměl.

Během minuty stál ve dveřích chlap jako hora a zařval: „Proč mi to tady žerete?“

Byl déle na záchodě, a tak jsme neměli ani tušení, že krabice má i majitele. Naštěstí se vše vysvětlilo a na stole nám zůstala i hezká vylučka.

Jindy jsem zase našel za sedadlem zapadlou průkazku sovětského důstojníka a v ní pět set korun. A můj turnusový vlakvedoucí pan Petr Šťastný zase z moci nadřízeného rozhodl.

„Průkazku strč do kamen a peníze utrať! Jestli je odevzdáš, přelámu ti obě ruce!“

Poslechl jsem. Dnes by to bylo klasifikováno jako velmi hrubé porušení pracovní kázně. Tenkrát to ale byl akt občanského vzdoru a boje proti rudému nepříteli. V podstatě jsem se stal nechťeně hrdinou, který se odvážil vzepřít se proti okupaci sovětskými vojsky a přispěl svou troškou k pádu nenáviděného režimu, jak se to dnes s oblibou hodnotí.

Byl to první a zároveň poslední případ, kdy jsem neodevzdal sebemenší maličkost. Ani ne za měsíc jsem našel v kupé za sedačkou peněženku plnou peněz a bonů. Podle telefonního čísla na vizitce výpravčí ve stanici kontaktoval majitele. Ten přijel svým autem během půl hodiny. Sumu ve výši skoro deseti mých výplat jsem mu předal a nedočkal se ani slova „děkuji“. Naštěstí to byl jediný případ tohoto druhu. Ostatní zapomnětlivci jsou vděční, a proto poděkování ústní či písemná už ani nepočítám... ○

PŘEČETLI JSME ZA VÁS

Vlaky na Berounsku, Příbramsku a Rakovnicku se zapojily do PID

Vlaky Českých drah na Berounsku, Příbramsku a Rakovnicku se od neděle 4. února zapojily do Pražské integrované dopravy (PID). Cestování by díky tomu mělo až o třetinu zlevnit. Ve vlacích bude možné využívat jak předplatní kupony PID, tak nově i jízdenky PID pro jednotlivou jízdu. Do systému se zapojí i rychlíky, což by mělo ulehčit osobním vlakům, které jsou hlavně ve špičkách velmi vytížené. Řada pasažérů jezdících do Prahy dá nyní zřejmě přednost rychlíkům, a tím se uvolní kapacita v osobních vlacích pro další cestující. Naposledy se mapa rychlých spojení rozšiřovala v prosinci, kdy na ní přibýly přímé vlaky z Benešova, Kolína a Kutné Hory. Na jízdenky PID se lidé nově dostanou z Prahy také do Rakovníka, Kařezu nebo Příbrami. V úseku Praha-Kladno už jízdné PID v rychlících platí, nově se připojil na této lince do systému PID úsek Kladno – Rakovník. **ČTK 4. 2. 2018**

Místo vlaků zdarma navrhuje šéf ČD Pavel Krtek výraznější slevy

Železnice zdarma pro seniory nad 65 let a studenty do 26 let by mohla České dráhy připravit o ty cestující, o které poslední tři roky usilovaly. V rozhovoru pro Aktuálně.cz před tím varuje generální ředitel ČD Pavel Krtek. „Tento návrh analyzujeme. Dosud nám stáť kompenzuje slevy pro studenty, ale ne pro seniory. Myslím si, že by senioři měli být více zvýhodněni než nyní, ale neměli by jezdit zcela zdarma. Kolegové ze Slovenska mají s tímto systémem špatné zkušenosti. Prudce jim narostly počty cestujících, mají problém s nedostatkem vozů a platící zákazníci, na které před tím cílili, odcházejí do autobusů a aut,“ odpověděl předseda představenstva na dotaz, co by pro České dráhy znamenalo, pokud by se vládnoucímu hnutí ANO podařilo prosadit prakticky bezplatné jízdné pro seniory a studenty. Zmínil se i o modernizaci Pendolin a dalších nových vlacích, konkrétně nákupu RegioPanterů pro linky v Plzeňském kraji. **aktuálně.cz 3. 2. 2018**

České dráhy mění pokladny, brzy přibude druhý monitor

České dráhy chystají velké změny u svých pokladen. Od dubna je začnou vybavovat druhým monitorem a novým softwarem. Podle člena představenstva zodpovědného za osobní dopravu Michala Štěpána jde o první fázi změny, která umožní komfortnější odbavení. „Druhý monitor bude nově sloužit k zobrazení odjezdů ze stanice a dalších důležitých informací pro cestu, takže pokladník bude moci podat informace o čísle nástupiště a řazení vlaků rychleji než doposud,“ řekl Štěpán. Změní se podle něj také „maska“, jejímž prostřednictvím pokladník zadává potřebné informace a vydává jízdenku. I tato změna by měla pokladníkům práci usnadnit. Jde o přípravu na další změnu pro příští rok, kdy by měli mít pokladník k dispozici systém, který dnes připomíná e-shop Českých drah. Model provede pro zadanou cestu cenovou optimalizaci a zákazníkovi nabídne pro něj nejvýhodnější jízdenku. **zdopravy.cz 7. 2. 2018**



Poznávací zájezd na staré FIP

Itálie – předjaří v Toskánsku

Termín: 14.–18. 3. 2018 | Cena: 3 990 Kč zahrnuje:

2x ubytování se snídaní, 4x místenku ve vlaku, služby vedoucího zájezdu
 Cena nezahrnuje: vlakovou dopravu, místní dopravu, úschovnu zavazadel, vstupy a pojištění
 Možno za příplatek lehátko T6 (T4) Wien – Orvieto / Firenze – Wien

Procházka hlavním městem tohoto regionu, kouzelnou Florencií, zastávka v půvabném městečku Arezzo, za krásami regionu Umbrie do historické Perugia, poutního místa Assisi či středověkého městečka Orvieto ležícího na tufovém skalisku.

Poznávací zájezd

Okruh Krétou letecky z Prahy

Termín: 12. 5.–19. 5. 2018 a 6. 10.–13. 10. 2018 | Cena po dotaci: 12 900 Kč

Ubytování s polopenzí v městečku Agios Nikolaos (hotel Meliti**** nebo Santa Marina****), během pobytu jsou zajištěny 4 výlety.:

1. Knossos: největší archeologická lokalita doby bronzové na ostrově Kréta
2. Elounda+ostrov Spinalonga: přístavní městečko a malý ostrov Spinalonga, který v minulosti sloužil jako leprosárium.
3. Fodele+Rethymno+Hania: městečko se zachovalou benátskou citadelou Fotrezzou.
4. Náhorní plošina Lassithi: nejúrodnější oblast Kréty. V jihozápadní části planiny se nachází krápníková Diova jeskyně.



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 | tel.: 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

Západní

EXPRES

z centra do centra každou hodinu bez zastavení

Praha od 75 Kč

Plzeň



www.cd.cz


České dráhy
 Národní doprava



17. února 2018

Přijďte se podívat do Roztok u Prahy na mašinky!

V sobotu 17. února si letos poprvé mohou malí i velcí příznivci miniaturního světa na kolejích prohlédnout v Roztokách u Prahy modelové kolejiště místních železničních modelářů. Kouzelná železnice velikosti H0 (1:87) bude k vidění od 10 do 17 hodin v klubovně, která se nachází v bývalé provozní budově železniční stanice. Vchod určitě na nádraží nepřehlédnete. Hlavním motivem a inspirací klubového kolejiště roztockých modelářů se stalo nádraží Praha-Vysoká a jeho okolí. Na kolejišti ale najdete například i bývalé libeňské dolní nádraží. Po kolejích se prohánějí osobní i nákladní vlaky. Nechybějí modely nestárnoucí jednotky ř. 451 nebo třeba railjetu v barvách národního dopravce. Provoz na modelové železnici je řízen digitálně pomocí programu Model JOP. A kolik zaplatíte za vstupné? Dospělí 50 Kč, děti ve věku 6 až 15 let polovinu. Více na www.kzmroztoky.webnode.cz.

Nejbližší železniční stanice: Roztoky u Prahy



23. února až 25. března 2018

Na výstavu Kamélie dell'arte do Kroměříže

K rozšíření pěstování kamélií v Evropě nemalou měrou přispěli herci divadla Comédie-Française, kteří nosili na kabátě bílý kaméliový květ. Propojení květin a divadelního prostředí je také věnována výstava Kamélie dell'arte, kterou si můžete prohlédnout v kroměřížské Květné zahradě. V Palmovém skleníku jsou k vidění působivá zahradnická aranžmá s postavami z Comédie dell'arte a ve Velkém skleníku najdete expozici, jež je jedním velkým divadelním jevištěm. Více na www.zamek-kromeriz.cz.

Nejbližší železniční stanice: Kroměříž



do 30. března 2018

Mimořádné prohlídky relikviáře svatého Maura

Největší atrakcí areálu státního hradu a zámku Bečov je bezpochyby relikviář svatého Maura – jedinečná románská zlatnická památka. I když je v Evropě podobných „domečkových“ relikviářů několik, ze všech stran a také zblízka je k vidění pouze v Bečově. Prohlédnout si ho můžete v rámci prvního prohlídkového okruhu, který je přístupný i mimo hlavní turistickou sezonu, a to každé pondělí, středu a pátek ve 14:30 h. Minimální počet návštěvníků není stanoven, a tak se prohlídka koná i při prodeji jediné vstupenky. Aktuální informace na www.zamek-becov.cz.

Nejbližší železniční stanice: Bečov nad Teplou



do 2. dubna 2018

Do Harrachova za zimními radovánkami

K našim nejvýznamnějším střediskům zimních sportů patří Harrachov. Z Liberce nebo Jablonce nad Nisou je do Harrachova dobré vlakové spojení a pro cestu od nádraží ke skiareálu můžete využít návaznou autobusovou linku. Na vrchol Čertovy hory vás vyvezou dvě čtyřsedačkové lanovky a dolů se lze vydat na lyžích nebo snowboardu po čtyřech různě obtížných sjezdových tratích. Při nákupu jízdenky na vlak požádejte o vystavení bezplatného vouchera ČD Ski Harrachov, získáte 20% slevu na jednodenní skipas. Více informací najdete na www.cd.cz/cdski.

Nejbližší železniční stanice: Harrachov

Foto: archiv ČD, fototéka NPÚ

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. | **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:** Eva Balíková, tel. 720 797 020, e-mail: balikova@gr.cd.cz nebo www.cdprovas.cz/predplatne. **UZÁVĚRKA INZERCE** je dva týdny před vydáním.

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