

Železničář

15. BŘEZNA 2018 | CENA 18 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



6

ROČNÍK XXV

6–7 ROZHOVOR

Třetím rokem jezdí mezi Prahou, Vídní a Grazem modré a červené railjety, které jsou provozovány ve spolupráci Českých drah a ÖBB. Nejen o vlacích vyšší kvality jsme hovořili s manažerem linek dálkové dopravy ÖBB **Wolfgangem Pfaffem**.

8 ZPRAVODAJSTVÍ

Zájem o povolání **strojvedoucího** neklesá. Jejich počty pomalu rostou, přesto stále chybějí. Navíc v této profesi převažuje poměrně vysoký věk. Vyplývá to ze statistiky Drážního úřadu.

11–14 TÉMA

Loni odvezly vlaky ČD bezmála 175 milionů cestujících. Jaká byla jejich motivace využít služeb železnice? Byli spokojeni, a pokud ne, tak co pokulhává? Odpovědi na tyto i další otázky přinesl pravidelný **průzkum spokojenosti cestujících**.

18–19 CESTOPIS

Je nejsevernějším pohořím Německa. I když **Harz** není nijak zvlášť vysoký – jedná se vlastně o středohoří a nejvyšší vrchol Brocken měří jen 1 141 metrů – je místní klima drsné. Pojďme se sem vypravit na exkurzi.

20–21 HISTORIE

Tuzemská železnice se těsně před okupací nacistickými vojsky v březnu 1939 stala nedílnou součástí všech významných událostí. My se na některé z nich podíváme blíže.



Studuj provoz a ekonomiku železniční dopravy na vysoké škole!

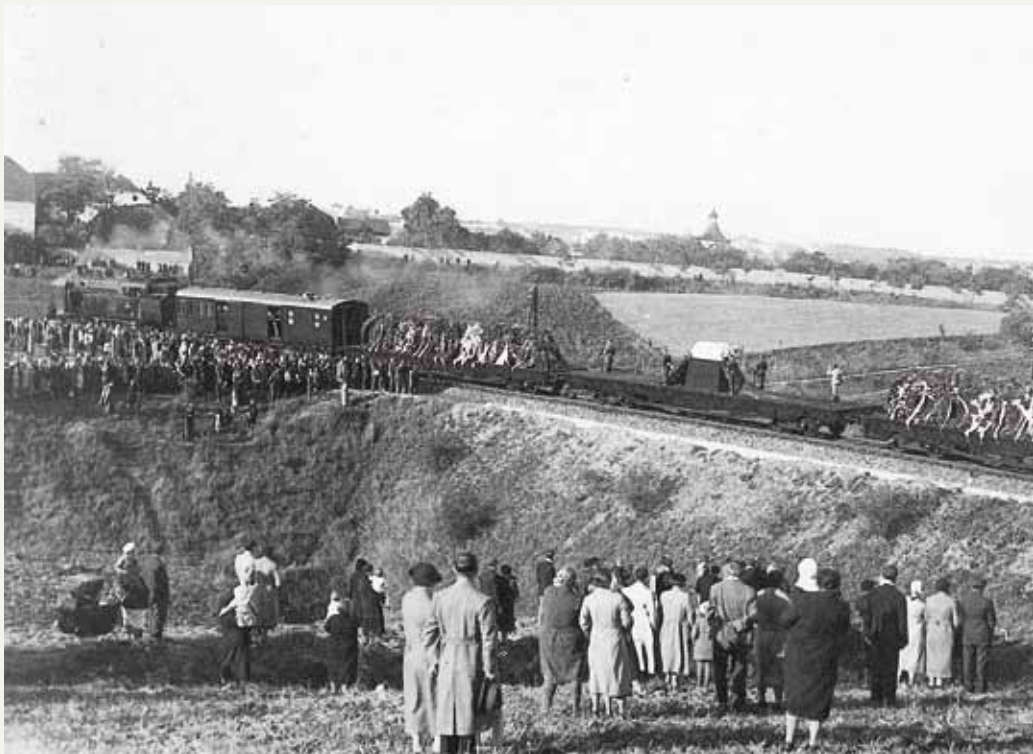
Katedra železniční dopravy, Žilinská univerzita v Žilině nabízí:

- denní a externí bakalářské a magisterské studium
- jediný odbor železniční doprava v ČR a SR
- 65letá tradice vzdělávání v dopravě a logistice
- unikátní dopravní laboratoř
- 100% uplatnění v praxi
- moderní kampus a internáty
- bezplatná přeprava v SR a systém stipendií

Podrobnější informace: kzd.uniza.sk
a facebook.com/KatedraZeleznicnejDopravy

TITULNÍ FOTO

Autor: Michal Málek
Křížení tratí č. 032 a 047 v Poříčí (Trutnov)



Po celou dobu jízdy vlaku lemovaly trať zástupy lidí, kteří se přišli se svým prezidentem naposled rozloučit.

Na pohřeb TGM dorazily davy lidí i s legionáři

Petr Slonek | foto: sbírka Roman Jeschke, Wikipedia

Pohřeb prvního prezidenta samostatné Československé republiky Tomáše Garriguea Masaryka se stal manifestací demokracie a byl zároveň předzvěstí blížícího se nástupu nacismu a válečných hrůz. Prezident Osvoboditel, jak se také Masarykovi přezdívalo, zemřel 14. září 1937 v 87 letech, necelé dva roky po odchodu z funkce. V čele samostatného státu působil celkem sedmáct let, abdikoval ze zdravotních důvodů v prosinci 1935.

Poslední rozloučení s uctívaným státníkem, filozofem a pedagogem se uskutečnilo na Pražském hradě 21. září 1937. Zahájilo jej vyzvánění zvonů katedrály svatého Víta. Nechyběl samozřejmě projev, který měl Masarykův nástupce v prezidentském křesle Edvard Beneš. Poté už se mohl vydat smuteční průvod z prvního hradního nádvoří do zaplněných ulic Prahy. Na poslední cestě Tomáše G. Masaryka provázely davy lidí. Podle odhadů dobového tisku přišlo uctít památku TGM půl milionu, možná ale také až 700 tisíc lidí.

Rakev s ostatky byla zahalena státní vlajkou a převážena na dělostřelecké lafetě tažené šestispřežím. To vše za doprovodu šestice prostých vojnů, přičemž každý z nich zastupoval jednu z národností žijících v Československu. V čele velkolepého smutečního průvodu jel na koni gene-

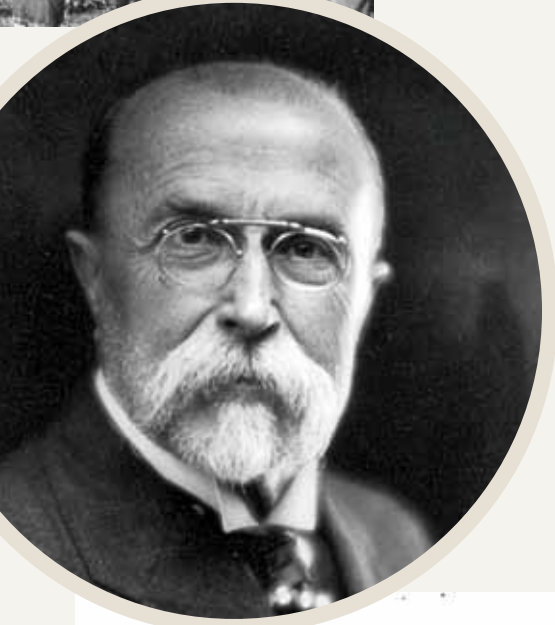
rál Jan Syrový, generální inspektor čs. branné moci. Za ním pochodovali vojáci s vojenskými prapory, oddíl legionářů a sokolů. Za rakví kráčeli prezidentův syn Jan Masaryk a vnuci, Edvard Beneš, členové vlády, zástupci z přibližně čtyřicítky evropských zemí, pražský diplomatický sbor, poslanci, senátoři, delegace zahraničních měst a církevní hodnostáři.

Průvod zamířil z Pražského hradu Chotkovou ulicí na Klárov a Mánesův most přes Pařížskou třídu na Staroměstské náměstí, kde se symbolicky zastavil u hrobu neznámého vojína. Pak pokračoval přes Mariánské náměstí, kolem Karlova mostu a Národního divadla na Václavské náměstí a odtud k Wilsonovu nádraží, kde již čekal zvláštní vlak. Hned za lokomotivu byl zařazen služební vůz a tři plošinové vagony. Na prvním a třetím byly položeny věnce, rakev byla umístěna na katafalk na prostředním voze soupravy.

Na konci vlaku se nacházel salonní vůz prezidenta republiky, kde seděl syn Jan Masaryk, vnuci a prezident Beneš se svým doprovodem. Smuteční souprava se poté vydala do Lán, kde byl prezident za zpěvu písně Ach synku, synku pochován. ○

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
Vize	2019+



Průjezd smutečního vlaku v pražských Nuslích přes Sekaninovu ulici a potok Botič

Vážení čtenáři,

již poněkolkáté si České dráhy nechaly od agentury pro výzkum trhu a veřejného mínění zpracovat průzkum spokojenosti cestujících s poskytovanými službami. Výsledky posledního průzkumu ze závěru roku 2017 potvrzují, že se naše společnost stále těší mezi zákazníky poměrně vysoké oblibě.

V rámci průzkumu je pravidelně hodnocena celá řada ukazatelů, jednotliví cestující vyjadřují svůj názor na kvalitu služeb poskytovaných Českými drahami a dělí se s námi o jejich podněty a návrhy na zvýšení úrovně těchto služeb.

V loňském roce bylo dotazováno více než 3 200 cestujících na všech rozhodujících linkách dálkové dopravy a jejich doporučení a náměty na zlepšení směřovaly především do oblasti technického vybavení vozů a kvality vozového parku obecně. Zásadním prvkem se pro naše zákazníky jeví vybavenost vozů a vlaků zásuvkami a wi-fi, případně palubním portálem a z toho vyplývající možnost využít čas strávený na cestě aktivním způsobem dle vlastních představ. Na svých cestách pak vítají vlaky sestavené z nových, moderních nebo alespoň rekonstruovaných vozů a pozitivně vnímají pokračující nasazování těchto vozů, respektive souprav. Mezi nejvíce oceňované parametry služeb řadí naši cestující pohodlí při cestování, tichost jízdy, rychlou a spolehlivou dopravu a čistotu a pořádek ve vlaku.

Neméně důležitá je ovšem i oblast služeb poskytovaných na palubách našich vlaků. Dotazovaní cestující oceňují nabídku tiskovin, nápojů a dalšího občerstvení a velmi citlivě vnímají například tepelnou pohodu ve vlaku a vyšší komfort cestování obecně.

Stranou samozřejmě nezůstal ani vlakový doprovod a zaměstnanci na pokladnách, kde si zakupuje jízdní doklady stále většina cestujících národního dopravce. Pro zákazníka jsou klíčovými představiteli a garanty kvality služeb Českých drah jako celku. Kladně bylo u těchto zaměstnanců hodnoceno příjemné a profesionální vystupování, vstřícnost, informovanost a rychlost při vyřizování požadavků zákazníků. Na poměrně vysoké místo v hodnocení spokojenosti s poskytovanými doplňkovými službami se krátce po svém zavedení dostaly i ČD Směnárný.

Potěšující je, že ČD jsou zcela jednoznačně vnímány jako národní dopravce s vysokým standardem poskytovaných služeb. Výsledky průzkumu jsou tedy pro nás pro všechny nejen uznáním, ale i povzbuzením v další snaze o zachování postavení Českých drah na otevírajícím se trhu železniční osobní dopravy.

Děkuji proto všem našim zaměstnancům, kteří se na pozitivních výsledcích tohoto průzkumu podílí svou každodenní dobře odváděnou prací a kteří svým aktivním přístupem a nasazením získávají pro České dráhy spokojené zákazníky.



Jitka Kubíková

Ředitelka OJ Zákaznický personál

V Holešově vznikne moderní přestupní bod

V rámci celkové rekonstrukce stávajícího autobusového nádraží, které se nachází v těsném sousedství železniční stanice, vznikne v Holešově ve Zlínském kraji moderní dopravní a přestupní terminál, který propojí autobusové a vlakové nádraží. Zahájení přestavby stávajících nevyhovujících prostor naplánovalo město Holešov na polovinu března, hotovo by mělo být do konce letošních prázdnin. První a druhé nástupiště dopravního terminálu bude zastřešeno, zakryté bude i propojení do železniční stanice, což znamená naprosto zásadní změnu oproti současnému stavu. Podle místostarosty města Jaroslava Chmelaře naplánovalo město výstavbu terminálu v koordinaci s plánovanou úpravou kolejí a jeho peronizací, kterou by měl manažer železniční infrastruktury realizovat během příštího roku. Cestující z vlaků Českých drah i autobusových linek budou navíc informováni o spojích z nových sdružených informačních panelů umístěných jak v prostoru autobusového nádraží, tak železniční stanice. V rámci terminálu se počítá i s rozšířením počtu parkovacích míst pro osobní automobily a stání pro cyklisty. (mah)



Pavel Krtek vystoupil na panelové diskusi v rámci summitu

Předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Pavel Krtek se 22. února zúčastnil panelové diskuse v rámci Mezinárodního železničního summitu (IRS) v Praze. Summit se uskutečnil pod záštitou Mezinárodní železniční unie (UIC) a zúčastnil se ho i generální ředitel UIC J. P. Loubinoux. Mezi hlavními tématy kulatého stolu nechyběla konkurence na železnici a její efekty pro zákazníka. Pavel Krtek se soustředil hlavně na korektní implementaci 4. železničního balíčku a rovné podmínky na trhu. Z pohledu Společnosti evropských železničních společností (CER) hovořil výkonný ředitel Libor Lochman. V rámci summitu jednal předseda představenstva ČD i s generálním ředitelem lotyšských železnic Edvinsem Berzinsem (na snímku). Diskutovali mimo jiné o možnostech spolupráce jak dvoustranné, tak v rámci mezinárodních organizací. (red)



Na Slovensko míří české RegioPantery

Železniční společnost Slovensko (ZSSK) si objednala více než dvacítku nízkopodlažních jednotek RegioPanter, které jsou v rutinním provozu již několik let v České republice. Vlaky dodá česko-slovenské konsorcium firem Škoda Transportation a ŽOS Trnava. Moderní vlaky jsou určeny primárně pro dopravu v žilinské aglomeraci. Ve Škodovce se vyrobí, odzkouší a zhomologují první dvě jednotky včetně všech nejnovějších změn podle přání ZSSK. Pro další objednaná vozidla poté vyrobí česká Škodovka hrubé stavby skříní, podvozky a trakční sety, které se následně dovezou na Slovensko, kde proběhne konečná montáž v ŽOS Trnava. Nové dvousystémové elektrické jednotky RegioPanter budou dodávány pro regionální provoz na všech elektrizovaných slovenských tratích s trakčním napětím 3 kV a 25 kV, 50Hz. ZSSK si objednalo dvě varianty provedení. První varianta bude dosahovat délky 80 metrů s kapacitou 247 sedadel, a naopak druhá, delší varianta dosáhne 106 metrů s kapacitou 343 sedadel. Každý vůz jednotky bude mít klasické uspořádání dvou podvozků a každá elektrická jednotka bude mít vždy tři hnací podvozky. (mah)



CityElefanty dostanou nové potahy

České dráhy postupně začaly s přecalouněním sedaček v elektrických jednotkách řady 471, kdy ty nejstarší v okolí Prahy jezdí už téměř dvacet let. Prvních pět jednotek bylo dodáno Českým drahám už na přelomu let 2000/2001. Do současné doby si omlazovací kúrou prošlo prvních devět z třiaosmdesáti jednotek City-Elefant, o zbytek se společnost DPOV postará v následujících 10 letech. Většina sedaček v první třídě nově „oblékne“ tmavě šedý potah s červenými prvky, ve druhé třídě budou opět modré sedačky. Celkově národní dopravce přecalouní 25 730 sedadel. Novou látku tvoří z 85 procent vlna.

Změna vychází z aktuálního design manuálu, řešícího i kompletní vzhled interiérů osobních vozů Českých drah. (hol)



U Plzně nepojedou čtvrt roku vlaky

Mezi Plzní a Vejprnicemi nejezdí od začátku března vlaky. Kvůli pokračující modernizaci železničního uzlu Plzeň tam minulý čtvrtek začala čtvrt roku trvající výluka. To v praxi znamená, že za všechny zrušené expresy a osobní vlaky Českých drah pojede náhradní autobusová doprava podle výlukových jízdních řádů. Obchodní ředitel plzeňského Regionálního obchodního centra ČD Vladimír Kostelný upřesnil, že místo mezinárodních expresů jezdí autobusy v úseku Rokycany / Plzeň hl. n. – Nýřany a opačně. Náhradní doprava je v úseku Plzeň – Nýřany a zpět organizována v odlišných časových polohách a trasách a autobusy jedou výhradně podle výlukového jízdního řádu. Expresy během výluky mimořádně zastavují v Rokycanech a Nýřanech pro přestup z a na autobusy náhradní doprava. Pro regionální vlaky je vydán samostatný výlukový jízdní řád. Omezení skončí 30. května. Bližší informace cestující naleznou na webu národního dopravce. (hol)



Ředitel SŽDC Surý skončil, organizaci vede Jiří Svoboda

Generální ředitel Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Pavel Surý skončil k 28. únoru na funkci, ve které působil od června 2014. K rozhodnutí opustit pozici v čele managementu ho vedly osobní důvody. Do doby jmenování nového šéfa SŽDC řídí statutární zástupce generálního ředitele, náměstek pro provozuschopnost dráhy Jiří Svoboda (na snímku). Ten v letech 1998 až 2000 pracoval jako technicko-ekonomický náměstek ve stanici Česká Třebová. Od roku 2000 byl ekonomickým náměstkem, nejprve na bývalém OPŘ Pardubice, poté na pardubické Správě dopravní cesty. Od roku 2006 do roku 2011 zastával funkci ředitele kanceláře ekonomického náměstka generálního ředitele ČD. V roce 2011 se stal ředitelem Odboru nákupu a veřejných zakázek na GŘ SŽDC a od července 2016 postoupil na post náměstka generálního ředitele pro provozuschopnost dráhy na GŘ SŽDC, který zastává doposud. (red)



Pavel Krtek jednal se šéfy evropských železnic

Předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Pavel Krtek 7. až 8. března zúčastnil zasedání tzv. High Level Passenger Meeting v Madridu. Šlo o setkání šéfů evropských železničních podniků v oblasti osobní dopravy. Jednání se uskutečnilo na pozvání španělských železnic (RENFE), organizátory byly obě hlavní evropské železniční organizace – Společenství evropských železnic (CER) a UIC. Šéfové předních evropských dopravců jednali o otevírání trhu EU a liberalizaci železniční dopravy a všechny delegace si vyměnily zkušenosti z této oblasti. Platformu využila delegace ČD rovněž k individuálním jednáním s dopravci ze Slovenska (ZSSK), Rakouska (ÖBB) a Švýcarska (SBB) a také s řediteli UIC (J. P. Loubinoux) a CER (Libor Lochman). Šéfové evropských dopravců se soustředili i na důležité výzvy v oblasti poskytování kvalitních služeb cestujícím. (red)

Railjety zůstanou vlajkovou lodí ÖBB

Třetím rokem jezdí mezi Prahou, Vídní a Grazem ve dvouhodinovém taktu modré a červené railjety, které jsou provozovány v partnerské spolupráci českých a rakouských národních dopravců. S novým jízdním řádem na rok 2018 přibyl navíc nový vlakový pár railjetů. Nejen o provozu a údržbě těchto moderních a pohodlných souprav, ale také například o problematice vlaků vyšší kvality u našich jižních sousedů jsme hovořili s manažerem linek dálkové dopravy ÖBB Wolfgangem Pfaffem.

Martin Harák | Foto: autor

Nedávno jsem se doslechl, že údržba lokomotiv Taurus, které jsou na railjetech používány, se nyní provádí výhradně v Grazu v divizi ÖBB Produktion...

Údržba lokomotiv byla převedena do Grazu z toho důvodu, že s příchodem nového jízdního řádu modré railjety nejsou deponovány přes noc ve Vídni. Technici a údržbáři z naší štyrské divize v Grazu byli ohledně údržby lokomotiv Taurus řady 1216 proškoleni již v průběhu loňského roku, takže vše běží podle plánu.

Existuje nějaké vysvětlení pro to, proč některé červené, ale i modré lokomotivy Taurus, které jsou jinak nasazovány ve vlacích railjet, občas vozí třeba nákladní vlaky s uhlím ve směru do Ostravy?

Všechny stroje řady 1216 jsou soustředěny ve vídeňském depu Matzleinsdorf. Pokud tedy vznikne nějaký výpadek, použije se právě jakýkoli stroj, který je momentálně k dispozici, a nezáleží při tom na jeho barvě. I u našich railjetů se v současné době obecně používá i mnoho červených lokomotiv dceřiné společnosti ÖBB Rail Cargo Austria. Vzhledem k současnému příznivému vývoji nákladní dopravy se zvyšuje potřeba lokomotiv, a tudíž není vždy možné na soupravu zařadit stroj se stejnou barvou, která „ladí“ se zbytkem soupravy. Ale díky přemístění údržby některých lokomotiv do Grazu se tento stav určitě zase zlepší.

Plánuje společnost ÖBB případně nějaké vylepšení railjetů podobně jako to činí německá společnost DB u svých vlaků ICE nebo České dráhy u Pendolin?

Railjety i nadále zůstanou vlajkovou lodí rakouské vnitrostátní, ale i mezinárodní dálkové dopravy. Důkladnější revize souprav je ale na programu až za několik let, kdy budeme uvažovat i o vylepšení vnitřního vybavení.

Připravujete letos nějaké zlepšení služeb poskytovaných společně klientele červeno-modrých vlaků railjet, zejména pak v oblasti gastronomie?

Od prosince roku 2017 je zákazníkům v ekonomické třídě railjetů ÖBB mezi Vídní a Prahou z pojízdných minibarů poskytována padesáti-

procentní sleva na všechno zboží s výjimkou lihovin. Od 1. dubna letošního roku se pak cestující mohou rovněž těšit na nabídku nového rakouského provozovatele cateringových služeb „DoN“ a jeho regionální pokrmy z čerstvých surovin, ale i na inovativní koncept, jenž do budoucna počítá také s digitálním systémem objednávek.

Máte představu, co by bylo možno udělat s některými přeplněnými spoji railjetů, zejména na trase z Prahy do Vídně a zpět? Plánují se případně nějaké dodatečné nebo „výpomocné“ vlaky s klasickými dálkovými vozy?

Z provozního hlediska je nasazování dodatečných vozů dosti náročné a také velmi drahé. Na území Rakouska, kde míváme také problémy s velkou frekvencí cestujících, uplatňujeme koncept posilových vozů ke klasickým soupravám, abychom tak cíleně posílili pouze přetížené úseky a nemuseli nechávat dodatečné vozy projíždět celou trasu. Jedná se například o úseky z Vídně do Lince nebo do Wiener Neustadtu. Na zahraniční spoje směrem na Prahu bohužel tento koncept nemůžeme uplatnit.

České dráhy jsou jako jediná zahraniční železniční společnost v nejvyšší možné míře propojeny s informačními systémy ÖBB. Jedná se přitom o informace o aktuálních polohách vlaků a jízdních dokladech, jež jsou přenášeny do informačních systémů railjetů. Jak tento koncept vlastně funguje?

Rakouský provozovatel infrastruktury ÖBB-Infra posílá data v reálném čase do našeho systému jízdních řádů, který představuje server Hafas. Tyto údaje se přes takzvaný LINK přenášejí prostřednictvím vlastního serveru do informačních systémů pro cestující. Pro dopravu provozovanou s Českou republikou jsme vytvořili dodatečné rozhraní k vašemu systému jízdních řádů IDOS, abychom tak dostávali údaje v reálném čase, které se týkají českých vlaků. Na základě toho umožňujeme sdílení dat v reálném čase na vašem území.

Railjety i nadále zůstanou vlajkovou lodí rakouské vnitrostátní, ale i mezinárodní dálkové dopravy. Důkladnější revize souprav je však na programu až za několik let, kdy budeme uvažovat i o vylepšení vnitřního vybavení.



WOLFGANG PFAFF

Absolvent národohospodářského oboru na Ekonomické univerzitě ve Vídni, přičemž letní semestr 1996 strávil na výměnném studijním pobytu na VŠE v Praze. V letech 2002 až 2006 pracoval jako projektový manažer různých mezinárodních dopravních projektů pro rakouské dopravní ministerstvo a město Vídeň. Od roku 2006 působí u ÖBB, nejdříve jako key account manager pro sektor příměstské dopravy, od roku 2009 v oblasti firemního a strategického rozvoje a od roku 2012 je manažerem linek dálkové dopravy (ÖBB Fernverkehr).



Co říkáte výsledkům dosaženým u dálkových vlaků z Prahy do Lince po prvním roce provozu?

Tyto vlaky zaznamenaly mimořádný úspěch. Podařilo se nám dosáhnout téměř dvojnásobného zvýšení počtu cestujících. Přičítáme to zejména modernímu vozovému parku Českých drah a současně zkrácení jízdní doby v úseku České Budějovice – Praha a zpět. Společně s Českými drahami jsme kromě toho připravili atraktivní cenové nabídky, mezi něž se řadí například First Minute Evropa či jízdenky ÖBB Sparschiene.

Jak byste v krátkosti vyhodnotil situaci ohledně přesnosti dálkových vlaků ÖBB?

I přes problémy způsobené četnými stavebními pracemi na trase německého železničního koridoru přes Rosenheim, kudy jezdí celá řada našich vlaků, a které trvaly od dubna do listopadu 2017, vykazujeme velmi dobrou hodnotu přesnosti vlakové dopravy. A to navzdory nepříznivému počasí včetně loňských prudkých bouří. Například na trase vlaků naší společné aliance jelo 85,6 procenta vlaků načas ve směru do Grazu, a naopak dokonce celých 95 procent ve směru na Prahu. V ÖBB používáme takzvaný systém řízení přesnosti. Prostřednictvím tohoto systému lze proaktivně řídit komplexní proces týkající se konkrétního vlaku. Při plánovaných výlukách mimo jiné pomocí takových opatření, jakými jsou například jízdní řády obsahující již stanovené odchylky.

Na závěr dovolte osobní otázku – jaký je váš vztah k České republice?

Stejně jako je tomu u většiny Vídeňanů, tak i někteří moji předkové pocházejí z různých koutů někdejší monarchie. Velká část z nich pochází z Pardubicka a část mých příbuzných žije v současné době v Praze a Liberci. Pro moji babičku, jejíž dívčí jméno bylo Králová, byla čeština druhým mateřským jazykem. Proto jsem si v průběhu studia ekonomie na vysoké škole vybral jako volitelný předmět právě češtinu, a dokonce jsem absolvoval jeden semestr na VŠE v Praze. Mám Česko moc rád, a to jak jeho obyvatele, tak i vaše nepřekonatelné pivo.

Profese strojvedoucího láká nové adepty

Zájem o povolání strojvedoucího neustává. Jejich počty pomalu rostou, přesto jich ale není dostatek. Navíc v této profesi převažuje vysoký věk. Vyplývá to ze statistiky, kterou zveřejnil Drážní úřad. Ta zahrnuje nejen čísla za osobní dopravu, ale i počty strojvedoucích nákladní dopravy včetně vleček. Na situaci již zareagovaly České dráhy. Uchazeče školí a pravidelně vypisují stipendijní program pro mladé.

Josef Holek | Foto: archiv ČD

Strojvedoucíh je stále málo, byť se jejich počty pozvolna navyšují. Ze statistik Drážního úřadu, jenž licence vydává, vyplynulo, že bylo loni v Česku celkem 9 199 strojvedoucíh s oprávněním k jízdám na celostátních a regionálních drahách. A dalších více než 550 jich přibýlo. To nicméně nestačí rostoucím požadavkům železnice. Podle úřadu hrozí, že vlaky nebude mít kdo odvézt. Řada strojvůdců je navíc v důchodovém věku. Na personální situaci už dlouhodobě reagují i České dráhy. Strojvedoucí si společnost sama školí a každý rok pro žáky 9. ročníku základních škol a pro studenty partnerských středních škol vyhlašuje stipendijní program ČéDés. Ten má k profesi přilákat další strojvůdce.

Věkové složení osob za všechny dopravce s licenci strojvedoucího k 31. 12. 2017

Věkové rozmezí	Počet mužů	Počet žen	Celkem
20 – 25	459	3	462
26 – 30	612	15	627
31 – 35	624	10	634
36 – 40	694	5	699
41 – 45	973	4	977
46 – 50	1 096	2	1 098
51 – 55	1 477	1	1 478
56 – 60	1 515	1	1 516
61 – 65	1 380	0	1 380
66 – 70	288	0	288
71 – 75	38	0	38
76 – 77	2	0	2
Celkem	9 158	41	9 199

Zdroj: Drážní úřad

„Evidujeme zájem o profesi, ale zájem nepokrývá růst železniční dopravy. Třeba jízdni řády v okolí aglomerací jsou přečpané,“ potvrdil Jiří Kolář, ředitel Drážního úřadu. Zmínil, že v Česku jezdí 104 dopravců, zatímco například v daleko větší Francii je jich jen 70. Počty strojvedoucíh pomalu rostou, ale ti stávající stárnou. Na více než devět tisíc strojvedoucíh, kteří jezdí u tuzemských dopravců, připadá více než sedmáct stovek v důchodovém nebo těsně předdůchodovém věku. Další bezmála tři tisíce, tedy zhruba třetina všech, dosáhla věku vyššího než 51 let a během následujících deseti let mohou žádat o důchod.

Dvě stě nováčků je u ČD standard

U národního dopravce pracuje na pozici strojvedoucí 3 577 osob, jejich průměrný věk je 47 let. Dalších 175 jich je v přípravě, přičemž v tomto případě činí průměr 31 let. Zhruba



dvoustovka kandidátů v přípravě je u ČD běžným standardem. Průměrný věk všech českých strojvedoucíh je 48,5 roku.

Drážní úřad během loňského roku evidoval 866 žádostí k získání licence, razítko „prospěl“ rozdal v 557 případech. Počet žadatelů se zastavil na cifře 633. Znamená to, že nemálo osob muselo být i opakovaně přezkoušeno. Licenci se loni mohlo nakonec nově pochlubit 546 mužů a 11 žen. V roce 2016 se hlásilo rekordních 1 013 osob, úspěšných byla zhruba polovina.

Ředitel DÚ Kolář tvrdí, že i když profese získává na atraktivitě, stále může za pár let nastat obdobná situace, kterou dnes známe z provozu MHD, dálkové autobusové nebo kamionové dopravy, kde chybějí šoféři. „Ta čísla jsou skutečně alarmující,“ varoval. Jak z toho ven? Osvětou, vlastní činností dopravců a oborovým vzděláváním.

Recept ČD: Stipendium pro mladé

Skupina České dráhy už v tomto smyslu dělá maximum. Nové strojvedoucí školí v Dopravním vzdělávacím institutu, dceřině společnosti ČD, který má akreditaci pro výcvik. Nově si ČD pořizují i simulátory pro zdokonalení výuky. Kromě toho každý rok pro žáky 9. ročníku základních škol a pro studenty partnerských středních škol vyhlašují stipendijní program ČéDés. Ten má k profesi přilákat další strojvůdce. „Do programu přijímáme žáky, kteří mají zájem pracovat na technické a provozní pracovní pozici, jako například strojvedoucí, elektromechanik, mechanik, vlakvedoucí, respektive průvodčí,“ sdělila Věra Nadějová z oddělení vzdělávání ČD. Po úspěšném ukončení studia na střední škole nastoupí žák do pracovního poměru u ČD na dobu minimálně 5 let. Špatně na tom nejsou strojvedoucí ani finančně. Průměrný plat je podle údajů DÚ 37 742 korun. Uchazeče čeká moderní technika a dlouhodobá perspektiva zaměstnání se spoustou benefitů.

Na stanoviště mohou ušednout úspěšní uchazeči, kterým je 20 a více let, mají minimálně středoškolské vzdělání ukončené výučním listem strojího, elektrotechnického, stavebního nebo dopravního zaměření, jsou spolehliví (nemají soudem uložený zákaz řízení), fyzicky i duševně zdraví, absolvovali kurz a úspěšně složili ústní a písemnou zkoušku na DÚ. U dopravce se pak musí zcvíčit na konkrétní typy vozidel. ○



Žádosti o licenci strojvedoucího

Rok	Počet uchazečů celkem	Počet úspěšných pokusů	Počet neúspěšných pokusů	Úspěšnost uchazečů v procentech
2013	416	195	221	47%
2014	577	296	281	51%
2015	773	406	367	53%
2016	1 013	526	487	52%
2017	866	557	309	64%

Zdroj: Drážní úřad

Linku R10 pokryly oblíbené ČD Minibary

Služba ČD Minibar je stále oblíbenější. Národní dopravce ji proto nyní rozšířil na všechny rychlíky z Prahy do Hradce Králové. Pochutiny a teplé nápoje České dráhy aktuálně nabízí v bezmála sto padesáti spojích v celé republice.

Josef Holek | Foto: archiv ČD

Služba ČD Minibar je od začátku března dostupná na všech rychlících linky R10 jezdících z Prahy do Hradce Králové. ČD tak reagovaly na stále se zvyšující zájem cestujících o nákup pochutin a nápojů. Cílem je, aby nabídka ČD Minibaru byla maximálně využívaná a dostupná pro všechny cestující. Zavedení služby na spojích linky R10 znamená nárůst na 31 spojů, o víkendech pak ČD počítají s nasazením na 27 vlaků.

„Podle našich průzkumů mají cestující ve vlacích největší zájem o služby wi-fi připojení k internetu a o nabídku drobného občerst-

vení. Proto obě služby postupně rozšiřujeme do dalších spojů. ČD Minibar nabízí například kávu, čaj ale i malý snack, který cestující ocení při delších i kratších cestách,“ řekl Michal Štěpán, člen představenstva ČD odpovědný za osobní dopravu.

Populární je pečivo

Že je o službu zájem, potvrzují i prodejní výsledky. „Na lince R10 za uplynulé tři měsíce prodali stevardi více než devět tisíc káv a kapu-

čín. Populární je i rozpékané nebo balené pečivo. Zakoupilo si ho přes čtyři tisíce cestujících a třetí nejžádanější položkou je alko i nealko pivo. Toho se během uplynulého čtvrt roku prodalo přes tři tisíce kusů,“ upřesnil Štěpán.

Drobné občerstvení si mohou cestující od stevardů zakoupit – kromě vlaků linky R10 – i na linkách R 8 (Brno – Přerov – Ostrava), R18 (Praha – Olomouc – Luhačovice), Ex 1 (Praha – Ostrava – Slovensko), Ex 6 (Domažlice/Cheb – Plzeň – Praha) a Ex 7 (Praha – České Budějovice).

Národní dopravec nabízí plnohodnotné cateringové služby s teplými pokrmy v restauračních a bistro vozech na téměř stovce spojů.

Od roku 2016 začaly ČD vybavovat jednotky InterPanter svačिनovými automaty (ČD Snack), které jsou k dispozici na lince R19 (Praha – Pardubice – Česká Třebová – Brno) a na lince R13 (Brno – Břeclav – Olomouc). Ze sortimentu ČD Minibaru lze vybírat ve 141 vlacích s logem ČD.

ČD Minibar představuje malý vozík upravený pro servírování drobného občerstvení ve vlaku přímo na místech cestujících. ○

ZMĚNA NABÍDKY

Národní dopravce připravuje od 1. dubna 2018 v menu ČD Minibaru několik změn. Sortiment sušeného masa se rozšíří o nové příchutě (pepř, švestka), novinkami budou slané nebo sýrové tyčinky Havlík za 20 Kč, energetická tyčinka Amix (40g) za 32 Kč, džusy Relax (0,3l) anebo ledová káva od Nescafé za 28 Kč. Ucelenou nabídku najdete od začátku dubna i na internetových stránkách www.cd.cz v záložce ČD Minibary.



ČD vypsalý soutěž na nové vlaky pro Moravskoslezský kraj

Až 160 kilometrů v hodině s deseti místy v první třídě a 310 ve druhé, elektrické zásuvky, nízkopodlažní nástup s místy pro osoby na vozíku včetně přístupného WC – tak budou vypadat nové vlaky pro Moravskoslezský kraj. Jednotky push-pull by měly začít jezdit na lince mezi Ostravou, Frýdkem-Místkem a Frenštátem pod Radhoštěm město (trať č. 323) na konci roku 2020. Pět vlaků přijde téměř na miliardu korun.

„Jednotky typu push-pull jsme se rozhodli na trasu mezi Ostravou a Frenštátem pod Radhoštěm objednat díky jejich univerzálnosti. Jde o netrakovní soupravy, to znamená, že je lze na trati nasazovat ještě před plánovanou elektrifikací. V provozu mohou být spojeny jak s elektrickou, tak s diesellovou lokomotivou. Cestující si na této trase užijí vyššího komfortu dřív, než nasazení moderních souprav umožní modernizace trati číslo 323,“ vysvětlil Miroslav Kupec, člen představenstva Českých drah odpovědný za techniku, servis a majetek. Soupravy typu push-pull jsou již nasazovány třeba na Slovensku.

TECHNICKÉ PARAMETRY

- netrakovní jednotka, základní sestava: řídicí vůz + dva vozy vložené
- nízkopodlažní nástup
- moderní čalouněné sedačky
- místa 1. i 2. třídy (počet míst cca 10 v 1. třídě a cca 310 ve 2. třídě)
- místa pro jízdní kola (cca 30 míst) a kočárky, prostor pro objemná zavazadla
- místa pro osoby na vozíku včetně přístupného WC, zásuvky pro nabíjení elektrických vozíků a mechanické plošiny podle norem TSI
- informační audiovizuální systém; wi-fi;
- elektrické zásuvky 230 V a USB výstupy pro napájení elektroniky
- schopnost provozu rychlostí alespoň 160 km/h

„Trasa mezi Ostravou, Frýdkem-Místkem a Frenštátem pod Radhoštěm je čtvrtou nejvíce vytíženou příměstskou tratí v kraji. Denně tu naše vlaky využijí tisíce lidí. Na to jsme mysleli společně s krajem při plánování dopravní obslužnosti na příští rok. Tyto moderní soupravy poskytnou komfort podobný vlakům Pendolino nebo InterCity, přitom však reflektují, že jsou určeny pro cesty na kratší vzdálenosti. Samozřejmostí bude velkoprostorový interiér, účinný systém větrání, vytápění a klimatizace, bezbariérové vakuové WC, informační tabule s možností akustického hlášení či zásuvky pro notebooky. To vše by mělo zásadně zvýšit pohodlí a komfort cestujících,“ jmenuje výhody nových souprav Ludvík Urban, člen představenstva ČD zodpovědný za regionální dopravu.

Nové soupravy by chtěly České dráhy společně s Moravskoslezským krajem pořídit pomocí finančních prostředků z evropského programu OPD2. Dopravní model nasazení těchto vozidel už byl projednán s krajem i s krajským koordinátorem KODIS. (red)

V Nymburce funguje kovárna pro učně



Učitel odborného výcviku Jan Lokajiček

Objekt, který doposud sloužil především jako sklad, se v jedné části proměnil na kovárnu, která vznikla v rámci vznikajícího Centra praktického vzdělávání. Jde o společný projekt dceřiné společnosti Českých drah DPOV a Střední odborné školy a Středního odborného učiliště Nymburk. Cílem spolupráce je nejen navázání na železničářskou tradici, ale současně i nabídka perspektivní práce pro mladé lidi.

Martin Harák | Foto: autor

Slavnostního otevření prostor se koncem února v nymburském DPOV zúčastnila řada hostů, mezi nimiž nechyběl předseda představenstva DPOV Roman Kott, člen představenstva Českých drah odpovědný za servis, techniku a majetek Miroslav Kupec, starosta města Nymburk Pavel Fojtík nebo ředitel odborné školy Jiří Hubálek.

Ze skladu kovárna se zázemím

Budova, která dnes umožňuje výuku učňů, sloužila již v dřívějších letech jako pracoviště kovárny a později se z ní stal sklad materiálu. „Toto nevyužité pracoviště jsme se po dohodě s vedením firmy rozhodli přebudovat na učňovské pracoviště kovárny s tím, že celý objekt postupně adaptujeme pro potřeby centra praktického vzdělávání,“ řekl Ctirad Pinkas z nymburského DPOV, jenž je duší celého projektu. Kovárna včetně strojního vybavení sice patří dceřiné společnosti Českých drah DPOV, nicméně nejen toto pracoviště využívají pedagogové a učni Střední odborné školy a Středního odborného učiliště Nymburk. Jsou to nástupnické organizace bývalé-



ho legendárního Železničního učiliště ČSD v Nymburce, které bylo vyhlášené na celé bývalé síti Československých státních drah. „Naše pracoviště slouží k tomu, aby se chlapci z místního učiliště naučili kvalitně černé řemeslo. Právě tady se učí základům kovářství nejen v učebním oboru zámečnický, ale i v řadě

dalších manuálních oborů. Samostatný učební obor kovářství zatím ale není otevřen,“ upřesnil Pinkas.

Poptávka po chybějících profesích

Pracoviště kovárny je první vlaštvou projektu Centra praktického vzdělávání, který vzniká v dceřiné společnosti Dílny pro opravu vozidel. Podle předsedy představenstva DPOV Romana Kotta spolupracuje firma s učilištěm a střední školou při výchově kvalifikovaných pracovníků i v dalších oborech, po nichž je momentálně velká poptávka. „Jde například o elektromechaniku, svářeče, lakýrníky, natěrače nebo mechaniky kolejových vozidel. Všechny tyto profese jsou nedostatkové, a proto jsme se rozhodli vychovat si vlastní dorost,“ vysvětlil Roman Kott. Na otázku, zda DPOV plánuje podobnou spolupráci například v sídle společnosti v Přerově či v PSO (Provozním středisku oprav) ve Veselí nad Moravou, odpověděl, že plán výchovy mladých lidí se vztahuje na všechna pracoviště. „Rádi bychom nabídli žákům a studentům uplatnit své dovednosti na specializovaných pracovištích, která se nachází i jinde než v Nymburce, neboť pole naší opravárenské činnosti je opravdu velmi široké a zahrnuje hnací vozidla všech trakcí, osobní vozy nevyjímaje.“

Úzká spolupráce DPOV a školy

Vedoucí učitelka odborného výcviku nymburské odborné školy Gabriela Kuchařová doplnila, že otevření kovárny v PSO Nymburk společností DPOV bylo pro jejich školské zařízení doslova vytržením trnu z paty. „Podobné pracoviště jsme v poslední době neměli k dispozici. Dříve bývala kovárna v areálu tehdejších Železničních opraváren a strojírén. Ta byla ale v tak nevyhovujícím stavu a její rekonstrukce by přišla na velké peníze. Jako příspěvková organizace bychom na tuto investici těžko sehnali potřebné finanční prostředky,“ doplnila Kuchařová. Škola musela nevyhovující prostory opustit a pronajmout si kovárnu v nedaleké obci Hořátev, kde je však k dispozici malý prostor, kam se vejde maximálně čtyři učni. „My potřebujeme naopak velkou kovárnu, kde je učitel odborného výcviku s celou skupinou žáků. Asi před dvěma či třemi roky jsme do nymburského DPOV začali posílat na provozní pracoviště žáky naší školy, a tak postupně vznikla společná myšlenka vybudovat jakési centrum praktického vzdělávání, kde se budou profilovat naši žáci přímo pro potřeby dráhy,“ dodala.

A na závěr jedna malá zajímavost – učitel odborného výcviku v kovárně Jan Lokajiček, který je původním povoláním umělecký kovář, se věnuje ve volném čase výrobě replik historických předmětů, kovaným šperkům a růžím nebo čepelím z damascénské oceli, která byla navíc tématem jeho bakalářské práce na Masarykově univerzitě v Brně. ○

Průzkum spokojenosti: co si cestující přejí?

Vloni národní dopravce přepravil skoro 175 milionů cestujících. Jaká byla jejich motivace využít služeb železnice? Byli spokojeni? A pokud ne, tak co jim vadilo? Klíčové otázky, bez jejichž zodpovězení se žádná služba nemůže posunout správným směrem. Odpovědi na ně přinesl průzkum spokojenosti cestujících, ze kterého vplynuly zajímavé výsledky. Zajímá vás, po čem touží cestující u národního dopravce?

Redakce | Foto: archiv ČD, Pixmac, Shutterstock

Každý podzim si národní dopravce nechává zpracovat rozsáhlý průzkum spokojenosti s nabízenými službami, a to nejen proto, že mu to ukládá smlouva. Jen tak totiž ČD zjistí, zda je cesta změn, vylepšení či modernizací přijata podle předpokladů. Výsledky posledního šetření dávají tušit, že náročnost zákazníků roste, ale i to, že jejich potřeby a přání se daří uspokojovat ve větším měřítku než dříve.

Cestující národnímu dopravci vzkázali, že jsou s ním i jeho službami převážně spokojeni. Graf v případě celkové spokojenosti vykázal cifru 70 % spokojených, aktuální cestu hodno-

tilo kladně 83 % dotázaných. Nebude asi překvapením, že spokojenost ovlivňuje především včasnost jízdy, a ta potom úměrně klesá s výší zpoždění.

Největší úspěchy opět zaznamenaly příměstské a dálkové vnitrostátní vlaky, přičemž trend růstu počtu cestujících potvrdily i výsledky průzkumu. Celá čtvrtina oslovených jezdila loni vlaky ČD častěji než dříve, a to zejména u vlaků vyšších kategorií – například expresy a railjety si shodně polepšily o 33 %. Těsně za nimi skončilo Pendolino s 31 procentními body. Rychlíky si připsaly o 25 % lepší výsledky, více byly využívány i rychlíky vyšší kvality – tady průzkum hovoří o 19 %.

Vlak cestující využívají především kvůli pohodlí (52 %) a rychlosti (44 %). Následuje možnost aktivního využití času (28 %) a férová cena (26 %). Rychlost uvádějí častěji ti, kteří využívají vlaky vyšší kvality, pohodlí naopak cestující, kteří jezdí na delší vzdálenosti.

Průzkum vznikl v listopadu a prosinci 2017 ve spojení dálkové dopravy. Tazatelé společností PPM Factum a Insiqua se vypravili do všech vlaků vyšší kategorie včetně rychlíků vyšší kvality na hlavních tratích. Sběr dat se uskutečnil metodou CAPI, tedy dotazováním ve vybraných vlcích a podle rozpisu respektujícího počty osob podle jednotlivých tratí. Výběrovou metodou byl prostý náhodný výběr. Šetření se zúčastnilo 3 269 respondentů. ○

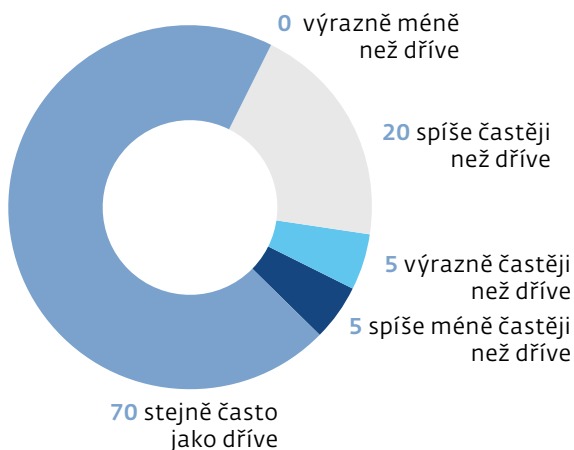
ÚČEL CESTY (podíly z cesty)

Vlakem lidé nejčastěji cestují za rodinou a kamarády – takto cestují spíše starší lidé anebo ti, kdo nemají automobil a za vlaky utratí nižší částky. Cestující, kteří jezdí na služební cesty (17 %), jezdí na delší vzdálenosti, utratí měsíčně za vlakovou dopravu nejvíce peněz a vybírají si rychlejší vlaky vyšší kvality.



ZMĚNA ZPŮSOBU CESTOVÁNÍ (%)

Celá čtvrtina (25 %) cestujících jezdila v loňském roce vlaky Českých drah častěji než dříve.



DŮVODY VYUŽITÍ VLAKU (%)

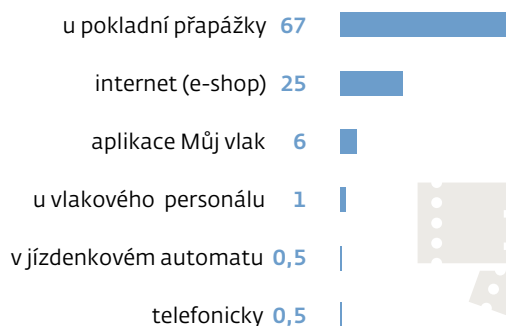
Nejdůležitějšími důvody pro využití vlaku jsou pohodlí a rychlost. Na delší vzdálenosti preferují lidé spíše vlak než automobil. Ti, kdo jezdí raději vlakem, vnímají ČD výrazně pozitivněji než ti, kteří služeb národního dopravce nevyužívají. Pro dvě třetiny cestujících je vlaková doprava „in“. V tomto případě respondenti vybírali více odpovědí, proto jejich součet nedává 100 %.



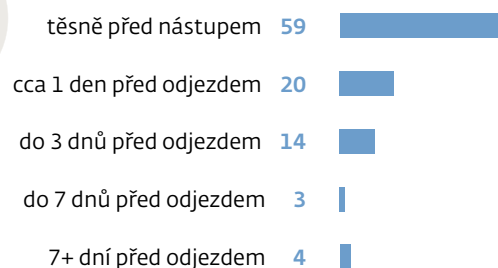
JÍZDENKA A TYP JÍZDENKY

Výrazně roste podíl cestujících, kteří si pořizují jízdenky elektronicky. Podobně se projevuje i možnost koupit si jízdní doklad dříve než bezprostředně před cestou.

Místo zakoupení jízdenky (%)



Čas zakoupení jízdenky (%)



VÝZKUM ZNAČKY

Vedle průzkumu spokojenosti zadal národní dopravce také průzkum značky. Ten měl za úkol zjistit, jak lidé ČD vnímají nebo jak by měly dále komunikovat, aby u nich uspěly a zachovaly si věrnost.

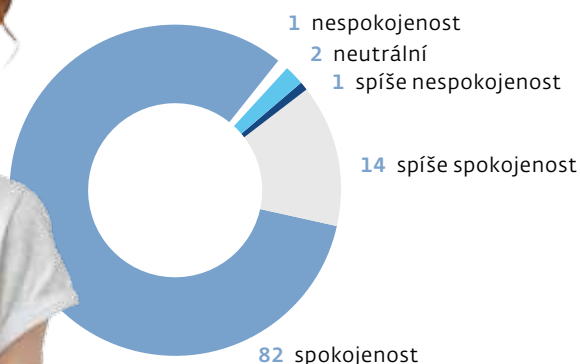
Co šetření odhalilo?

- ČD jsou tradiční značkou pro všechny a lidé je tak vnímají – myslí si to více než 80% dotázaných. Současně s tím respondenti potvrdili, že ryze český dopravce je zodpovědný a férový (77% a 83%).
- Nejvýznamnější „subznačkou“ je Pendolino. Bez zajímavosti u něj není spontaneitní odpovědí – lidé si s ním nejčastěji spojí vysokou rychlost (52%). Ještě asociuje slova pohoda, modernost, komfort, kvalita a krása. Ale také vlak obecně. Podobná hesla si zapsal i railjet.
- Motorové osobní vozy lidé považují za tradiční, romantické, regionální, nicméně pomalé.
- Naopak další vlaky (vyšší kvality) si veřejnost často schovává pod pojem „rychlík“.

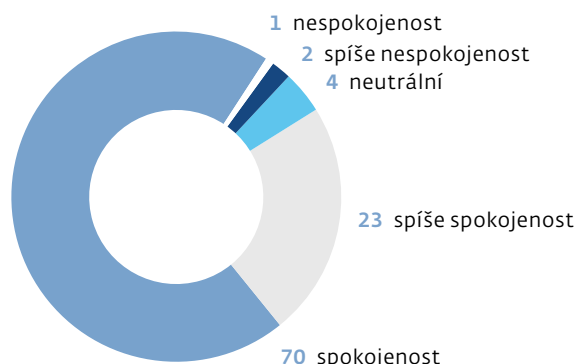
CELKOVÁ SPOKOJENOST (%)

Obecně panuje velmi vysoká míra spokojenosti jak s aktuální cestou, tak s dopravcem ČD, což potvrzuje i analýza dalších otázek. Celkovou spokojenost s aktuální jízdou ovlivňuje zpoždění – čím více je vlak zpožděný, tím nižší je deklarovaná spokojenost. Nicméně ani v případě vyššího zpoždění neklesá spokojenost příliš nízkou. Respondenti hodnotili dle stupnice 0 – 10.

Celková spokojenost s dnešní cestou



Celková spokojenost s ČD



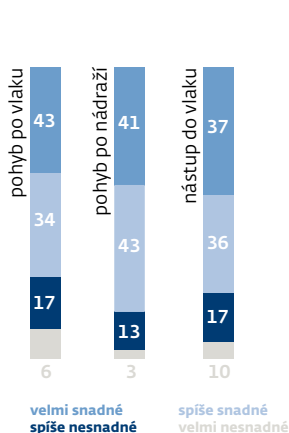
JAK VYPADÁ DOKONALE SPOKOJENÝ ZÁKAZNÍK?

To je samozřejmě do značné míry řečnická otázka, protože preference cestujících se liší v souvislosti s věkem, pohlavím i sociálním postavením. Z výsledků průzkumu ale můžeme vydedukovat, že spokojený zákazník bude žena nebo muž ve věku od 15 do 56 let jedoucí ve vlaku kategorie SC/EC/IC/Ex nebo railjet. Jízdní doklad si kupuje snadno a rychle přes e-shop nebo bez zdržení na pokladně. Za dopravu hodlá platit stále stejnou cenu a v peněžence má založenou In Kartou. Očekává rychlost a včasnost, klid, čistotu a klimatizaci, kvalitní personál, dostupnost nádraží a možnost přepravy větších zavazadel. Dokáže ocenit, když jsou vozy nebo jednotky vybaveny elektrickými zásuvkami, palubním portálem a připojením k internetu pomocí wi-fi.



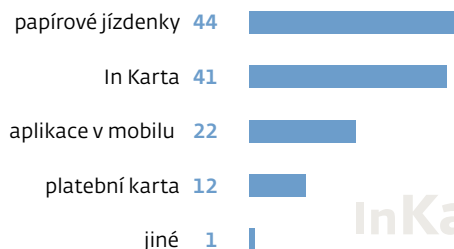
SNADNOST POHYBU (%)

Osoby se sníženou schopností pohybu hodnotí pohyb ve všech fázích dopravy jako velmi nebo spíše snadný (osloveno bylo v tomto smyslu 516 respondentů). Pohyb ve vlaku je snadný nebo spíše snadný pro 78% dotázaných, nástup do vlaku pak kladně hodnotí 72% z nich. Cestování invalidním osobám rozhodně usnadňuje vlakový personál (92% kladných odpovědí). Zákazníci jsou s pomocí personálu v naprosté většině spokojeni. Cestující se sníženou schopností pohybu oceňují, že se ČD o takové jedince stará.



MODERNÍ TECHNOLOGIE A JÍZDNÍ DOKLADY (%)

Pro téměř polovinu cestujících je atraktivním nosičem dokladu In Karta (41%), nicméně nemalá část cestujících je spokojena s papírovými jízdenkami. Jsou to ve většině případů lidé, kteří nemají kladný vztah k moderním technologiím. V tomto případě respondenti vybírali více odpovědí, proto jejich součet nedává 100%.



InKarta

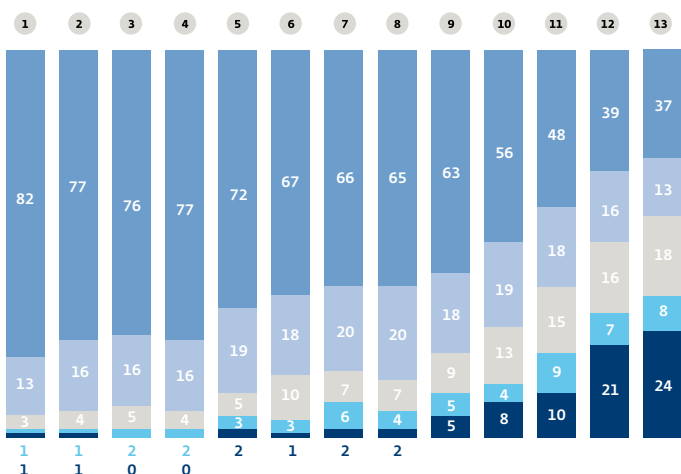


ZAJÍMAVÉ POSTŘEHY

- Nejlépe si vedly atributy nákup jízdenky přes aplikaci Můj vlak (94%), vysoká bezpečnost (83%), pohodlí (80%) nebo čistota a pořádek (80%).
- Absence a nestabilitu wi-fi kritizují (proti předpokladu) spíše starší cestující.
- Zhruba 60% cestujících stále míří na pokladny. Zbytek nakupuje jízdenky elektronicky.
- Aplikaci Můj vlak využívá nejmladší kategorie (15-21 let). Lidé ve věku od 21 do 45 let využívají nejčastěji e-shop ČD.
- Absolutní spokojenost s nákupem jízdenky vyjádřilo 86% respondentů.
- Nadpoloviční většina (57%) vnímá posun v kvalitě vozidlového parku. Nejvýznamněji se to odráží na linkách z Prahy do Českých Budějovic (Ex7 a R17), z Brna do Olomouce přes Hodonín (R13), z Ústí nad Labem do Liberce (R15) a tam, na které ČD nasazují jednotky Pendolino a railjet.

SPOKOJENOST S ASPEKTY CESTY (%)

S jednotlivými aspekty vlakové dopravy jsou cestující ČD spokojeni. Nejvíce se snadností nákupu, časem příjezdu a odjezdu a polohou stanic. Nejméně s palubním portálem, nákupy na palubě, wi-fi a zásuvkami. Je tedy vidět, že nejméně důležité atributy cesty vlakem jsou vnímány nejhůře – nicméně negativní hodnocení nemusí znamenat pouze nespokojenost se službou, ale také její absenci.

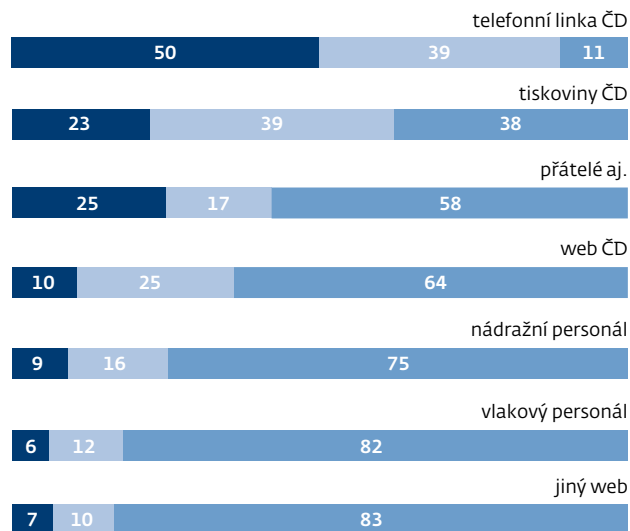


1 – snadnost a přehlednost nákupu jízdenky, 2 – čas odjezdu a příjezdu, 3 – poloha stanic, 4 – čistota a pořádek ve vlaku, 5 – dostatek místa, 6 – přeprava objemnějších zavazadel, 7 – komfort ve vlaku, 8 – cena jízdenky, 9 – kvalita vlakového servisu, 10 – dostupnost el. zásuvek, 11 – možnost nákupu produktů ve vlaku, 12 – wi-fi, 13 – palubní portál

spokojenost | spíše spokojenost | průměr | spíše nespokojenost | nespokojenost

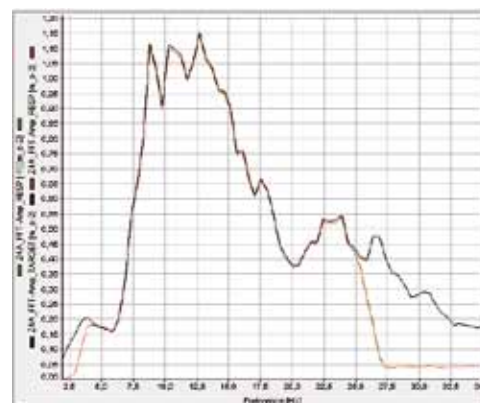
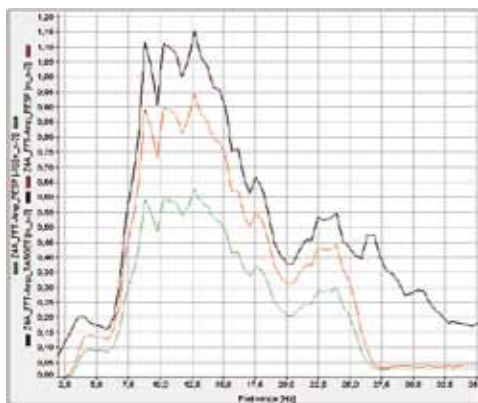
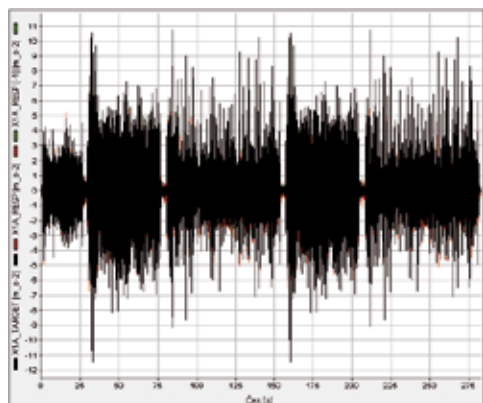
DOSTUPNOST INFORMACÍ (%)

Nejpopulárnějším zdrojem informací o ČD jsou weby poskytující informace o vlakových spojeních, nejčastěji IDOS (83%). Následuje získávání informací od personálu dopravce (průvodčí – 82%; pokladní – 75%). Obecně je informační servis ČD nastaven dobře, naprostá většina cestujících je s informacemi spokojena (93%). Ceny jízdenek a informace o zpoždění hledá přibližně polovina (57% a 49%) cestujících.



využil | pouze o ní slyšel | nezná

Inovativní projekty na Dynamickém zkušebním stavu



Naměřený signál je zpracován pomocí ITRC (iterační systém) a převeden na dráhový signál, aby bylo možno řídit hydraulické válce, které se starají o simulaci vibrací. Frekvenční spektrum iterovaného signálu je 3-28 Hz. Cílem je dosáhnout co největší shody naměřené odezvy vůči aplikovanému signálu.

S ohledem na rostoucí nároky zákazníků co se týče provedení a realizace zkoušek byly na Dynamickém zkušebním stavu (DZS) „aktivovány“ systémy, které umožňují napodobovat, či dokonce kopírovat reálné zatížení součástí či celých zařízení tak, jak jsou ve skutečnosti provozována a zatěžována. Co to znamená v praxi?

šení rámu a příčnicku najednou je nutné zajistit, aby byly příčné síly přenášeny do rámu podvozku přes příčník exaktně. Toto se nemusí řešit při použití originálního vypružení, nicméně po výměně za kloubové náhrady, které jsou tuhé jak ve svislém, tak i v příčném a podélném směru, se tyto náhrady musejí umístit pohyblivě v příčném a podélném směru. K tomuto slouží kuličková dráha, na kterou budou náhrady umístěny a která zajistí maximální tuhost ve svislém směru, ale pohyblivost v příčném a podélném směru.

Jelikož je příčné zatížení nerovnoměrně rozloženo mezi všechny tři nápravy, bude nutné

jednu pasivní reakci nahradit tzv. aktivní reakcí (jednoduše řízeným hydraulickým válcem), která bude prostřední nápravě odlehčovat a tím zbývající dvěma nápravám přitěžovat. Pro zjištění mechanických vlastností konstrukce budou rám a hlavní příčník polepeny 150 tenzometrickými snímači pro měření povrchového mechanického napětí. Únavová zkouška bude složena ze tří hladin zatížení, kdy po každé z nich a v průběhu se bude provádět NDT (Nedestruktivní zkoušení) pro objevení výskytu trhlin či jiných necelistvostí. Pro splnění požadavků se nesmějí po první a druhé hladině objevit jakékoliv trhliny. ○

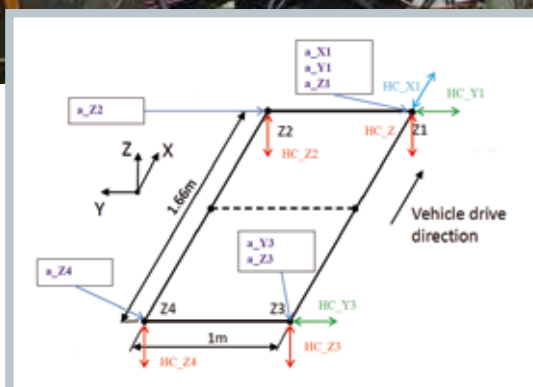
Jiří Soukup | Foto: VUZ

Pomocí naměřených signálů, respektive jejich reprezentativních vzorků, například akcelerometry na jednotlivých osách zařízení, které snímají zrychlení při provozu jsou pomocí iteračního softwaru generovány výstupní signály pro řízení hydraulických válců.

Časová náročnost zkoušek je variabilní. Záleží na požadavcích na zařízení v provozu, či požadavcích zákazníka. Systémy Dynamického zkušebního stavu jsou ovšem schopny tuto simulaci provádět a kontrolovat automaticky. Je to jakýsi uzavřený řetězec senzorů, které se kontrolují navzájem, a v reálném čase jsou vyhodnocovány odchylky, které by mohly ovlivnit výsledky zkoušky. Systém je kompletně automatický. Pouze vizuální kontrola zkušebního vzorku je prozatím prováděna pracovníkem DZS.

Statická a únavová zkouška

Dalším připravovaným projektem je statická a únavová zkouška třínápravového hnacího rámu podvozku dohromady s hlavním příčníkem. Zkoušky budou prováděny na základě normy EN 13749 a na základě dalších požadavků. Při dynamické zkoušce budou nahrazeny primární a sekundární pružiny tuhými kloubovými náhradami, aby bylo možné docílit vyšší zkušební frekvence. Vzhledem ke zkou-



Na snímku sestava vibrační zkoušky klimatizační jednotky



Výzkumný Ústav
Železniční, a.s.
Člen Skupiny ČD

Vražda v Orient expresu

USA/Malta, 2017, 117 min

Nejnovější velmi očekávaná hollywoodská adaptace. Režie i hlavní role se totiž ujal Kenneth Branagh a k účinkování ve snímku přesvědčil (nebo zaplatil) takové hvězdy jako Johnnyho Deppa, Michelle Pfeiffer, Penélope Cruz, Judi Dench nebo talentovanou Daisy Ridley. Byly to dobře investované peníze? Branaghova verze je ze všech nejmýšlivější, nešetřilo se na produkci ani počítačových efektech. Orient expres narazí do valící se laviny, až to mohutnou parní lokomotivu v čele vlaku doslova vyhodí z kolejí. Dialogům byl dodán nový, často komediální rozměr, přesto si scénář drží respekt k předloze. Branaghovo ztvárnění samotného Poirota nijak zvlášť nenadchne, ale ani neurazí. Vlastně ani celkově to není špatné, možná trochu zdlouhavé, nicméně k dokonalosti něco chybí.

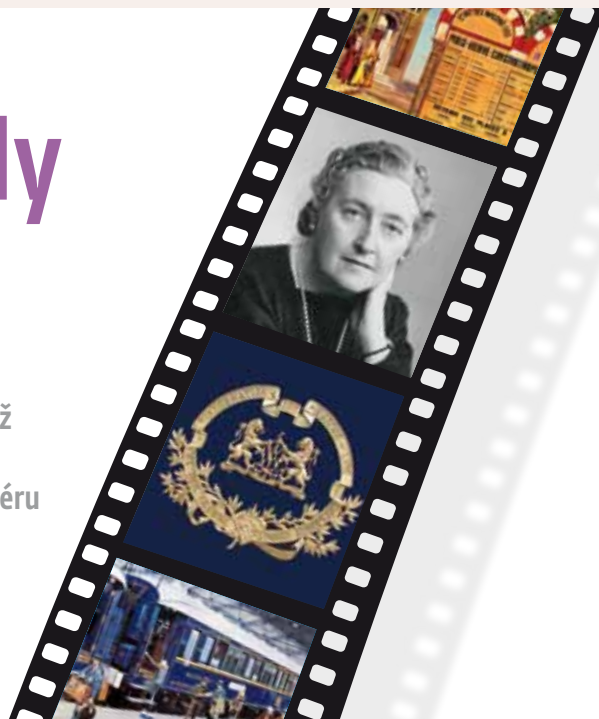


csfd.cz: 74%



Lásky, napětí a vraždy v Orient expresu

Dost už bylo zločinů ve slavném expresu! Také si to říkáte pokaždé, když se filmaři rozhodnou natočit nové zpracování literární klasiky Agathy Christie? První verze pochází z roku 1974, zatím ta poslední měla premiéru loni na podzim. Orient expres ale posloužil i jako kulisa v Bondovce, seriálech nebo milostném dramatu. Tam, kde nestačily malé šedé buňky mozkové, nastoupilo srdce...



Pavel Frej | Foto: Cinemart a další filmoví distributoři

Ten příběh zná asi každý. Slavný belgický detektiv Hercule Poirot se vrací z vyšetřování v Istanbulu do Londýna a usedá do Orient expresu. Luxusní vlak je plný ctihodných a vznešených pasažerů, kteří si cestu mohou dovolit a nemají zdánlivě nic společného. Uprostřed noci vlak prudce brzdí před sněhovou bariérou a musí počkat na vyproštění. Ráno je však nalezeno mrtvé tělo jednoho z cestujících. Než dorazí pomoc a dělníci z kolejí odklidí sněh, Hercule Poirot zná totožnost vraha.

Aby dokázala Agatha Christie v detektivce obsáhnout všechny detaily, Orient expresem sama cestovala. Ale nejvíc ji prý k nápadu inspiroval skutečný příběh, který se odehrál v roce 1929. Pravidelný spoj tenkrát zapadl ve sněhových závějích v horách asi 150 km od Istanbulu a trvalo několik dní, než se podařilo cestující zachránit. Žádná vražda se tenkrát nestala, to už si ve své fantazii dotvořila sama spisovatelka. Pojďme se podívat na některá filmová díla, která se slavným Orient expresem nechala inspirovat. ○

Srdečné pozdravy z Ruska

Velká Británie, 1963, 115 min

Bondovka se Seanem Connerym v hlavní roli. Zhruba půlhodina filmu se odehrává právě ve vlaku cestou z Istanbulu, odkud slavný agent prchá. Na detektivní zápletku budete čekat marně, zato krásnými ženami se to na východě jen hemží a vraždami se nešetří. V Orient expresu napočítáte rovné tři mrtvé, stylově a bez emocí ponechané na místě činu. Soupravu vlaku nezastaví sněhová závěj, ale najatý nákladník. James Bond opět uniká. Kdysi jsme tyhle filmy doslova žrali...



csfd.cz: 80%



Vražda v Orient expresu

Japonsko, 2015, 2x150 min

„Bože!“ říkal jsem si po zhlédnutí několika prvních minut této bizarní japonské verze. Nejsm rasista, ale je to podobné, jako kdyby Mickeyho mouse násilím importovali do Země vycházejícího slunce a stal se z něj samuraj. Pokud se s tím smíříte, tak vezte, že místní Hercule Poirot si říká Suguro Takero, jde o nejlepšího detektiva Japonska a jeho Orient expres míří do Tokia. Přitom pronáší vtipné hlášky s odpovídající japonskou dikcí a celé to trvá tři hodiny. Agatha Christie se právě otočila v hrobě.



csfd.cz: 63%

Láska v Orient expresu

Velká Británie, 1985, 96 min

Něco na odlehčení, pokud máte už dost vražd a toužíte po troše té romantiky. Dvě mladé kamarádky na prahu středních let se vrací z dovolené v Benátkách do Paříže a nastupují do zážitkového Orient expresu. Zatímco ta první, zubatá, flirtuje s vlakovým personálem, druhá, křehká blondáta, vzpomíná na svou studentskou lásku, kterou poznala právě ve vlaku. Vlakomilce potěší železniční reálie z 80. let, nechybí legendární italské, švýcarské nebo francouzské stroje. Kvůli nim se ale na film nedívejte, pokud nejste zrovna romantické duše. Zpočátku má film slušné tempo a doprovází ho kvalitní dobová populární hudba, pak se vše rozplizne do retrospektivního vzpomínání a symfonický orchestr se z vás bude snažit vytřískat nejednu slzičku.



csfd.cz: 39%



Vražda v Orient expresu

Velká Británie, 2010, 90 min

K tomuto britskému komornímu zpracování není co dodat. Zlatá klasika. Těžko říct, zda David Suchet hraje Poirota nebo Poirot je ztělesněným Davida Sucheta. Charizma, které vyznačuje z detektiva, vás vtáhne do děje a nepotřebujete k tomu nějaké ozezličky nebo velká pozlátka. Kvalitní filmové řemeslo počínaje kamerou, skvělá atmosféra a úcta k původní předloze dělají nejen z této epizody, ale vůbec z celé série úžasný zážitek. Těch pět procent zbývajících do stovky je šancí pro odvážné dobrodruhy, že jednou toto zpracování překonají.



csfd.cz: 88%

Vražda v Orient expresu

Velká Británie, 1974, 128 min



První velké filmové zpracování literární klasiky. Hvězdnému obsazení vévodí Sean Connery, Michael York nebo Ingrid Bergman. Nezapomenutelný je především podivný Anthony Perkins, jinak potenciál většiny herců nebyl dostatečně využit. Ani Albert Finney v roli Poirota neexceluje, chvílemi je dokonce otravný, zvláště při srovnání s novějšími adaptacemi. Zatímco na hercích se nešetřilo, další filmové složky by snesly kvalitnější řemeslo. Podivně působí například ono mlhavé rozostření nebo sněhový poprašek v lese, zatímco před vlakem se vrší sněhová kopa, jako kdyby spadla z vesmíru. Jinak se film striktně drží knižní předlohy (což je dobře) a pro mnoho diváků zůstane navždy klasikou.



csfd.cz: 81%

Poirot řídí Orient expres

Velká Británie, 2010, 45 min

Nejznámější představitel Poirota usedá v Londýně do zážitkového expresu a vydává se na cestu do Prahy: „Jmenuji se Dejvid Sušej a právě se chystám na úžasnou pouť“. Personál ho radostně vítá a cestující ho poznávají: „Doufám, že se tu nestane žádná vražda...“ Během cesty se David Suchet kochá krajinou, užívá komfortu a odhaluje příběhy, kterých byl slavný vlak svědkem. Při jízdě přes Brennerský průsmyk dokonce usedá za řídicí pult rakouské lokomotivy řady 1144. Pokud však budete jako hrdí Češi očekávat monumentální příjezd do Prahy, dočkáte



se zklamání. Z výstavního Londýna, romantické Paříže, jedinečných Benátek, přes mohutné alpské průsmyky dorazí Orient expres na ošuntělé nástupiště smíchovského nádraží, kde zrovna čeká pár lidí na pantáky do Berouna. Tady končí cesta snů a začíná realita. Jinak ale příjemný vzpomínkový dokument se spoustou krásných záběrů na 400 m dlouhou soupravu kroutící se v obloucích.



csfd.cz: 81%

Do ráje železnic v drsném pohoří Harzu



Je nejsevernějším pohořím Německa. I když Harz není nijak zvlášť vysoký – jedná se vlastně o středohoří a nejvyšší vrchol Brocken měří jen 1 141 metrů – je místní klima poměrně drsné. Nejvyšší kopce Harzu vystupují na severu z rozlehlé roviny sahající až k Severnímu nebo Baltskému moři. Hory jsou tak první překážkou pro bouře, které se ženou z moře nad pevninu. Pojďme se sem vypravit na zajímavou exkurzi.

Petr Štáhlavský | Foto: autor

Hlavní dominantu pohoří při cestě od severu vytváří mohutný Brocken. Po velkou část roku je zahalen v mlze, proto je opředen množstvím pověstí. Nejčastěji se týkají čarodějnic a jejich sabatů, které se měly na vrcholku odehrávat.

Harz zaujímá plochu přibližně 2 200 km² a v okolní zemědělské krajině představuje hustě zalesněný ostrov. Přibližně do výšky 700 m n. m. převažují bučiny, které dodávají krajině během roku různobarevné vzezření. Nad nimi se nacházejí smrkové lesy a ve vrcholových partiích jsou časté mokřady.

Pro svou kouzelnou krajinu je Harz vyhledávaným turistickým cílem po celý rok. V zimě jsou zde k dispozici sjezdovky a běžecské tratě, v létě desítky kilometrů turistických tras včetně speciální 18 kilometrů dlouhé stezky pro naturisty. Nechybějí desítky horských cyklostezek, možnost sjíždění divoké řeky nebo provozování paraglidingu. V horách i na jejich úpatích se nachází množství rozhleden, hradních zřícenin, zámků a okolo pohoří jako perly na náhrdelníku leží romantická městečka s hrázděnými domy.

Desítky kilometrů v kopcích

Pro příznivce drážní dopravy je ovšem Harz zajímavý z úplně jiných důvodů. Je to doslova železniční pohoří s mnoha železničními zajímavostmi. Centrální část pohoří křížuje síť 140 kilometrů tratí s rozchodem 1 000 mm a dodnes s parním provozem, i když množství méně frekventovaných vlaků je již vedeno originálními motorovými vozy.

Nejstarší část představuje trať Selketalbahn, která dnes vede z Quedlinburgu do Hasselfelde a navazují na ni odbočky Alexisbad – Harzgerode a spojka na další trať Stiege – Eisfelder Talmühle. První desetikilometrový úsek Gernrode – Mägdesprung byl otevřen po 316 dnech výstavby 7. srpna 1887.

Od roku 1984 byla místní zajímavostí velkoobjemová doprava uhlí z hnědouhelného dolu u Nordhausenu do nové elektrárny v Silberhütte. Pro úsporný provoz zde byly zřízeny samovratné výhybky a pro změnu směru jíz-

dy bez nutnosti přepřahu byla ve Stiege postavena vratná smyčka.

O něco mladší je trať Harzquerbahn z Nordhausenu na jihu pohoří do Wernigerode na severní straně hor. První desetikilometrový úsek do Ilfeldu byl otevřen 12. července 1897. V současnosti je jeho zajímavostí



Tolik funkčních mechanických návěstidel na návěstním mostě lze spatřit už jen v Bad Harzburgenu.

HRANICE NĚKOLIKA SPOLKOVÝCH ZEMÍ

Harz je pohoří ve středním Německu, jehož nejvyšší horou je Brocken (1 141 m n. m.). Rozkládá se na hranicích několika spolkových zemí – Dolního Saska, Saska-Anhaltska a Durynska. Dříve jím procházela hranice mezi východním a západním Německem, takže ještě několik let po sjednocení část pohoří byla nepřístupná vzhledem k rozsáhlému zaminování. Harz má na délku celkem 95 km ve směru jihovýchod-severovýchod, na šířku 35 km a jeho rozloha činí 2 000 km². Ve městech a vesnicích tohoto pohoří žije přibližně 600 tisíc lidí.



souběžný provoz klasických vlaků a hybridních obousměrných tramvajových vozů Combino Duo od Siemensu systému Train-Tram. Jezdí

na 14,6 kilometru dlouhé lince číslo 10 po městské tramvajové síti a s dieselelektrickým pohonem pokračují do Ilfeldu.

Tramvajová síť v Nordhausenu se 42 000 obyvateli má dohromady tři linky a včetně železničního úseku mají délku 22 kilometrů. Vedle moderních vozů Combino vlastní městský podnik také dva historické vozy. Starší číslo 23 pochází z roku 1934 z vagonky ve Wismaru a mladší číslo 40 je klasický východoněmecký typ Gotha ze 60. let.

Harzquerbahn prochází napříč pohořím a měří 60 kilometrů. Maximální rychlost na této trati je 40 km/h, stoupání 33 promile a nejmenší oblouk s poloměrem pouhých 60 metrů se nachází u nádraží Steinerne Renne nedaleko cílového Wernigerode. O tři kilometry dál leží také jediný, 58 metrů dlouhý tunel pod vrchem Thumkuhlenkopf.

V cílovém místě se nachází hlavní depo harzských úzkokolejek. Pro šotouše z celého světa zde postavili ve výši jednoho patra vyhlídkovou plošinu, ze které mohou sledovat a fotografo-

pohoří Harz



Ve stanici Drei Annen Hohne se pravidelně sjíždějí až tři vlakové spoje.



vat dění při péči o parní úzkokolejné stroje. Navíc je ochoz doplněn tabulkami s popisem všech parních i motorových lokomotiv a vozů, které společnost HSB, Harzer Schmalspurbahn GmbH, používá.

Atraktivní trať Brockenbahn

Když mluvíme o harzských úzkokolejkách, pak nesmíme zapomenout na trať Brockenbahn, která odbočuje z Harzquerbahn ve stanici Drei Annen Hohne na nejvyšší vrchol pohoří. Představuje hlav-

dy. Dnes mnohé od výletu odradí výše jízdného. Z jakékoliv stanice HSB na Brocken stojí jednosměrná jízdenka 27 eur, zpáteční pak 41 eur. V takovém případě se vyplatí naplánovat co nejdelší trasu a projet v jeden den co nejdelší úsek harzských úzkokolejek. Další možnosti je pořídit si některou z vícedenních jízdenek nebo speciálních nabídek.

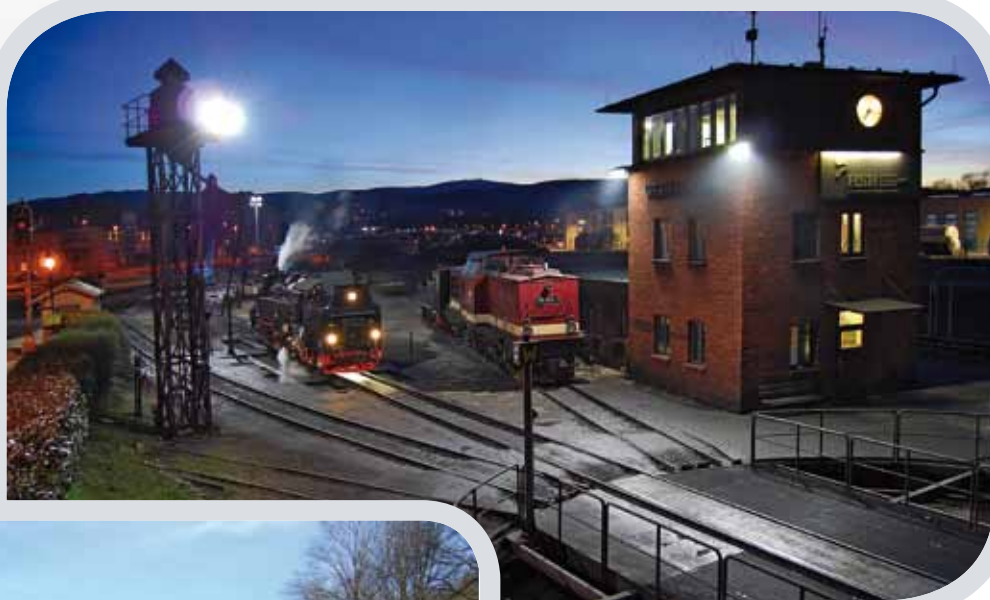
Speciální nabídky má HSB připraveny nejen v tarifu. I několikrát do měsíce organizuje jízdy nostalgické soupravy se staršími vozy a lokomotivami, obvykle na Brocken, exkurze do dílen ve Wernigerode, objednat lze jízdu na stanovišti parní lokomotivy nebo se zapsat do kurzu pro čestné strojvedoucí.

Od ozubnice k tendrovkám

Další atraktivní harzskou železnicí je normálně rozchodná a v Německu neobvykle 25 kV 50 Hz elektrifikovaná Rübelandbahn z Blankenburgu do nitra hor. Trať byla otevřena v roce 1886 a původně měla délku přes 30 kilometrů. Měla podpořit hospodářský rozvoj v horách a zpřístupnit nerostné bohatství. Původně byla kvůli náročnému horskému terénu vybudována jako ozubnicová se systémem Abt.

Po roce 1920 byla ozubnicová dráha na hranici své kapacity, proto bylo postaveno několik přeložek a ozubnicový provoz nahradil adhezní s ohromnými pětisprážnými tendrovkami zviřící třídy. Dodnes se zachovala lokomotiva „Mamut“, kterou můžou návštěvníci dráhy obdivovat v remíze nedaleko stanice Rübeland. Před výtopnu je pravidelně vystavena při nostalgických jízdách s „Horskou královnou“, podobně mohutnou pětisprážkou 95 027. Nostalgické jízdy pořádané v sezoně i několikrát do měsíce jsou jedinou příležitostí, jak se po trati se sklony až 60 promile mezi Blankenburgem a Rübelandem svézt. Osobní doprava je zde v současnosti zastavena a trať využívají jen nákladní vlaky do místních vápencových lomů. Letos v květnu ale musí „Horská královna“ na technickou prohlídku, a tak ji po nějakou dobu nahradí diesel.

Na závěr návštěvy Harzu bychom neměli zapomenout na malé hlavové nádraží v Bad Harzburgu. Jedná se o koncovou stanici první státní železnice v Německu dokončené v roce 1841. Současná výpravní budova pochází ale až z roku 1905. Milovníky vlaků však nejvíce zaujme stále funkční historický návestní most nad kolejištěm, na kterém se nachází šest mechanických odjezdových návěstidel. ◉



Děni v úzkorozchodném depu Wernigerode lze sledovat z vyhlídkové plošiny ve dne i v noci.



Na méně vytížené spoje HSB nasazují motorové vozy.

ní lákadlo pro turisty a s tratí od Wernigerode nejvytíženější traťový úsek. Dráha dlouhá 19 kilometrů do nadmořské výšky 1 125 metrů byla otevřena v roce 1898. Od stavby Berlínské zdi a uzavření západní hranice až do konce 80. let byl ovšem Brocken pro běžné cestující nedostupný. Na vrcholu vysoko nad západním Německem se nacházel strategický vojenský prostor sovětské a východoněmecké armá-

Josef Holek | Foto: Archiv VM v České Lípě, archiv redakce

Když koncem září 1938 podepsali představitelé Velké Británie, Francie, Německa a Itálie Mnichovskou dohodu o odstoupení Sudet Německu, muselo Československo oželeť území, kde kromě německé menšiny žilo i přes milion Čechů. Dne 5. října rezignoval prezident Edvard Beneš, emigroval do Velké Británie a jeho post obsadil předseda nejvyššího správního soudu Emil Hácha.

V následujícím půlroce, v období tzv. druhé republiky, se upevňovaly československo-německé vztahy v zahraničněpolitické i ekonomické rovině. O dalším osudu ČSR se mělo rozhodnout v Berlíně mezi 14. a 15. březnem 1939. Adolf Hitler nejprve pozval do Berlína zástupce Slováků v čele s Jozefem Tisem, aby vzápětí byl vyhlášen samostatný Slovenský stát. Hácha s ministrem zahraničí Chvalkovským předpokládali, že i v případě Čech a Moravy dojde k vytvoření podobného satelitního státu. Chvalkovský proto zajistil návštěvu Berlína.

Zůstalo jen torzo

Lidové noviny z 15. března 1939 na titulní stránce o odjezdu informovaly takto: „Prezident republiky dr. Emil Hácha odcestoval o 16. hodině z Masarykova nádraží v Praze zvláštním vlakem do Berlína k návštěvě říšského kancléře Adolfa Hitlera. Prezidenta republiky doprovází na jeho cestě ministr zahraničních věcí dr. František Chvalkovský. Na nádraží přišli se s prezidentem republiky a ministrem zahraničních věcí rozloučit předseda vlády Rudolf Beran, ministr dopravy generál Eliáš, provázen vedoucími úředníky ministerstva dopravy; z německého vyslanectví byli přítomni správce vyslanectví charge d'affaires Hencke, rada dr. Heinz Prokesch a tiskový atašé dr. Gregory.“

Hácha se domníval, že s Hitlerem bude jednat o situaci na Slovensku, nikoliv o okupaci. Do Berlína podle Lidových novin dorazil na Anhaltské nádraží ve 22:40. Kromě Chval-

Železnice němým svědkem okupace

Tuzemská železnice se těsně před okupací nacistickými vojsky v březnu 1939 stala nedílnou součástí všech významných událostí. Co se dělo na českolipském nádraží a proč se musel prezident Hácha vracet z Berlína tak dlouho? A proč Hitler vyjel do Prahy raději autem?



„Kancleř toužil po triumfálním uvedení do vznikajícího protektorátu a s tím spojené jízdě přes obsazené území Sudet.“



Od září 1939 využíval Adolf Hitler ke svým inspekčním cestám po Evropě zvláštní vlak pojmenovaný Amerika.

kovského ho na cestě vlakem skrz Portu Bohemickou doprovázela dcera, úředník ministerstva zahraničních věcí Morávek a tajemník prezidentské kanceláře Kliment. „Z rozkazu Vůdce pozdravil na Anhaltském nádraží české státníky šéf presidilální kanceláře státní ministr dr. Meissner,“ napsaly Lidovky. Českou delegaci přivítal i berlínský vyslanec Mastný. Mimochodem z Anhaltského nádraží je dnes jen torzo, dříve tu však končily vlaky všech významných návštěv. „Před nádražím stála čestná setnina s plukovním praporem berlínského strážního pluku. Za zvuků čestného pochodu vykonal prezident českého státu přehlídku čestné roty.“ Poté se návštěvníci přesunuli do vládního hotelu Adlon, kde Hácha počkal na audienci.



V České Lípě Adolf Hitler během své cesty do Prahy z vlaku vystoupil a dál pokračoval po silnici.

Vlastní moderní vlak

Vůdce jej přijal krátce po půlnoci 15. března a Hácha okamžitě přešel k diskuzi o situaci na Slovensku. Hitler však otočil, připomněl zločiny Čechů na německé menšině a hlavně fakt, že okupační jednotky vstoupí na jeho rozkaz na české území již za pár hodin. Hácha se prý snažil o diskuzi a další ústupky, Hitlerovu a Göringovu nátlaku však nakonec podlehl s tím, že „klade osud českého národa a země do rukou vůdce německé Říše“. Okolo šesté hodiny ranní začala být obsazována zbylá česká území vojsky Wehrmachtu.

Pár hodin po osudové schůzce v nové budově Říšského kancléřství nastoupil Hitler do speciálně vypraveného vlaku, v němž byl zařazen i jeho moderní salonní vůz 10.206 Schürzenwagen (vůz řady Salon 4ü-37), tedy vůz se „zástěrou“ podvozkové části. Zvláštní spoj vyjel ještě za tmy do České Lípy. Štáb vyrazil na Drážďany a přes Bischofswerdu zamířil do Ebersbachu, Rumburku a poté do České

Lípy. Po cestě si Hitler ve svém soukromém, salonním voze zdříml. V Lípě vystoupil na někdejší městském nádraží. Proč ale do Čech vyjel těsně po schůzce s Emilem Háchou?

Hitler v Čechách

Kancléř toužil po triumfálním uvedení do vznikajícího protektorátu a s tím spojené jízdě přes široký pás obsazených Sudet. Hlavně však chtěl v Praze přivítat pokořeného Háchu. Šlo o symboliku – on, již domácí, vítá toho, kdo ztratil moc. O rychlé návštěvě samozřejmě nepadlo v noci v kancléřství ani slovo. Na nádraží v České Lípě, toho času sudetském sídle, přijel Hitle-

Anlaßlich des ersten Besuches
unseres Befehlshabers und Führers,
Des Reichskanzlers
Adolf Hitler
auf dem Wege zur Machtübernahme
in Prag
Dankt und grüßt die überglückliche
Bevölkerung von Böhmischem Land
am 16. März 1939

OBLOUKEM ZPĚT DO SUDET

Hitlerova autokolona vyrazila z Prahy zpět do České Lípy 16. března 1939. Odtud Hitler cílil na Vídeň. Českolipští Sudetáci se mezitím dozvěděli, čím je luxusní a moderní souprava. Když přijel kancléř zpět z Prahy, v nádražní hale mu vnutili k podpisu pamětní knihu. Vlak se vrátil na staré území a obloukem přes Slezsko zamířil do Olomouce a Brna. O jeho jízdě informovaly i Lidové noviny. 17. března přinesly informace ČTK: „Z Olomouce směřovala kancléřova cesta Hanou a krajem pod Drahanskou vysočinou, kde již včera byly radostné manifestace Němců krajů se smíšeným obyvatelstvem. Kolem 11. hodiny přijel Vůdce do oblasti velkého německého jazykového ostrova brněnského. Pak vjel zvláštní vlak do brněnského nádraží, slavnostně vyzdobeného.“ O uvítání se postarali župní vedoucí Bürckel a říšský místodržící Seyss-Inquart. Večer se Hitler usadil v hotelu Imperial. O den později, 18. března, tu jmenoval Konstantina von Neuratha říšským protektorem a K. H. Franka státním tajemníkem.

rův speciál okolo třetí hodiny odpolední a dál už nepokračoval. Významně do jeho další cesty vlakem promluvila i bezpečnost. Železnice je velmi vhodná pro sabotáž, což si nacističtí pohlaváři uvědomovali. Hradláři a další železničáři byli Češi – z pohledu nacistů nespolehliví. Stačilo přešlápnout drát k návěstidlu, vlak by měl zpoždění a Hitlerovi by velkolepý příjezd nevyšel.

Sudetští Němci v České Lípě Hitlera bouřlivě vítali. Poctivě tu čekali i Konrad Henlein a jeho zástupce Karl Hermann Frank. Po poradě s nimi se kancléř rozhodl pro rychlou cestu do Prahy. V 16:45 nastoupila nacistická suita do automobilu. Kolona přijela do metropole v 19:15.

Příjezd s trpkou příchutí

Na cestě z Berlína už byl i speciál Emila Háchy. Vyjel okolo deváté ranní, a zatímco tehdy cesta trvala zhruba sedm hodin, ta Háchova byla o další tři hodiny delší. Jednoznačně šlo o připravenou akci. Podle zprávy ČTK ještě na Anhaltském nádraží dostala Háchova dcera Hitlerem zaslanou kytici žlutých růží s vizitkou. Německý státní ministr Meissner přidal obrovskou bombonieru. Prý na cestu. Souprava vlaku byla záměrně zpoždována. Vlak jel po objížděných trasách, často stál v polích a zastavení v každé stanici bylo standardem. Až si někteří zástupci české delegace na palubě vlaku postesklí, zda vůbec míří do Prahy. Na Wilsonovo nádraží (dnešní hlavní) dorazili v 19:30, pouhou čtvrt hodinu po Adolfu Hitlerovi.

Lidové noviny z 16. března informovaly o příjezdu následovně: „Před příchodem vlaku stanula na prvním nástupišti čestná setnina pěšího pluku 54. německé říšské obrany s hudbou a v nádražním salonku na 1. nástupišti se shromáždily četné osobnosti, které pana presidenta přišly doma uvítat. Mimo jiné byli přítomni členové vlády ministr gen. Eliáš, dr. Fischer a dr. Krejčí, přednosta dr. Křovák a dr. Mude, za ministerstvo zahraničních věcí vyslanec dr. Krno, dále šéf diplomatického protokolu dr. Vilek. Přítomni byli dále německý chargé d'affaires Andor Hencke se členy německého vyslanectví, vyslanec italský Franson s vojenským přidělcem majorem Benfattim, zástupcové německé říšské obrany, mezi nimi velící generál šl. Schwedler, městský vojenský velitel pražský šl. Gablenz a generál Hansen a mezi jinými zemský skupinový vůdce Zeissig.“

„Pan prezident poděkoval německým osobnostem za uvítání a spolu s ministrem dr. Chvalkovským se pozdravil s osobnostmi domácími, načež špalírem mužů a žen organizace Deutsche Frauenschaft, kteří měli v rukou praporek s hákovým křížem, prošel před nádražní budovu a se svým průvodem odjel na Hrad,“ píše se dále ve zprávě. Před Fantovou budou, i za nepříznivého počasí, sledovalo Háchův odjezd na Hrad značné množství lidí.

Na Hradě Háchu uvítal opět Hitler, tentokrát i s K. H. Frankem, Konrádem Henleinem, Joachimem von Ribbentropem, Wilhelmem Keitelem, Heinrichem Himmlerem, Kurtem Dauegem, Reinhardem Heydrichem a Martinem Bormannem. Hitler i Hácha na Hradě strávili celou noc, každý však v jiné části komplexu. Nazítří Hitler vydal výnos o protektorátu Čechy a Morava. ○

Dárek

Břetislav Buchta

Milan Kolčák byl člověk hodný, svědomitý a nadmíru pracovitý. Jeho postava připomínala zápasníka v řecko-římském stylu. Mohutné tělo a býčí šíje – to všem naznačovalo, že takového protivníka není radno moc dráždit. Sílu měl jako lev, jeho pravá paže mohla konkurovat té od legendární koulačky Heleny Fibingerové.

Za směnu Milan v pohodě vyházel vagon brzdových špalků pro lokomotivu. Jen byl trošku – jak to kulantně říci – „mentálně zaostalý“. Nejvyššího vzdělání dosáhl v základní škole a mís-

to dalších studií šel ihned poté vydělávat peníze. V lokomotivním depu mohl pracovat jen díky svému otci, který se za něj zaručil.

Jednou přišel Milan do dílny a nesměle spustil: „Chlapi, nerad vás ruším v práci, ale našel jsem si kamarádku a ona má v pátek narozeniny. Vy jste všichni ženáci, určitě mi poradíte, co jí mám koupit.“

Všichni v dílně v nastalém šoku ztichli a obrátili svoji pozornost k příchozímu. Představa, že si Milan našel přítelkyni, byla pro všechny stejným šokem, jako kdyby se Miloš Zeman stal prezidentem USA, nebo Baník Ostrava vyhrál Ligu mistrů ve fotbale.

„Milane,“ začal po chvíli rozvážně Leoš, nejstarší z nich. „Určitě víš, co ji zajímá, a z toho vycházej. Pokud hodně čte, kup jí hezkou knihu, jestli má ráda hudbu, určitě ji potěší nějaké céděčko. A když o ní moc nevíš, potom květina a bonboniéra nic nezkazí,“ snažil se Leoš radit.

„Tak to jste mi teda moc nepomohli,“ opáčil Milan. Vypadal trošku zmateně, nicméně poděkoval a odešel.

Další týden, když Milan procházel halou, chlapi z dílny jej hned zastavili a stáhli k sobě na pracoviště.

„Tak povídej, jak dopadly narozeniny. Byla tvoje kámoška potěšená z dárku?“

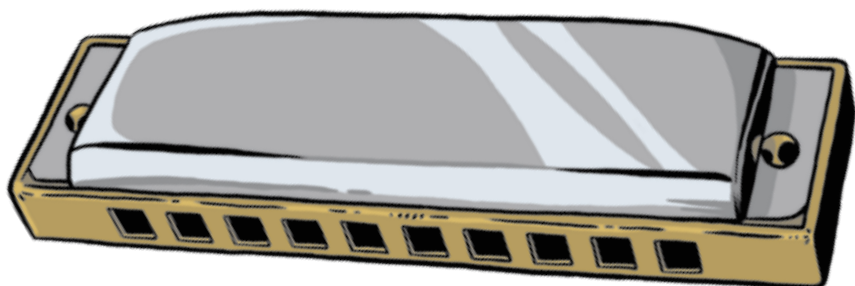
Všichni byli samozřejmě zvědaví, jak kolega naložil s jejich radou.

Milan rozpačitě rozhodil rukama. „Oslava byla v pohodě... no, ale dárek se moc nevyvedl,“ hlesl.

„Jak to... a cos jí vlastně koupil?“

„Zjistil jsem, že má ráda hudbu, a tak jsem jí koupil foukací harmoniku. A představte si, ta baba na to neumí hrát...!“

Chlapi se snažili zachovat důstojnou tvář, ale prostě to nešlo. Celou dílnou zazněl hurónský smích a trvalo dlouhé minuty, než byli všichni schopni zase pracovat. ○



Angel
2011

PŘEČETLI JSME ZA VÁS

Bitva o depa. Plán Českých drah vadí odborům i politikům

České dráhy chystají reorganizaci, která se nezamlouvá České Třebové ani kraji. Tamní depo kolejových vozidel má jako organizační jednotka zaniknout. Co z něj v České Třebové poté zůstane, není jasné. Nespokojen je starosta České Třebové, protestují odbory, lobbují i hejtman. Nicméně železniční depo, které pro ČD zajišťuje opravy i provoz na tratích, v současné podobě na začátku letních prázdnin patrně skončí. Hejtman Martin Netolický upozorňuje, že České dráhy chystají prodej areálu do soukromých rukou. ČD oponují, že rozhodnutí o změnách ještě nepadlo. Od 1. července by mělo zaniknout pět dep kolejových vozidel v zemi a nově vzniknout tři oblastní centra provozu a tři oblastní centra údržby. Ani jedno z nich však nemá být ve Třebové. ČD změny vysvětlují tím, že společenost musí být efektivnější. Potřebují lépe využít stávající kapacity a zároveň reagují na změnu vozidlového parku. Odbory jsou ale proti, vadí jim rozdělení dep na část provozní a opravárenskou. MF Dnes 12. 3. 2018

Stanovisko ČD: V poslední době se v médiích a v prohlášeních některých představitelů odborových organizací objevily informace, které jsou nepravdivé a zavádějící. Vedení úseku techniky, servisu a majetku opakovaně zdůrazňuje, že definitivní podoba organizačního uspořádání provozu a údržby kolejových vozidel bude předmětem jednání představenstva společnosti v následujících týdnech. Po jeho schválení proběhne standardní proces projednávání s obchodními i sociálními partnery, aby mohly být organizační a procesní změny realizovány.

Miroslav Kupec, člen představenstva

Studenti a senioři dostanou na vlak i autobus slevu 75 procent

Senioři nad 65 let, mládež do 18 let a studenti do 26 let budou mít od 10. června nárok na slevu ve výši 75 procent z jízdného nejen ve vlacích, ale i v autobusech. Původní návrh ministerstva dopravy zavést jízdné pro seniory a studenty zdarma se setkal s kritikou z řad odborníků. Seniorům bude ke slevě stačit prokázat se jen občanským průkazem, nebudou potřebovat žádnou další registraci. „Sleva 75 procent bude poskytnuta z obvyklého jízdného. Dopravcům ale umožníme, aby některé spoje, které jsou už dnes hlavně ve špičkách přetížené, z této slevy vyloučili,“ upřesnil premiér Andrej Babiš v komentáři pro Právo. Dodal, že státní kasu by opatření mělo vyjít na 5,8 miliardy korun. Vzhledem k tomu, že jde o vládní vyhlášku, není k tomu třeba měnit zákon. Slevu bude možné využít u všech přepravců. „Přepravci slevu budou prokazovat prodanými jízdenkami, stejně jako to prokazují u stávajících studentských slev,“ doplnil premiér. Podle Babiše by toho sleva na železnici mnoho nevyřešila, protože z 6 258 obcí jen 1 663 má vlakové spojení, zato autobusové skoro všechny. Na slevy dosáhne každý občan Evropské unie. Není jasné, odkdy začne nový model platit, nejčastěji se mluví o lednu příštího roku. S dopravci se musí ještě doložit systém kompenzací. Ministerstvo dopravy se v záměru poskytnout seniorům a studentům cestování zdarma inspirovalo příkladem Slovenska. novinky 13. 3. 2018

Na Kladensku by se mohly objevit jednotky RegioShark

Železniční tratí mezi Prahou a Kladnem, která dále navazuje na železnici do Lužné u Rakovníka či Kralup nad Vltavou, by už za několik let mohli proplouvat žraloci. Nedávno se zde totiž uskutečnily zkušební jízdy vlakové jednotky číslo 844, známé jako RegioShark, částečně nízkopodlažní jednotky, která díky svému dynamickému vzhledu skutečně připomíná obávaného mořského predátora. „Jednotky jsou uvažované pro provoz na osobních a spěšných vlacích právě na trati z Prahy. Zkušební jízdy byly uskutečněny primárně z důvodu ověření jízdních dob nových jednotek. V dopoledních hodinách se souprava objevila na jednom páru spěšných vlaků pro cestující, zbylé dvě jízdy byly vedeny jako zvláštní, tedy bez cestujících,“ informují stránky Pražské integrované dopravy (PID) s tím, že nyní se čeká na výsledek výběrového řízení na nákup nových souprav. „RegioSharky by byly příjemným zlepšením, a to zejména díky vestavěné klimatizaci. Přínosem je též wi-fi připojení. Lepší jízdní vlastnosti by zajišťovaly větší pohodlí cestujícím a lepší akceleraci,“ řekl strojvedoucí Jiří z Kladna. Pokud by byly ve výběrovém řízení tyto jednotky skutečně vybrány, cestující by se s nimi mohli setkat na spojích PID už v roce 2020. Kompletní dodávka by pak měla být dokončena v roce 2021. Spokojeni s moderními vlaky jsou i cestující, kteří oceňují především jejich pohodlný interiér. Kladenský deník 3. 3. 2018

LAST MINUTE
Poznávací zájezd Okruh Krétou letecky z Prahy



LM cena po dotaci 7 900 Kč

TERMÍN 12. 5. – 19. 5. 2018

Na tomto poznávacím zájezdu je zajištěno ubytování s polopenzí v městečku Agios Nikolaos, hotel Santa Marina***+ a během týdenního pobytu jsou zajištěny 3 výlety.

VÝLETY

1/ Knossos – poblíž Heraklionu, je největší archeologickou lokalitou doby bronzové na ostrově Kréta. Pravděpodobně se jednalo o správní a politické centrum celé minojské civilizace a její kultury.

2/ Elounda+ostrov Spinalonga, malé přístavní městečko s krásnou promenádou plnou kaváren a taveren a malý ostrov Spinalonga, který v minulosti sloužil jako leprosáríum, které bylo zrušeno jako poslední oficiální v Evropě.

3/ Neznámá Kréta – náhorní plošina Lassithi se nachází ve středovýchodě Kréty a je její nejúrodnější oblastí, v minulosti sloužily k zavlažování polí tisíce větrných čerpadel. 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 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

Vyberte si práci v ČD

odborný referent zákaznického servisu



www.ceskedrahy.cz/kariera

Nabízíme

- hlavní pracovní poměr (náplň práce: poskytování informací a servisu veřejnosti)
- stabilitu zaměstnání s dlouhodobou perspektivou
- zaškolení, profesní růst
- dobré platové podmínky, zvýšenou výměru dovolené
- jízdní výhody i pro rodinné příslušníky
- penzijní připojištění, příspěvek na rekreaci, příspěvek na stravování

Požadujeme

- středoškolské vzdělání
- praxe na pozici doprovod vlaku, osobní pokladník nebo vlakový revizor výhodou
- znalost jednoho cizího jazyka (anglický, německý nebo ruský jazyk)
- výborné komunikační dovednosti, zodpovědný přístup a bezúhonnost
- ochotu dalšího vzdělávání a rozvoje
- dobrý zdravotní stav

Místo pracoviště: Praha Masarykovo n.
Životopis zasílejte na e-mail PeskovaE@gr.cd.cz, do předmětu uveďte název pozice.



31. března a 1. dubna 2018

Parním vlakem na Knížecí Velikonoce na Křivoklátě

I letos se na hradě Křivoklát koná tradiční vítání jara – Knížecí Velikonoce. O víkendu 31. března a 1. dubna se na akci můžete svést Křivoklátským expresem taženým lokomotivou Šlechtičnou. Parní vlak odjíždí po oba dny z pražského smíchovského nádraží v 9:33 h. Po zastávce v Berouně přijede na Křivoklát souborů nebo třeba kejklířů. Děti zabaví loutkové divadlo či písničky Gábiny a Katky. Návštěvníci také mohou spatřit knížecí rodinu Fürstenberků, která zájmem provede i po interiérech hradu. Po předložení rodinné nebo zpáteční jízdenky parního vlaku získáte 20% slevu na vstupné do hradu. Další informace o jízdě parního vlaku včetně ceníku jízdenek a možnosti předproje najdete na www.cd.cz/zazitky (Doporučujeme).

Nejbližší železniční stanice: Praha-Smíchov/Beroun/Křivoklát/Rakovník/Lužná u Rakovníka



24. a 25. března 2018

Do Ostravy na výstavu železničních modelů

Fascinují vás vláčky a miniaturní svět na kolejkách? Pak si nenechte ujít tradiční výstavu železničních modelů a kolejišť v Ostravě, která se koná o víkendu 24. a 25. března v prostorech bývalé ZŠ Zálom. Hlavní atrakcí bude velké segmentové kolejiště ve velikosti H0 dlouhé přes 30 metrů. Na výstavě budou k vidění i menší panelová kolejiště s motivem úzkokolejných železnic v měřítku H0e, kolejiště velikosti TT, modely amerických železnic velikosti N a také zahradní železnice. Více na www.kzmostrava.net.

Nejbližší železniční stanice:
Ostrava-Svinov



24. a 25. března 2018

Navštivte velikonoční trhy na zámku Sychrov

O víkendu 24. a 25. března se na čestném dvoře zámku Sychrov konají velikonoční trhy. Na stáncích nakoupíte tradiční velikonoční sortiment, jako pomlázky nebo velikonoční ozdoby, ale dopřát si můžete také výborné koláče a spoustu dalších dobrot. Připraven je i bohatý doprovodný program. Pouliční pěvci zazpívají jarmareční písně, pásmo velikonočních písní zazní v podání sboru luventus, gaudel, děti se mohou těšit na představení loutkového divadla. A na kolik přijde vstupné? Pro dospělé 50 Kč, za dítě zaplatíte 30 Kč. Více na www.zamek-sychrov.cz.

Nejbližší železniční stanice:
Sychrov



24. března až 28. října 2018

Cyklohráček – zábavní vlak pro malé i velké

I letos se můžete svést Cyklohráčkem, a to o víkendech a svátcích od 24. března až do 28. října. Tento speciální vlak nabízí nejen rozšířenou přepravu jízdních kol, ale najdete v něm také hrací koutek pro děti, herní stoly nebo třeba balónkoviště. Každý nepracovní den odjíždí Cyklohráček z pražského hlavního nádraží v 9:03 a 12:58 h a přes Hostivice, Středokluky a Podlešín dojde do Slaného. Ze Slaného se vydá na zpáteční jízdu v 11:01 a 16:55 h. Ve vybrané dny jezdí Cyklohráček až do Zlonic. Aktuální informace najdete na www.cyklohracek.cz.

Nejbližší železniční stanice:
Praha hl. n./Hostivice/Středokluky/Slaný/Zlonice ad.

Foto: Martin Švancar, KZM Ostrava, archiv NPÚ, archiv ČD

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