Železničář

2. ČERVENCE 2020 | ROČNÍK 27 | CENA 42 KČ | VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY

7

4–6 **Kaleidoskop**
Dění na železnici ve zkratce

7–9 **Rozhovor**
Se členem představenstva Českých drah Petrem Pavelcem

10–14 **Zpravodajství**
Aktuální dění nejen na ČD

15–17 **Téma**
Vlak se opět stal společníkem při výletech. Kam s ČD vyrazit?

20–21 **Dceřiné společnosti**
VUZ jako první nabídl dopravcům v ČR testování kompatibility ETCS.

22–23 **Provoz a technika**
ČD Cargo se podílelo na vývozu 8 tisíc tun hnědého uhlí do Srbska.

24–25 **Lidé a příběhy**
Katarzyna Martečíková-Gryzgot je první ženou, která vede parní stroje.

26 **Zahraničí**
DB zmodernizovaly koncové nádraží v lázních Warnemünde.

28–29 **Recenze**
Navštívili jsme restaurace s železniční tematikou – Výtopnu a První pivní tramway. Co zákazníkovi nabídnou?

30–32 **Historie**
Známá trať Posázavského pacifiku letos oslavila 120. výročí svého vzniku.

33–37 **Cestopis**
Vydat se vlakem na Balkán? Proč ne. Zkusili jsme retro výlet na vlastní kůži.

38 **Napsali o nás**
Monitoring tisku

40 **Tip na výlet**
Kam vyrazit vlakem za zážitky

TITULNÍ FOTO

Autor: Jan Chaloupka

Po zhruba tříleté kompletní rekonstrukci se 1. června vrátily vlaky na historický Negrelliho viadukt.

Foto: kalendář Českých drah 2020 – Lucie Vysloužilová

Je to na bednu

specialista pro el. komunikaci

Přemýšleli jste někdy, kdo asi stojí na druhé straně všech těch elektronických vychytávek, mobilních aplikací, e-shopů a dalších „nezbytností" moderního světa? S kým vlastně komunikujete, když si kupujete jízdenku v mobilním telefonu? Kdo vám pošle takovou tu mazanici, které se říká kjůár kód, do vaší elektronické poštovní schránky, a vy se s ní pak prokážete ve vlaku průvodčímu? Existuje někdo se všemi jízdními řády světa a kontroluje, jaké spojení hledáte, aby vám okamžitě nabídl relevantní odpověď? Kontroluje někdo s kalkulačkou v ruce, kolik máte za jízdenku zaplatit, a pak hledá v bankovním výpisu, jestli jste to už udělali? Že je to absurdní a celé tohle dnes dělají počítače? Pro focení tohoto, možná trošku abstraktního obrazu jsme si vybrali člověka, který všem těm jedničkám a nulám rozumí a dokáže je přeložit do jazyka, kterému zase rozumíte vy. Je součástí týmu, který propojuje všechna elektronická vlákna vašich dotazů, požadavků na nákup jízdenek a požadavků na vyhledávání spojení. Tyhle lidi sice nikdy na displejích svých telefonů a počítačů neuvidíte, ale opravdu tam jsou. A někdy je to pro ně dost na bednu...

e-shop

TOMÁŠ KOHOUTEK
specialista pro elektronickou komunikaci

K ČD jsem nastoupil v roce 1998. Nejprve jsem pracoval jako průvodčí nákladních vlaků ve smíchovské partě, kde sloužil i můj táta. Později jsem si vyzkoušel profese vlakvedoucí nákladních vlaků, vedoucí posunu, průvodčí osobních vlaků, vlakvedoucí EuroCity a InterCity v Praze. Posledních 10 let působím jako ICT specialista. Stále mne fascinuje, jak je železnice profesně barevná. Rozmanitost práce, skvělý kolektiv a nasbírané zkušenosti, to je to, co mě pořád baví. Neměnil bych. Ale pokud by k tomu došlo, určitě bych zůstal v on-line světě, marketingu nebo PR.

Jiří Ješeta
člen představenstva ČD
a náměstek pro obchod

Vážení čtenáři,

železniční doprava se podobně jako většina služeb v zemi po útlumu způsobeném epidemií koronaviru vrací k normálu. V dálkové dopravě a ve většině krajů byl aktuálně obnoven plný nebo téměř plný rozsah vlakové dopravy. Na konci června skončila také většina zbývajících omezení v Libereckém, Olomouckém, Moravskoslezském a Jihomoravském kraji. V koordinaci s objednateli dopravy a zahraničními partnerskými dopravci byly v červnu rovněž obnoveny regionální přeshraniční spoje na Slovensko, do Rakouska a na většině hraničních přechodů do Německa.

To je pro naše zákazníky s ohledem na nadcházející letní turistickou sezonu dobrá zpráva. A zároveň pro nás coby dopravce povinnost vůči cestujícím zajistit jim kvalitní spojení a služby při jízdě vlakem. První vlaštovkou je spuštění nové verze oblíbené aplikace Můj vlak, která výrazně zjednoduší nákup jízdenek. Ten se po modifikacích zkrátí prakticky na polovinu a jízdenky půjde zakoupit doslova na pár kliknutí. Výhodou také je, že aplikace nově dokáže zobrazit přesnou cenu vyhledaného spojení už na začátku nákupu nebo umožňuje rychlé přepínání vozové třídy včetně okamžitého přepočítání ceny. K dalším novinkám patří také možnost zakoupení jízdenky do 1. třídy jen v části trasy a upozornění na odchylky od plánovaného řazení souprav.

Současně pokračujeme v postupné modernizaci našeho vozového parku. Už počátkem července bude představen prototyp rekonstruovaného vozu Bdmtee. Jedná se o pilotní vůz z připravované série obnovy až 52 těchto vagonů pro regionální spoje. České dráhy k tomuto účelu již také vyhlásily výběrové řízení. Vítěz tendru získá zakázku na modernizaci 16 vagonů pro Pardubický kraj a opci na modernizaci dalších 36 kusů, které mohou být nasazeny ve Středočeském kraji či v jiných regionech. Při modernizaci dostanou vozy zcela nový, komfortní interiér, informační systém a projdou technickou revizí.

Rovněž pro regionální dopravu, konkrétně v Moravskoslezském kraji, je určená modernizace motorových a přívěsných vozů 810 a 012, které se v současné době přestavují podle zadání tamního regionu ve veselském závodě naší dceřiné společnosti DPOV v Přerově. První souprava bude představena počátkem července.

Zdárně pokračuje také výroba zcela nových vagonů pro vnitrostátní dálkovou dopravu v rámci projektu CD50. Už za několik týdnů by se měla na cerhenickém okruhu objevit první pětivozová souprava těchto vysoce komfortních tlakotěsných vozů, které pro České dráhy vyrábí konsorcium Siemens Mobility – Škoda Transportation. Zatím je ve výrobě a v různé fázi rozpracovanosti 25 vozů. ČD jich nakoupí 50. Nasadí je na rychlíky Krušnohor a Západní expresy.

To jsou jen některé z mnoha věcí, které připravujeme v rámci dalšího zlepšování služeb a plnění našich závazků vůči zákazníkům. Věříme, že při cestách do práce či na výlet zůstanou vlaky ČD první volbou.

Akci Párou Prahou letos zpestřil znovuzrozený Čtyřkolák

I letos se mohou Pražané vrátit zpět v čase a ponořit se do drážní nostalgie díky akci Párou Prahou. České dráhy ve spolupráci s Regionálním organizátorem pražské integrované dopravy (ROPID) vypravily v polovině června do okolí metropole několik parních vlaků. Oblíbenou podívanou navíc ČD hodlají letos několikrát zopakovat. Akce Párou Prahou, která se prvně konala loni, je vždy okořeněná o výlety historickými autobusy. Na své si tak vždy přijdou nejen milovníci dopravní techniky z dob minulosti, ale i rodiny s dětmi. Pro malé návštěvníky a jejich rodiče je vždy připraven bohatý doprovodný program. Na trase z Prahy-Smíchova přes Rudnou, Hostivice, Zličín a zpět se v červnu blýskla nedávno rekonstruovaná parní lokomotiva 434.2186 spolu s vozy řad Ce a Ce-bufet. Šlo zároveň o první veřejnou jízdu této lokomotivy po náročné opravě. Další jízdy jsou naplánovány na 30. srpna a 18. října.

Atraktivní polep Vectronu ZSSK pochází z Bulharska

Jeden stroj z flotily deseti vícesystémových lokomotiv Vectron, které provozuje partnerská Železniční společnost Slovensko (ZSSK), bude během letošního léta opatřen atraktivním polepem, jenž vyjadřuje poselství „Vlakem odpovědně". Jde o zajímavou kombinaci korporátních barev ZSSK a netradičního grafického návrhu, která vznikla na základě vyhlášené veřejné soutěže. Tu vyhrál grafik Konstantin Planinski z bulharské metropole Sofie, který je současně držitelem osvědčení k řízení lokomotiv. Polep na Vectronu má lidem připomenout pandemii koronaviru z letošního jara včetně nezbytného stálého dodržování všech zásad ochrany před virem při cestování po železnici. Současně polep evokuje bezpečné cestování vlakem. Nově vyzdobený stroj bude od léta k vidění na pravidelných dálkových spojích mezi Bratislavou, Žilinou a Košicemi.

Legiovlak opět vyrazil

Legiovlak letos poprvé vyjel na přelomu května a června ze Zbiroha přes Beroun a Rakovník do Plas na Plzeňsku v čele s právě rekonstruovanou parní lokomotivou 434.2186 z Centra historických vozidel ČD. První zastávku měl v Plasích. Letos ještě navštíví nádraží v Žatci, Lounech, Lovosicích, Děčíně, České Lípě, Mnichově Hradišti, Dvoře Králové n. Labem, Martinicích v Krkonoších, Novém Městě nad Metují, Vamberku, Opatovicích nad Labem, Nymburce, Kralupech nad Vltavou, Praze, Slaném a Zruči nad Sázavou. Legiovlak je projekt Československé obce legionářské, jehož cílem bylo vytvořit věrnou repliku legionářského vlaku z období let 1918–1920, kdy se na Transsibiřské magistrále v Rusku odehrávaly válečné operace čs. legií. Vlak křižuje od května 2015 celou republiku a je zároveň muzeem legií. Připomíná jejich zásluhy na vzniku samostatného československého státu. Jeho partnery jsou České dráhy, ČD Cargo a Dopravní vzdělávací institut. Vstup do expozice Legiovlaku je zdarma. Více informací o projektu najdete na www.legiovlak.cz.

Text: Josef Holek, Martin Harák, redakce | Foto: autoři, archiv ČD a ZSSK

Kozel expres zve na prohlídky pivovaru

Kozel expres, speciální vlak, který vypravují České dráhy ve spolupráci s pivovarem ve Velkých Popovicích, je opět v provozu. Sezonní spoj poprvé vyjel v polovině června a nyní každou sobotu vyráží z pražského hlavního nádraží (10:19) přes Strančice na pivovarskou vlečku do Velkých Popovic. Poslední jízda se uskuteční 19. září. Dopravce na spoj nasazuje vozy řady 810, respektive prototypový vůz M 152.0002 ze sbírek ČD Muzea v Lužné u Rakovníka. Při příjezdu do Velkých Popovic si cestující přímo u vlaku vyzvedne pivovarský průvodce a během desetiminutové procházky je dovede do pivovaru. Seznámíte se se zakladatelskou rodinou Ringhofferů, poznáte historickou část i současnou část výroby. Expres vyráží zpět do Prahy ve 14:40. Je tedy čas na oběd s jedním pivem zdarma. Cena zpáteční jízdenky včetně vstupenky a piva je 430 korun.

Nový pár vlaků navazuje na Pendolino

České dráhy od poloviny června zajišťují nový pár vlaků mezi Chebem a Aší městem. V Chebu tak vznikl výhodný přípoj od večerního Pendolina z Ostravy, Prahy a Plzně. Podle Martina Hurajčíka, náměstka hejtmana Karlovarského kraje, o nový pár požádala krajská rada na základě množících se žádostí obyvatel Aše. Cestující tak ve večerních hodinách nyní mají zajištěnou dopravu do Aše a večerní spoj pak jede i zpět do Chebu. Nové vlaky odjíždí z Chebu každý den ve 21:36 (příjezd do Aše města ve 22:11, Os 17210) a zpět z Aše města ve 22:14 (příjezd do Chebu ve 22:49, Os 17211). Vlak do Aše města bude navazovat na IC Pendolino 504 z Ostravy hl.n., který přijíždí do Chebu ve 21:26.

ČD obhájily rating Baa2

Českým drahám se podařilo obhájit rating na úrovni Baa2, což znamená dva stupně od spekulativního pásma. Rating má tedy stabilní výhled. O výsledku počátkem června informovala specializovaná finanční společnost Moody's. „Dobrá zpráva pro nás, majitele a investory. I v současné situaci jsme podle analytiků stabilním a spolehlivým partnerem," okomentoval rating generální ředitel a předseda představenstva ČD Václav Nebeský. Ratingová firma ocenila silnou pozici dopravce na trhu, která vyplývá z nedávného uzavření smluv se státem a kraji na dalších deset let. ČD si podle odhadů agentury také udrží solidní podíl na trhu, a to výrazně nad 80%. Finanční stabilitu dopravce potvrzuje fakt, že jsou stoprocentně vlastněné státem. ČD se na stupeň Baa2 dostaly v roce 2016.

Jaroměř získala nový terminál i nádraží

Východočeská Jaroměř, která je důležitou železniční křižovatkou v Královéhradeckém kraji, dostane v červenci postupně k dispozici nejen dvě zbrusu nová ostrovní nástupiště, ale i nový terminál autobusové dopravy, který se nachází před nádražím. Na autobusovém terminálu, kam směřují všechny přípojné regionální spoje, vznikla také cyklověž pro více než sto jízdních kol a nedaleko i parkoviště pro asi devadesát automobilů. Rekonstrukcí prošel tamní železniční uzel, kde Správa železnic přestavěla takřka celé kolejiště a díky novému zabezpečovacímu zařízení se zvýší nejen bezpečnost, ale i rychlost vlaků. Zákazníci Českých drah, kteří využívají rychlíkové i regionální spoje, budou moci využívat nová vysoká nástupiště, která umožní pohodlnější nastupování do vlaků, ale také podchod a výtahy na nástupiště. Tím ale práce na stanici nekončí, neboť v příštím roce má získat nový kabát také výpravní budova, která projde celkovou rekonstrukcí.

České dráhy obnovily provoz nočních vlaků

České dráhy společně se svými zahraničními partnery zahájily o posledním červnovém víkendu provoz části nočních vlaků. Po tříměsíční pauze vyvolané epidemií COVID-19 si tak cestující znovu můžou naplánovat cestu v pohodlí lůžkových vozů do Tater či do Alp. Noční vlak z Prahy do Popradu, Košic a Humenného vyrazil poprvé v noci z pátku na sobotu 26./27. června, přímý vůz z Prahy přes Linec a Innsbruck do Curychu svezl cestující poprvé v noci z neděle na pondělí z 28. na 29. června. O ostatních nočních vlacích se vedou další jednání, vzhledem k přísným hygienickým požadavkům na jejich provoz je ale pravděpodobné, že některá tradiční spojení ještě nebudou během léta v provozu.

Pardubické nátěry se objevily také na vozech řady 810

Jeden ze závazků Českých drah vůči Pardubickému kraji je provedení vybraných regionálních vozidel ve speciálním designovém nátěru. Tento speciální lak s logem Pardubického kraje byl do současné doby realizován již na motorových jednotkách řady 814 známých jako RegioNova či na RegioSharcích řady 844. Momentálně se nátěry provádí i na malých motorových vozech řady 810, které se v rámci své řady stávají naprosto ojedinělými. Tyto vozy, známé také pod přezdívkou RegioMouse, jsou nejen přelakovány, ale současně budou postupně dovybaveny novým informačním systémem, bezdrátovým připojením k internetu přes aplikaci wi-fi a také zásuvkami pro dobíjení drobné elektroniky. Vláčky RegioMouse v novém hávu jsou již nyní k vidění na regionálních spojích z Moravan do Holic, respektive Chrudimi nebo také na Českotřebovsku.

Lokomotivní vlak zamířil na Prahu

Ojedinělý konvoj několika lokomotiv partnerské společnosti ZSSK se v pondělí 8. června v dopoledních hodinách vydal ze Slovenska na Prahu. Šest strojů řad 361, 362 a 383 se vydalo z Bratislavy přes Břeclav, Brno a Pardubice do Prahy na speciálně zavedeném lokomotivním spoji, aby mohla být od večera 8. června obnovena mezinárodní doprava na Slovensko. Po dlouhých třech měsících se tak opět propojilo Česko se Slovenskem prostřednictvím většiny mezinárodních spojů, které míří z Prahy do Púchova přes Valašsko a také směrem na Bratislavu a Nové Zámky. Vozbu speciálního lokomotivního vlaku zajistil slovenský kolega ze společnosti ZSSK, který z Prahy ještě ten samý večer odjel na jednom z prvních vlaků EuroCity 283 Metropolitan zpět do Bratislavy. Konvoj sledovali dispečeři, kteří se mu snažili zajistit volnou cestu, aby včas dojel do Prahy. Navíc lokomotivní řadu vedl slovenský Vectron. Ten se poprvé oficiálně objevil na českých kolejích v čele mezinárodního expresu.

Slováci provozují nové vozy 1. třídy

Železniční společnost Slovensko (ZSSK) začala od pátku 19. června provozovat první nový dálkový vůz první vozové třídy řady Ampz. Poprvé se vůz objevil v soupravě regionálních rychlíků RR 701/708 mezi Bratislavou a Žilinou. Slovenský dopravce nakoupí z vlastních finančních zdrojů celkem sedm těchto vagonů. Akciová společnost ŽOS ve Vrútkách, která je výrobcem, dodá postupně sedm těchto „jedniček" během dalších měsíců, všechny by měly být na kolejích do března příštího roku. Nové vozy jsou provedeny jako velkoprostorové s moderními polohovatelnými sedáky, potaženými kůží. Interiér nabízí celkem padesát dva míst k sezení a je vybaven nejen klimatizací, ale i wi-fi, zásuvkami na 230 V a USB porty. Nedílnou součástí je moderní informační, kamerový a rezervační systém. Vagony mohou jezdit v soupravách maximální rychlostí až 160 km/h. Objeví se i na spojích z Prahy do Žiliny a zpět.

Mojí prioritou je zrychlení nákupních procesů

Náměstkem generálního ředitele ČD pro správu majetku se Petr Pavelec stal na počátku února letošního roku, a než se stačil zorientovat, přišla koronavirová krize. Přináší si z letectví recept jak zrychlit třeba nákupy nových vozidel? Umějí České dráhy efektivně nakládat se svými nemovitostmi? A proč je tolik skloňovaná digitalizace nezbytná?

Václav Rubeš, Josef Holek | Foto: Michal Málek

Jaký je největší rozdíl mezi působením v letecké dopravě a u Českých drah?
Určitě ve velikosti. České dráhy jsou větší než letiště nejen z hlediska personálu, ale i četnosti a kvantity služeb. Pražské letiště je z tohoto pohledu jeden vzdušný přístav, ale vlaky a zaměstnanci ČD se pohybují po celé republice. Nezanedbatelná je také historie fungování firmy a její vnitřní struktura, která je vzhledem k velikosti daleko složitější. Také dopad činnosti Českých drah je mnohem zásadnější, a to jak z hlediska socioekonomického, tak i s ohledem na zaměstnanost.

Které oblasti z vašeho úseku u ČD vnímáte jako prioritní?
Jednak je to centrální nákup, u kterého mě trápí doba administrace některých zakázek. Není například výjimkou, aby mezi záměrem pořídit nová vozidla a podpisem smlouvy s dodavatelem uplynuly dva roky. Zrychlení nákupních procesů je proto moje priorita. V letectví jste víceméně omezeni jen výrobní kapacitou dodavatele, kdežto tady je řada dalších faktorů. Jistě, je také rozdíl, zda jste anebo nejste sektorovým zadavatelem. Ale dva roky je zkrátka moc. Teď se snažíme délku trvání zkrátit, a původní termíny neposouvat.

Správu majetku rozdělme na dvě klíčové podoblasti, kterými jsou pozemky

a budovy. V případě prodeje nebo převodu pozemků na Správu železnic máme z hlediska předmětu převodu jasno: probíhá finální rozparcelování, a budeme tedy vědět, co nám zůstane. Pak je nezbytné znovu udělat rozvahu, které pozemky je možné například pronajmout, respektive využít obchodně lépe. To platí i u budov, u kterých je trendem samostatnost. Považuji za efektivní, aby zaměstnanci pracovali v budovách firmy a nemuseli jsme platit nájem. Lakonicky řečeno: „chceme bydlet ve svém“.

To se týká i sídla generálního ředitelství?
Ano, ale i regionů. Chceme si udělat jasnou mapu, ze které bude patrné, kam naše zaměstnance přestěhujeme a kolik nás to bude stát, a to včetně stavebních úprav. Budov máme po celé republice tisíce, ovšem leckdy nám nedělají dobré renomé. Přitom v budoucnu bychom mohli nemovitosti využít obchodně, tvořily by zisk. Objektů jsou zhruba čtyři tisíce. Ale je nutné si přiznat, že u cca 40 % z nich je pravděpodobnost efektivního využití mizivá.

Pokud jde o sídlo, generální ředitelství, tak bychom měli být v pronájmu na ministerstvu dopravy další tři roky. Z krátkodobého hlediska – bráno pohledem realizovatelnosti – je možné si najít, respektive soutěžit novou budovu, kde budeme opět platit nájem. Z dlouhodobého hlediska je možné pomýšlet na koupi budovy, nebo její části. Poslední variantou je výstavba vlastní budovy na vlastním pozemku například zadáním metodou Design and Build. Připravuji ke všem možnostem ekonomické a právní zhodnocení, ale nejsme ve fázi, kdy je možné říci: ano, jdeme tímto směrem.

Kolik pozemků budeme převádět pod Správu železnic a kolik jich zbyde dopravci?
Jsme ve fázi, kdy je více než 90 procent pozemků rozparcelovaných, čili máme přehled o tom, co by se mělo eventuálně převádět. Zbytek podléhá dokončení různorodých správních řízení, rozdělení podle nově vytvořených geometrických plánů a podobně. Jsme tedy před finalizací určení předmětu převodu. Se znalci máme prodiskutovánu i metodiku, jak je možné pozemky nacenit. Vedeme jednání se Správou železnic na úrovni pracovních týmů. Zároveň jde o transakci, kterou musíme notifikovat Evropské komisi. Termín, kdy vše bude hotové, bych ještě nerad predikoval.

Jaký je váš pohled na developerské projekty se spoluúčastí Českých drah?
Jedna věc jsou nádraží, která nám patří (Praha Masarykovo nádraží, Brno hl. n., Mariánské Lázně - pozn. red.), a druhá věc jsou developerské projekty. Loni se podařilo je trochu rozhýbat. Mluvím například o pražském Smíchově nebo o Masarykovu nádraží. Překlenuli jsme povolovací procesy ve smyslu územního a někde i stavebního řízení. Část Smíchova by měla být do roka již ve výstavbě. V tomto případě jsme partnery ve smyslu vlastnictví pozemků. Naší úlohou je maximalizace zisku z prodeje pozemků. Takto byly smlouvy v historii koncipovány.

A jaký je vývoj v otázce žižkovského nákladového nádraží?
To je velké téma, které průběžně řešíme. Z původně plánované ryzí bytové výstavby chce město udělat výstavbu částečně veřejně prospěšnou. Jednání jsou na začátku, máme podepsaná memoranda o spolupráci.

Potřebujeme řešit logistiku. Jednodušší je zásobování vlaků hygienickými a ochrannými pomůckami. Složitější je naopak logistika u náhradních dílů a výrobních prostředků, kterými musíme zásobovat opravny.

Jaký je váš názor na projekt Centralizace materiálně technického vybavení?
Potřebujeme řešit logistiku. Jednodušší je zásobování vlaků hygienickými a ochrannými pomůckami. Složitější je logistika u náhradních dílů a výrobních prostředků, kterými musíme zásobovat opravny. Ty stojí daleko větší peníze, a proto se jejich nákup musí plánovat efektivněji a dopředu. Jde tedy o to, aby si například depa uměla říct, co potřebují. Klíčová otázka je, zda bude mít takovou poptávku v gesci provoz nebo nákup. V každém případě by ale projekt měl celý objednávkový a nákupní proces zjednodušit a měl by být v maximální míře obsluhován lidmi, kteří s těmito věcmi pracují a nejlépe vědí, co je potřeba řešit hned a co počká. Koncepce je však jen jedna věc, tou druhou je samotný proces a nástroje, které používáme. A tady nám chybí výrazně digitalizace. Ta by dále zrychlila nejen nákup, ale vůbec přístup k náhradním dílům a dalším věcem spotřeby, které musíme průběžně získávat.

Jak může optimalizace nákupu pomoci s modernizací vozidlového parku tak, aby ČD udržely krok s požadavky objednatelů?
Jak jsem řekl, hlavní je celý nákup zrychlit, lépe plánovat a číst trh. Nemůžeme se na něj dívat rok od roku. Musíme mít vizi pět až deset let dopředu a zároveň ji provázat s potřebami

klientů, kterými jsou kraje nebo ministerstvo dopravy. Běží zakázky na motorové jednotky pro 120 cestujících, elektrické jednotky pro 240 cestujících a o další techniku se samozřejmě zajímáme. Naším cílem je techniku unifikovat, protože to je cesta jak efektivně nakládat s našimi lidskými i finančními zdroji. Roztříštěnost parku vozidel je téma, které se řeší už několik let, a zatím stále naráží na dodržování striktních limitů sektorového zadavatele a zároveň nesourodé požadavky objednatelů, zejména krajů. Stručně řečeno: do zadání zakázky nemůžeme uvést, že chceme jen vozidlo, které už ve flotile máme.

Jak se ČD popasovaly s nákupem běžného materiálu v době koronavirové pandemie?

Co objednatelé požadovali, to jsme se snažili zajistit. Některé prostředky logicky vzhledem k situaci, která na trhu panovala, nešly zajistit jinak než se zpožděním. Očekávám však, že ekonomické dopady krize se více projeví v následujících měsících nebo až příští rok, a musíme být připraveni na to, že někteří naši dodavatelé nebudou moci dodávat své zboží včas anebo za předpokládanou cenu.

Co váš osobní pohled na železnici a lidi kolem ní? Je například rozdíl mezi subkulturou železničářů a leteckého personálu?

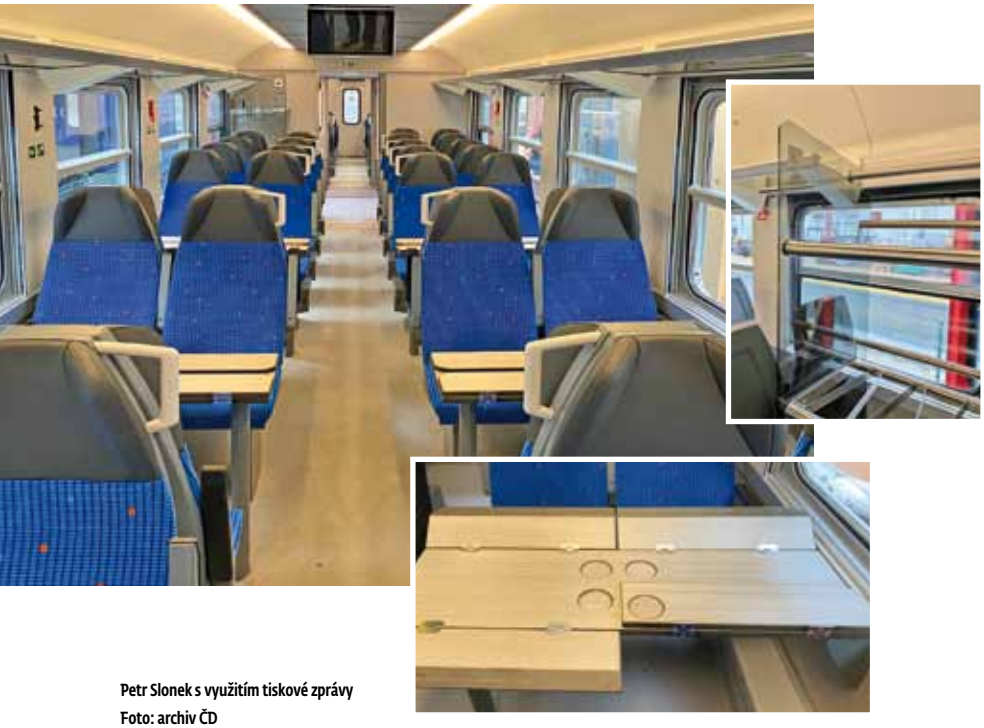
Neřekl bych. V obou oborech pracují srdcaři, kteří pro svou profesi dýchají, bez kterých by to nešlo. A to je moc dobře.

Petr Pavelec

Vystudoval Právnickou fakultu Univerzity Karlovy a studoval právo v anglickém Warwicku. Poté působil v několika zahraničních advokátních kancelářích, například White and Case. Od roku 2014 zastával pozice v představenstvu v Českém Aeroholdingu, resp. Letišti Praha. Tady se zabýval správou majetku, nákupem, rozvojem letiště nebo vnitropodnikovými vztahy směrem k Českým aeroliniím. Od začátku února letošního roku je náměstkem generálního ředitele ČD pro správu majetku. Je ženatý a má dva syny. Aktivně se věnuje lovu, lyžování a cyklistice.

Vozy řady Bdmtee omládnou

Dosluhující vagony řady Bdmtee z někdejšího východního Německa se brzy dočkají kompletní renovace. České dráhy vyhlásily výběrové řízení na sériovou modernizaci až 52 těchto vozů pro regionální spoje. Vítěz tendru získá zakázku na opravu 16 vozů pro Pardubický kraj a opci na obnovu dalších 36 vagonů, které mohou být nasazeny například ve Středočeském kraji či jiných regionech.



Petr Slonek s využitím tiskové zprávy
Foto: archiv ČD

Cestující se ve zrekonstruovaných vozech dočkají nového komfortního interiéru či moderního informačního systému. Všechny také projdou technickou revizí. „Vozy typu Bdmtee jsou nyní přibližně ve dvou třetinách své životnosti, proto mohou sloužit na osobních a spěšných vlacích ještě dalších 10 až 15 let. Po technické stránce vyhovují současným požadavkům. Mají kotoučové brzdy, předsuvné, za jízdy blokované dveře a mohou jezdit rychlostí až 160 km/h, ale jejich velkým nedostatkem je zastaralý interiér," vysvětlil důvody modernizace člen představenstva ČD a náměstek pro obchod Jiří Ješeta.

Právě vnitřek vozů, mnohdy kritizovaný samotnými cestujícími, se dočká největších úprav. „Množství koženkových sedaček jen s minimálním prostorem pro sedící zákazníky neposkytuje očekávaný komfort cestování. Počet míst k sezení se proto sníží ze současných 96 na 79, z toho tři sedadla budou sklopná," popsal plánované změny Ješeta.

Vůz dostane zcela nové sedačky s textilním potahem z velké části umístěné za sebou jako v letadle. Zbývající sedáky umístěné proti sobě budou mít větší rozteče a mezi nimi bude vždy stůl. Samozřejmostí se stanou elektrické zásuvky 230 V a USB konektory pro dobíjení elektroniky, nový audiovizuální informační systém s LCD monitory, wi-fi, velkoobjemová police na zavazadla nebo místa pro jízdní kola a kočárky.

Blokované dveře

Vyšší bezpečnost zajistí centrálně zavírané a za jízdy blokované dveře doplněné o moderní bezpečnostní prvky, jako je stranově selektivní blokování dveří. To zabrání cestujícím vystoupit na jinou stranu, než je nástupiště. Nástupní dveře budou kompletně renovované a nově doplněné tlačítkovým ovládáním. V prostorech pro cestující budou dále doplněna tlačítka „zastávka na znamení". Všechna okna, kromě těch v blízkosti nástupních dveří, nahradí nová, polospouštěcí.

Při rekonstrukci vozů se počítá rovněž s dosazením moderních WC s uzavřeným systémem. Vymění se podlahy, obložení stěn a stropů nebo osvětlení, které zajistí úsporná LED svítidla. Ve voze budou podle provedení také čtyři (v případě služebního oddílu) nebo šest míst pro jízdní kola a služební oddíl pro doprovod vlaku. Napájení zajistí zcela nový typ centrálního zdroje energie (CZE). U ostatních celků nepodléhajících modernizaci se chystá oprava vyššího stupně.

Prototyp sériového provedení se v současné době právě dokončuje. Ještě v průběhu léta by měl být nasazen do provozu v Pardubickém kraji.

Vozy řady Bdtmee vyráběla východoněmecká vagonka v Bautzenu v letech 1989 až 1991. Před 30 lety se jednalo o moderní vagon pro regionální vlaky s řadou nových konstrukčních prvků, které nebyly obvyklé u jiných osobních vozů vyráběných pro ČD ve stejné době. Jednalo se například o centrální zavírání a blokování dveří nebo o podvozky typu GP 200 S umožňující jízdu rychlostí 160 km/h. České dráhy mají v současnosti v provozu stále více než 200 vozů tohoto typu.

Co vše se změní

- Do vagonů se namontují nové sedačky s textilním potahem, umístěné budou většinou za sebou jako v letadle. U zbývajících vznikne větší prostor a mezi nimi bude vždy stůl.
- Instalovány budou elektrické zásuvky 230 V a USB konektory pro dobíjení elektroniky, nový audiovizuální informační systém s LCD monitory či wi-fi.
- Počítá se s místy pro jízdní kola a kočárky.
- Bezpečnost zajistí centrálně zavírané a za jízdy blokované dveře včetně stranově selektivního blokování dveří.

Soutěž Železničáře

Každý měsíc vám na tomto místě přineseme pravidelnou soutěž o zajímavé ceny.

Otázka na měsíc červenec zní:

Za jaký projekt získala JLV v roce 2013 cenu MIC (Most Innovative Caterer 2013)?

Své odpovědi nám zasílejte **do 31. července** na adresu **soutez@cd.cz**. Do předmětu zprávy uveďte „Železničář červenec". Tentokrát se hraje o publikaci Gastronomie na kolejích.

Správná odpověď z č. 6: Maximální rychlost elektrické lokomotivy řady 140 (E 499.0) je 120 km/h. Model stroje ve velikosti TT získává Marek Procházka, Plzeň.

ILCAD se zaměřil na šoféry profesionály

Čeští železničáři se letos opět připojili k celosvětové kampani ILCAD – Mezinárodnímu dni bezpečnosti na železničních přejezdech. Letošní ročník byl věnován střetu osobního vlaku s autobusem a následné záchraně zraněných. Cvičení záchranářů se uskutečnilo v areálu Střediska údržby Jih pražského Oblastního centra údržby Střed Českých drah.

Josef Holek | Foto: autor

Realita: Deset lidí utrpělo zranění při střetu vlaku s autobusem na železničním přejezdu u Struhařova na Benešovsku. Pro jednoho člověka letěl vrtulník a s těžkými zraněními ho převezl do motolské nemocnice. Mimořádná událost se stala v neděli 14. června krátce před sedmou hodinou ranní. Po střetu vlak vykolejil, autobus byl doslova sešrotován. Kvůli počtu zraněných byl aktivován také traumaplán. Na místě zasahovaly i tři jednotky hasičů. Hasiči roztřídili zraněné metodou start a poté ve spolupráci se záchrannou službou poskytovali první pomoc a podíleli se na ošetřování zraněných. Viník? Nejspíše řidič profesionál.

ILCAD 2020: Dva mrtví a několik lehce i těžce zraněných. Taková je bilance srážky autobusu s vlakem na přejezdu v pražské Michli. Incident se stal ve středu 17. června krátce po desáté hodině dopolední. Vlak naštěstí nevykolejil. Kvůli vysokému počtu zraněných byl aktivován traumaplán, na místě zasahovalo několik jednotek hasičů a záchranářů. Viník? Řidič profesionál, odpovědný za pasažéry.

Smutné statistiky

Že jsou oba případy jako přes kopírák? Ano, jenže v jednom případě nejde o cvičení, ale o realitu všedních dnů jasně demonstrující fakt, že na přejezdech šoféři stále chybují a počty zraněných i mrtvých osob klesají jen velmi pomalu. Na tento neblahý trend reaguje i celosvětová kampaň ILCAD – Mezinárodní den bezpečnosti na železničních přejezdech, kterého se tradičně zúčastňují hasiči a zaměstnanci Správy železnic, ČD a složek Integrovaného záchranného systému. Letošní ročník měl upozornit právě na chyby řidičů, od kterých byste to čekali jen málo – profesionálů.

„I přes různé osvětové a bezpečnostní kampaně počty srážek automobilů na přejezdech, ale hlavně počty usmrcených osob klesají jen pomalu. Správa železnic proto využívá každé možnosti, jak na tuto skutečnost upozornit. Kdyby se nám díky této akci podařilo zachránit byť jediný život, bude to mít smysl," uvedl generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda.

Vlak vždy vítězem

Ve statistikách srážek na železničních přejezdech z profesionálů jednoznačně vedou řidiči nákladních vozů, kteří v letech 2014–2020 způsobili 66 nehod. Řidiči autobusů mají za stejné období na svědomí sedm nehod. U srážek s auty je počet nehod prakticky setrvalý a pohybuje se kolem 110 ročně. Celkově tak každý rok dochází ke zhruba 160 střetnutím, při kterých umírají desítky lidí. Loňský rok byl v tomto ohledu rekordní, zemřelo 43 osob.

Ve valné většině jsou na vině právě šoféři. Je nutné si zároveň uvědomit, že rozjetý vlak pokaždé „vyhrává", těsný průjezd před soupravou prakticky nedává strojvůdci možnost odvrátit srážku. Pro představu: brzdná dráha nákladního vozidla o hmotnosti 40 tun je při rychlosti 80 km/h na suché silnici zhruba 130 metrů, vlak, který se na regionální trati pohybuje rychlostí 80 kilometrů za hodinu, brzdí přes 400 metrů. Expres svištící na koridoru rychlostí 160 kilometrů za hodinu po spuštění všech brzdových systémů ujede až do úplného zastavení 1 600 metrů.

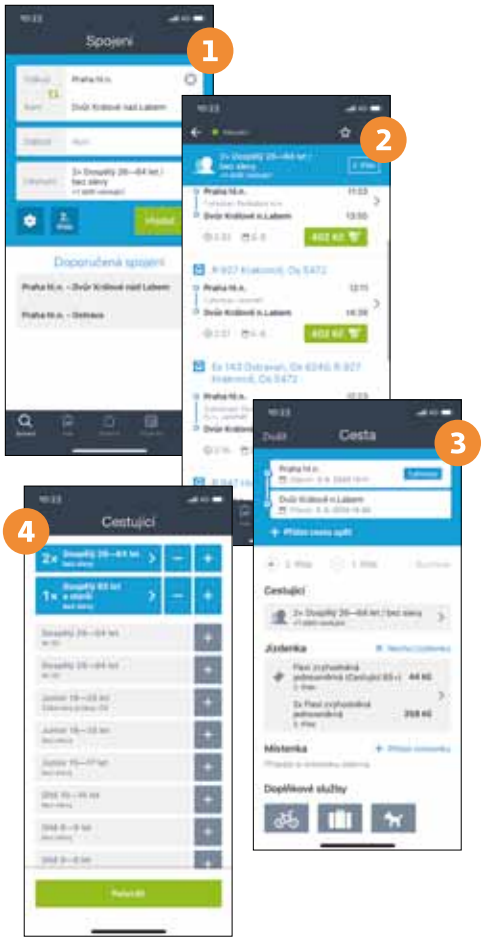
Nákup jízdenky: Stačí párkrát kliknout

Jízdenku do vlaku Českých drah je v aplikaci Můj vlak nově možné zakoupit během pár desítek vteřin a doslova na pár kliků. Po změně nákupního modelu volali samotní cestující. Kýženou úpravu umožnil další rozvoj technologií. Zjednodušení nákupního procesu však není jediným vylepšením oblíbené aplikace.

Josef Holek | Vizualizace: ČD

Se začátkem července spustily České dráhy aktualizovanou verzi mobilní aplikace Můj vlak, která přinesla výrazné zjednodušení nákupního procesu. Ten se po modifikacích zkrátil prakticky na polovinu. Stávajícím uživatelům přijde nová verze postupně s aktualizacemi, noví si ji mohou do chytrého telefonu stáhnout zdarma z obchodu Google Play (pro Android) či Apple Store (pro iOS). Jde zároveň o druhý velký update. První přinesl implementaci In Karty do mobilu.

„Využili jsme rozvoje nových technologií a zároveň vyslyšeli volání uživatelů," vysvětlil Roman Menc, web manažer ČD a jeden z tvůrců aplikace. Cestující si tedy mohou pořídit jízdenku pomocí pár kliknutí. Další výhodou je, že aplikace dokáže zobrazit přesnou cenu vyhledaného spojení či umožňuje rychlé přepínání vozové třídy včetně okamžitého přepočítání ceny. Vybrali jsme nejčastější kombinace druhů jízdenek a tarifů a ty nabízíme. Další možnosti jsou ve výběru. Novinka pracuje i s různými pobídkami, respektive umí zvýraznit informaci, zda jde o vázanou nebo flexibilní jízdenku, a podle toho přepočítá cenu. Tam, kde bude možnost



získat jízdenku vázanou, se aplikace zeptá, zda chce vázanou, anebo flexibilní. Cestující si díky tomu může vybrat. Další novinkou usnadňující cestování je zobrazení informací z odjezdových tabulí v cílové stanici na návazné autobusové i vlakové spoje.

Informují o změně

České dráhy zároveň rozjely zasílání novinek servisního charakteru pomocí notifikací. „Nebude to fungovat jako kanál pro zasílání obchodních nabídek. Například v červnu, když se provoz po pandemii vrátil k normálu, jsme zasílali informaci, že si cestující mohou opět pořizovat místenky. Plánujeme i zasílání SMS či mailů jako informačního servisu v případě, že se upraví parametry služby – změna řazení, změna trasy, změna jízdního řádu či kterýkoliv parametr, který má vliv na cestu."

Vizuální podoba aplikace se příliš nezměnila. Přehledné, intuitivní rozhraní je totiž jedním z mnoha jejích benefitů. Zadávání, vývoj a testování celého updatu trvaly necelý rok. Původní aplikace funguje šest let a za tu dobu získala celou řadu ocenění. Velmi si ji oblíbili i uživatelé. Vždyť jejích služeb využívá přes tři sta tisíc cestujících ČD.

Drážní úřad informuje

IV. železniční balíček

Na základě aktivity členských států EU, včetně České republiky, příslušné evropské orgány přijaly legislativu řešící posunutí termínu začátku technického pilíře IV. železničního balíčku. Kvůli pandemii COVID-19 je původní termín 16. června 2020 posunut na 31. října 2020. Přesné znění i další informace naleznete ve Směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/700 ze dne 25. května 2020. Ministerstvo dopravy prostřednictvím Ministerstva zahraničních věcí ČR oznámilo Evropské komisi a Agentuře Evropské unie pro železnice využití posunutého termínu pro transpozici těchto příslušných předpisů.

Výběrové řízení

Ředitel Drážního úřadu vyhlásil výběrové řízení na služební místo kontrolor vnitřních činností. Služba na tomto služebním místě bude vykonávána ve služebním poměru na dobu neurčitou. Předpokládaným dnem nástupu do služby je 1. září 2020 nebo dle dohody. Místem výkonu služby je Praha. Přihlášky včetně náležitostí můžete zasílat do 12. července. Bližší informace naleznete na webu DÚ v sekci Volná místa, kde jsou zveřejněny i naše další pracovní nabídky.

Čeští strojvedoucí vypomáhali v zahraničí

Pandemie koronaviru způsobila řadu komplikací v železniční dopravě, ale zároveň bylo více času na řadu nezbytných školení. Například břeclavští a bohumínští strojvedoucí se tak na praktických zácvicích seznámili s vícesystémovými stroji Vectron, které jsou jinak běžně řazeny pouze na linku z Prahy do Berlína. Momentálně nevyužití provozní zaměstnanci Českých drah z Oblastních center provozu Střed a Západ mohli dokonce zaskočit za své německé kolegy hned na dvou regionálních linkách v Bavorsku a Sasku.

Martin Harák | Foto: autor

Speciálně vyškolení čeští strojvedoucí, kteří splňují všechny požadavky pro řízení hnacích vozidel na německých tratích, včetně dopravních předpisů a úřední zkoušky z němčiny, byli na žádost bavorské společnosti Länderbahn GmbH, která mimo jiné provozuje rychlíky Alex spojující Mnichov s Prahou, zapůjčeni na vozbu mezi pohraniční stanicí Furth im Wald a bavorským Schwandorfem. Stalo se tak s ohledem na nedostatek německých strojvedoucích. Hrozilo, že partnerská Länderbahn dopravu po Německu omezí, či dokonce nahradí autobusy. „Německá strana hledala nejsnazší způsob, jak situaci vyřešit. Po dohodě od 17. května, a to pravděpodobně až do první poloviny července, kdy skončí rozsáhlé výluky na Domažlicku a v okolí Chamu, vozí naši zaměstnanci rychlíky Alex v čele s motorovými lokomotivami Herkules po území Bavorska," potvrzuje šéfdispečer ČD Lukáš Zástěra.

Vzhledem k tomu, že zaměstnanci Českých drah museli odjíždět v době uzavřených hranic do sousedního Německa, byla přijata opatření, aby se co nejrychleji dostali do a ze zaměstnání. Díky domluvě se zahraničním partnerem se zabezpečila smluvní taxislužba, která dotyčného pracovníka odvezla z Domažlic do stanice Furth im Wald a naopak, zpočátku pochopitelně se zdravotními prohlídkami na obou stranách hranice. V některých případech strojvedoucí museli přespávat ve Schwandorfu tak, aby byla zajištěna vozba posledních a prvních rychlíkových spojů.

Problémy měli i v Sasku

Nepoměrně jednodušší situace nastala u přeshraniční regionální železniční linky U28, která standardně jezdí mezi Děčínem, Bad Schandau, Sebnitz, Dolní Poustevnou a Rumburkem. Tam čeští provozní zaměstnanci vypomáhali od 6. do 14. června na zkrácené trase vedoucí z Bad Schandau do Sebnitz, kde vedli Desira společnosti DB Regio. Ta jsou jinak v provozu na celé zmíněné česko-německo-české trase. Čeští strojvedoucí zastoupili do úplného otevření hranic saské kolegy, jichž má Německá dráha (DB) velký nedostatek. Podobně jako v Bavorsku by i v tomto případě musel být provoz buď zastaven, nebo nahrazen autobusy, což vzhledem ke členitému terénu nebylo příliš vhodné. Trať mezi Sebnitz a Bad Schandau představuje nejen důležitou regionální spojnici, ale je i vyhledávanou turistickou dráhou, proto byl německý zájem o udržení provozu značný.

Vzhledem k rozdělení linky U28 na tři sektory se čeští strojvedoucí podíleli také na vnitrostátní vozbě mezi Dolním Žlebem a Děčínem, respektive Dolní Poustevnou a Rumburkem českými vozidly řad 810 a 814. Přes Děčín a Bad Schandau shodou okolností jezdí běžně i vícesystémové stroje Vectron řady 193, které mají ČD v dlouhodobém pronájmu na linku Praha – Berlín. Vzhledem k pandemii zůstaly některé stroje pouze jako rezervní, čehož využilo Oblastní středisko provozu Východ k proškolení některých strojvedoucích právě na tuto lokomotivní řadu. Jeden z Vectronů byl zapůjčen během posledního květnového týdne do Břeclavi, odkud vyjížděl na pravidelných expresních spojích mezi Břeclaví a Bohumínem. A tady se rovněž uskutečnil pod dohledem zkušeného pilota zácvik moravských kolegů.

Nové vozy ČD čekají testy

Už za několik týdnů by se měla na cerhenickém okruhu objevit první pětivozová souprava nových vozů, které pro České dráhy vyrábí konsorcium Siemens Mobility – Škoda Transportation. Zatím je ve výrobě a v různé fázi rozpracovanosti pětadvacet vozů. ČD jich nakoupí padesát. Nasadí je na rychlíky Krušnohor a Západní expresy.

Josef Holek | Foto: autor

Polovina z padesáti osobních vozů, jež si u konsorcia Siemens Mobility – Škoda Transportation objednaly ČD, jsou v závodech firem ve Vídni a Ostravě v různé fázi rozpracovanosti. První jsou dokonce před dokončením, již se zavázanými podvozky nebo hotovým interiérem. Letos v létě by měly začít zkoušky na okruhu Výzkumného Ústavu Železničního v Cerhenicích. Informovali o tom zástupci výrobců na červnovém kontrolním dnu v Ostravě.

Zástupci managementu ČD uvedli, že projekt, který je interně označený jako CD50, se z pohledu úseku obchodu ČD odehrává velmi dobře. „Samotné řízení i realizace projektu a komunikace mezi dodavateli a ČD jakožto zákazníkem probíhají na profesionální úrovni a jsme za to rádi," řekl Petr Vondráček, ředitel odboru dálkové dopravy ČD. „V rámci kontrolního dne nebyly z našeho pohledu zjištěny žádné nedostatky. Nyní jsme spokojeni a vyráběná vozidla zcela odpovídají našim požadavkům a kvalitativním parametrům," dodal Vondráček. Důležité však bude hodnocení po dokončení a jejich spolehlivost v reálném provozu. V Ostravě bylo představeno třináct vozů, dalších dvanáct je rozděláno ve Vídni.

Pro expres i rychlík

Práce bohužel přibrzdila koronavirová pandemie. Problémy byly zejména s dodávkami dílů od zahraničních subdodavatelů. „Dopady stále vyhodnocujeme vzhledem k různému průběhu nemoci v dalších zemích, odkud máme dodavatele," potvrdil Pavol Ježík, projektový manažer Škody Transportation. Podobně se vyjádřila i Daniela Černá, mluvčí Siemens Mobility. Dopravce chce vozy vycházející z netrakčních jednotek Viaggio Comfort, známé spíše jako railjet, nasadit v prosinci příštího roku na Západní expres z Prahy do Chebu i rychlík Krušnohor mířící Prahy do Ústí nad Labem, Karlových Varů a Chebu.

Vagony nabídnou moderně řešený interiér s pohodlnými sedačkami, wi-fi připojení k internetu, elektrické zásuvky a porty USB pro dobíjení přenosné elektroniky a nejmodernější, audiovizuální informační systém. Novinkami budou i bezdrátové nabíjení mobilních telefonů pro cestující v 1. třídě, lepší propustnost oken pro signál mobilních telefonů či vyšší nosnost plošiny pro nástup/výstup osob na vozíku. Vozidla zvládnou rychlost 200 km/h, soupravy bude navíc možné běžně posilovat o další vozy.

ČD mají vlastní dětskou skupinu. Díky DVI

Dopravní vzdělávací institut (DVI) otevírá dětskou skupinu Sovička pro děti zaměstnanců Skupiny České dráhy. Vybudování zařízení pro předškolní péči o děti pracovníků bylo již delší dobu jedním z cílů předsedkyně představenstva DVI Blanky Havelkové. „Projekt reaguje na nedostatečné kapacity ve státních zařízeních a umožní docházku dětem, které by do běžné školky nebyly přijaty. Chceme poskytovat kvalitní a dostupnou péči. Název dětské skupiny jsme nevybrali náhodou. Sova je symbolem moudrosti a vzdělání a je potřeba se v tomto směru věnovat i těm nejmenším," vysvětlila.

Realizovat nápad pomohly až evropské dotace. V náročném výběrovém řízení DVI se žádostí uspělo a projekt získal v lednu 2020 podporu více než 1,5 milionu korun. Dotace částečně pokryje náklady na vybudování a provoz v následujících dvou letech. „Vlastní firemní školka je u velkých zaměstnavatelů standardním benefitem, který může být rozhodujícím faktorem pro udržení stávajících a nábor nových zaměstnanců. I pro nás je důležité přispívat k lepšímu slaďování rodinného a pracovního života pracovníků," uvedla Havelková.

Využili původní učebny

Prvním krokem byl výběr vhodných prostor. DVI využil učeben v Karlíně, které však nevyhovovaly z hlediska stavebních a hygienických podmínek. Prostor tedy prošel náročnou rekonstrukcí, završenou kolaudací pro účely dětské skupiny. Kapacita Sovičky je jedenáct dětí ve věku od 2,5 roku, o něž se bude starat kvalifikovaný dvoučlenný personál každý všední den. Zajištěná je i strava formou dovážených obědů a svačinek.

„Nyní připravujeme dětskou skupinu na provoz a první děti přivítáme 7. července. O prázdninách provozujeme dětskou skupinu v režimu příměstských táborů, kdy rodiče mohou zapsat své děti na týdenní program. Toto je alternativou k pobytu v mateřských školkách, které jsou část léta uzavřené kvůli čerpání dovolených. Snažíme se tak vyjít vstříc co největšímu počtu rodičů," uvedla Marie Víravská, vedoucí skupiny. Rodiče mohou děti přihlásit na webových stránkách www.dssovicka.cz. Od září už Sovičku čeká standardní provoz, kdy lze děti zapsat ke klasické docházce jako v běžné školce. (red)

Léto na železnici: **Kam vyrazit?**

Doba koronavirová pominula a vlak se opět stal ideálním společníkem při výletech do přírody nebo k našim zahraničním sousedům. Vzít s sebou si samozřejmě můžete i kolo. České dráhy kromě toho vypraví také řadu parních vlaků.
Při všech cestách lze využít výhodnou Jízdenku na léto. Osvědčila se rovněž mobilní aplikace ČD Vlakem na výlet. Co vše na vás během července a srpna čeká? Přinášíme řadu tipů na nadcházející léto.

Jízdenka na léto

Síťová jízdenka týden anebo dva nabízí neomezené cestování po celé zemi. Sedmidenní verze vyjde držitele In Karet na 690 Kč, čtrnáctidenní pak na 990 Kč. Cestovatelé, kteří nemají In Kartu, si budou muset připočíst vždy po jedné, respektive dvou stovkách. Doklad platí vždy pro jednu osobu do 2. třídy.

Nostalgické akce

Červenec 2020

Termíny	Název akce	Technika
4. 7.	Parním vlakem z Lužné k Berounce	Loko 534.0323
4. 7. a dále každý víkend	Výletní vlaky do Lednice	M 131.1448
25. a 26. 7.	Parní léto na trati 227 (Kostelec u Jihlavy – Slavonice)	310.093

Srpen 2020

Termíny	Název akce	Technika
Každý víkend	Výletní vlaky do Lednice	M131.1448
1., 2., 8. a 9. 8.	Parní léto na trati 227 (Kostelec u Jihlavy – Slavonice)	310.093
22. 8.	Chodovar Expresy (z K. Varů a Plzně) do Chodové Plané	K. Vary – 749 Plzeň – T435.0145
29. 8.	Posázavské linky	434.2186
30. 8.	Párou Prahou	434.2186

Regionální dny železnice a Den železničářů

Termín	Místo konání
5. 9.	Karlovy Vary
12. 9.	Praha
12. 9.	Česká Třebová
26. 9.	Ostrava
26.–27. 9.	Lužná u Rakovníka (DŽ)

Josef Holek | Foto: archiv ČD, Eurail, Dennis Hübsch

Začínají očekávané dovolené a vlaky se znovu pomalu plní výletníky. Při cestování do všech koutů naší země je navíc možné ušetřit díky výhodné Jízdence na léto, která se stala každoroční tradicí. Pokud ještě nejste rozhodnutí, kam vyrazit, skvěle napoví mobilní aplikace Vlakem na výlet. A je jedno, jestli si chcete vychutnávat krásy České republiky sami, anebo vezmete celou rodinu. Případný bicykl také není problém. Půjčit si ho můžete v řadě cyklopůjčoven ČD přímo na nádražích. Tady je souhrn toho nejzajímavějšího, co dopravce připravil.

Kolo za pár korun

Dovolenkové aktivity si lze zpříjemnit například cyklovýlety. Kromě toho, že vlaky Českých drah můžete přepravovat vlastní stroje, je možné si kvalitní a řádně servisovaná kola vypůjčit i v cyklopůjčovnách ČD Bike na řadě tuzemských nádraží. Odpadnou tak starosti s přepravou kola na místo výletu. Mimo to je možné ho vrátit na jiném nádraží, než kde bylo vypůjčeno. Bicykl z půjčovny navíc cestuje na vybraných tratích ve vlaku ČD zdarma, bez poplatku je rovněž možnost úschovy ve vybraných úschovnách zavazadel ČD. A pokud se bojíte, že by vás mohl někdo předběhnout, rezervujte si jej. Ceny za pronájem se pohybují v řádech sto korun. Půjčovny disponují i elektrokoly, dětskými koly, koloběžkami a dětskými cyklosedačkami.

Za nostalgií se sluncem v zádech

Během turistické sezony, která odstartovala v polovině června, se uskuteční řada jízd v čele s historickými parními, motorovými i elektrickými lokomotivami a dalšími železničními skvosty. U těch nejstarších se napří-

Výlety v kapse

Rozmanitou nabídku výletů po České republice nabízí největší výletní portál a mobilní aplikace Vlakem na výlet od Českých drah. Vybrat si můžete ze stovek tipů pro nejrůznější cílové skupiny po vlastech českých. Součástí „apky" jsou nejen tipy v destinaci, ale množství praktických informací včetně popisu cesty z nádraží či časová a fyzická náročnost výletu. Vyhledávání je možné například podle regionu nebo podle cílové skupiny, pro rodiny s dětmi, pro mladé, pro turisty, pro železniční fandy nebo třeba pro gurmány. Obsah je průběžně aktualizován a doplňován.

klad svezete na dřevěných lavicích a zažijete atmosféru let dávno minulých. Centrem dění se opět stane ČD Muzeum v Lužné u Rakovníka. Podrobnosti o programu ČD Nostalgie a provozu muzea najdete na nové webové stránce www.cdnostalgie.cz. Završením sezony pak budou Regionální dny železnice a Den železničářů v Lužné (více v infoboxech).

Vlakem i autem

Je celkem obvyklé vyrazit na dovolenou autem. Ale využít se také dá výhod cestování vlakem a auto si sebou jednoduše „přibalit". Vlak se tak stává plnohodnotnou alternativou individuální dálkové dopravy. Jen pro příklad – automobil naložíte v Praze na patrový, plošinový vůz, zalehnete pod peřinu na pohodlném lůžku a ráno se probudíte pod slovenskými Tatrami. „První autovlak po koronavirové krizi vyjel na Slovensko již na konci června. V soupravě nabízíme převážně lůžkové vozy řady WLABmz s oddíly De-Luxe," upřesnil Jiří Sádovský, vedoucí oddělení produktů ČD. Jednosměrné jízdenky pro autovlak do Popradu-Tater začínají na příznivých 1 905 korunách. Ceny do Košic a Humenného startují na 2 088 Kč. Nejrychlejší spojení ČR a Slovenska však zajišťují spoje SC Pendolino, Košičan z Prahy vyjíždí v 7:08. Košice naopak opouští v 15:00. Vlaky ČD několikrát denně zajíždí i do Bratislavy nebo Žiliny. Bez auta, ale zato v luxusu lůžkových vozů, je možné vychutnat i cestu do švýcarského Curychu. Sem České dráhy po vynucené pauze vyjely 28. června.

Hitem posledních let se stal rychlík z Bohumína na polský poloostrov Hel. Desetivozová souprava sestavená z vozů řad A, B a BDs na sever Polska zajíždí i letos. V provozu jsou sezonní rychlíky R 402/403 Wydmy každý den až do 1. září.

Na noční hlídce s bezpečnostní agenturou

České dráhy musejí před nenechavci a vandaly chránit nejen svá železniční vozidla, ale i řadu nemovitostí. Například části nádraží. A zvláště skladové prostory se někdy stávají rejdištěm bezdomovců a narkomanů. Na jednu noc jsme se stali součástí hlídky bezpečnostní agentury a vypořádali s několika nelegálně ubytovanými jedinci.

Josef Holek | Foto: autor

S pracovníky bezpečnostní agentury Securitas se cestující mohou setkat běžně, například při doprovázení vlaku. Jenže ČD si musí hlídat i vlastní nemovitosti. Na seznamu mají také sklady, které někdy chtějí obývat nezvaní hosté. Jednoduše se do objektů vloupají a chtějí v nich nerušeně přebývat.

Nádraží v Českých Budějovicích se halí do tmy. Stojíme uprostřed starých hal, které jsou místy přepažené starými kancelářemi. Vyraženými okny fouká chladný vítr. Přešlapujeme v rohu, kam nedopadá svit venkovního osvětlení. Asi 30 metrů od nás si právě připravuje pelech bezdomovec. Matraci tu měl, peřinu si přinesl v igelitce. Než se vynoříme ze stínu, stahuje kalhoty a pár centimetrů od polštáře chce vykonat velkou potřebu. To už ale ticho protíná křik strážných. Neuplyne ani minuta a bezdomovec s několika peprnými výrazy a stále staženými gatěmi opouští prostor.

Vtom ucítíme dým. Že by hořelo? „Ne, to jen ve staré kanceláři někdo rozdělal oheň v kamnech," konstatuje sekuriťák. Svůj rajon dobře zná. Bereme za kliku, překročíme staré oblečení, zakopáváme o několik pivních lahví a probouzíme mladší pár bezdomovců. Bezzubé dívce je asi pětadvacet, mladík je jen o málo starší. Prý co děláme v jejich bytě a proč jim tam děláme nepořádek… Nejprve si vysvětlíme, že kamrlík není jejich. A nájem? Kdeže. A o úklidu nemůže být řeč už vůbec. Stěny zdobí potrhané snímky nahotinek, podlahu pokrývá vrstva hadrů, dlouho nevymalovaná místnost se halí do závoje kouře z netěsných kamen a na loži ze starých matrací a bund se válí odpadky. Tentokrát ale volíme mírnější tón, dáváme dvojici potřebný čas na zabalení a pečlivý úklid. Oheň hasíme zbytkem piva. Holčina nakonec hlesne, že by si chtěla vzít i svou dávku. Když se na pohled hezké, ale těžce zanedbané dívky optáme, co bere za drogy a proč tu je, pošle nás do patřičných míst. Všimneme si jen, že si do kovové krabičky balí injekční stříkačky. I tahle dvojice dnes přenocuje jinde.

Chceš si šlehnout?

Třetí sektor, třetí příběh. Tentokrát baterkou svítíme na vylomené dveře. I administrativní část budov se stala dočasným obydlím kohosi. Když vstoupíme, vyrazí na nás pes. Tasíme pepřové spreje, ale majitelka, spatřujíc, že se jí do „domácnosti" hrne parta hromotluků, chlupáče stahuje. Z místnosti se line nepopsatelný zápach. Z odpadu od uraženého umyvadla trčí použitý toaletní papír, rohy jsou pokryté výkaly, podlaha se leskne střepy z lahví. Mezi tím je zamícháno pár injekčních stříkaček, prezervativů a leží zde i dvojice narkomanů. Pár dobrých a nahlas vyslovených rad nakonec zvedá dvojici ze země. Dívka se pakuje vcelku rychle, muži se moc nechce, začíná smlouvat. Vtom se ozve mladá žena: „Jsem maminka," říká. V ten okamžik pojímáme podezření, že v chlívku přebývá i dítě. Prohledáme prostor. S důraznou prosbou se obracíme na matku. „Kde je?" „U babičky, doma," odpoví s úšklebkem. Ještě nám stačí uštědřit pár ostrých nadávek, pohrozit jehlou a uraženým hrdlem lahve, ale veškeré snahy o útok okamžitě utíná dvojice hlídačů.

Další prostory už své časté hosty neukrývají. Jen dvojice, kterou jsme před chvílí vykázali od teplých kamen, se chtěla vrátit. Prý pro dávku pervitinu. Říkají, že se rozdělí, když je necháme přespat. Stačilo ukázat prstem ven a hned zmizeli. Zbytek šichty se odehrál bez dalších dobrodružství.

ŽOS Zvolen: 150letá tradice v opravách kolejových vozidel

Generální opravy a modernizace dieselelektrických lokomotiv a motorových jednotek. To jsou dvě hlavní činnosti, kterým se v opravárenském podniku ŽOS Zvolen věnuje 400 pracovníků. Společnost se rovněž zabývá servisem a údržbou železničních kolejových vozidel, výrobou a opravami podvozků, opravami různých typů spalovacích a trakčních motorů, brzdových komponentů, dvojkolí i kompletní elektroinstalací.

Zvolenský podnik si brzy připomene 150 let své existence. Kdysi velmi slavné existence, kterou provázely i těžké roky. Tato období podnik překonal a dokázal se opět postavit na nohy. Dnes je jeho vedení v rukách mladého a dynamického managementu. „Jsme opravárenský podnik, který už mnohokrát v minulosti dokázal, že dokáže udělat kvalitní opravu či modernizaci lokomotiv a motorových jednotek," říká generální ředitel Imrich Czére.

Odbornost a kvalitu oprav zabezpečuje bezmála 400 pracovníků, kteří rozumí své práci. Důkazem jsou také zakázky, které do firmy přicházejí. V tomto roce společnost pracuje na opravách lokomotiv řady 757, 754, 756 a 744. Pro ČD Cargo se ve Zvolenu opraví devět lokomotiv řady 750, z toho je šest strojů již hotových. Minulý rok byly dodány dvě motorové jednotky 813-913.2 pro KŽC, určené pro příměstskou dopravu v okolí Prahy. Pro ŽS Cargo Slovakia se uskuteční modernizace posunovacích lokomotiv 712. První dvě vozidla jsou už v provozu a další dvě budou připravená pro nasazení v průběhu následujících měsíců.

Nezbytné technologie

Pro dosažení kvalitních výsledků musí být společnost patřičně vybavená. ŽOS Zvolen disponuje komplexním technologickým vybavením pro diagnostiku a opravu kolejových vozidel a jejich částí. „Máme vlastní kapacity na převíjení a testování trakčních motorů, lakování, strojní výrobu. Jsme naprosto soběstační," zdůrazňuje Imrich Czére.

Technologické vybavení ŽOS Zvolen umožňuje opravu spalovacích motorů ČKD Praha (K6S230DR, K6S310DR, K12V230), což pro podnik znamená velké množství zakázek souvisejících s opravou uvedených spalovacích motorů, stejně jako i celých lokomotiv z produkce ČKD Praha. Lokomotivy z ČKD Praha tak nadále nacházejí uplatnění u domácích i zahraničních vlastníků a provozovatelů vozidel. Kromě motorů ČKD disponuje ŽOS opravárenskými možnostmi pro vybrané modely motorů Caterpillar, LIAZ, MAN a MTU.

V současnosti se společnost orientuje hlavně na servis, revize a generální opravy dieselových lokomotiv a motorových jednotek. Důležitou součástí výrobního programu jsou však také částečné modernizace zvyšující provozní, bezpečnostní a užitkové vlastnosti vozidel a komfort jeho obsluhy nebo komplexní modernizace lokomotiv zaměřené na výměnu trakčního řetězce a jeho ostatních podsystémů. Tato technická řešení jsou šitá na míru požadavkům zákazníků a splňují náročné požadavky EU legislativy pro kolejová vozidla a na emisní limity spalovacích motorů. Hlavní výrobní program doplňují opravy elektrických lokomotiv jednosměrné trakční soustavy a strojová výroba součástek a dílů pro renomované výrobní společnosti v Evropě.

ŽOS Zvolen, podobně jako mnohé jiné podniky, se v minulosti potýkal s vysokou přezaměstnaností a fixními náklady, které ho ekonomicky zatěžovaly. Management se zaměřil na modernizaci řízení, ale i na racionalizaci a optimalizaci procesů s cílem zabezpečit stabilní fungování a vysokou kvalitu výroby. „Naše společnost zastává významné místo na trzích střední Evropy v segmentu opravy kolejových vozidel a vytváříme tradici oboru v našem krásném regionu," dodává na závěr Imrich Czére.

Imrich Czére, generální ředitel ŽOS Zvolen

Josef Holek | Foto: autor, archiv K. Beneše, A. Diviše a ČD

VUZ hraje prim v testování kompatibility ETCS

Výzkumný Ústav Železniční (VUZ) jako první nabídl českým dopravcům testy kompatibility Evropského zabezpečovacího systému ETCS. Za úspěchem stojí kromě dalších specialistů VUZ i Karel Beneš a jeho kolegové Jan Vašků a Robert Hrdina. Právě oni jako první splnili všechny podmínky odborné způsobilosti k provádění testů kompatibility ESC mezi palubní a traťovou částí ETCS.

K dopravě a železnici měl plzeňský rodák a vedoucí oddělení zabezpečovacího VUZ Karel Beneš blízko od studentských let. Po absolvování základní školy odešel studovat nejdříve střední průmyslovku a poté i univerzitu. Později se dostal i do hledáčku mistra českých zabezpečovacích zařízení, docenta Ivana Konečného.

„Ještě na základní škole, když jsem se rozhodoval, co budu dělat, sedl jsem se seznamem středních škol, které v Plzni připadaly v úvahu, a metodou vyškrtávání jsem vybral Střední průmyslovou školu dopravní v Koterovské ulici, obor Zabezpečovací a sdělovací technika. Po maturitě jsem navázal na Západočeské univerzitě, na Fakultě elektrotechnické. Rodinná anamnéza u mě nebyla," shrnul s úsměvem pan Beneš.

Země si drží to své

Krátce po státnicích jej oslovil docent Ivan Konečný, někdejší specialista VUZ a docent na univerzitě. „Neměl jsem nic, v oboru jsem byl, nebylo co řešit. Pracoviště jsme měli na Sulkově, které docent Konečný vedl. Začínal jsem na nejnižší pozici výzkumného a vývojového pracovníka a postupně jsem se seznamoval s oborem a chodem ústavu. Po pár letech pan Konečný řekl, že potřebuje nástupce. A ukázal na mě. Nyní jsem vedoucím oddělení zabezpečovacího VUZ, jen už nesídlíme na Sulkově, ale v plzeňské Farského ulici."

Už v dobách, kdy pan Beneš studoval, nebyl systém rozsáhlého evropského zabezpečovače ETCS neznámý. Západní Evropa si totiž v devadesátých letech uvědomila, že národních zabezpečovacích systémů je veliké množství. V podstatě každá země měla svůj. Stálo tedy za to vyvinout jeden, sjednocující, který by přispěl k interoperabilitě. Dodejme, že systém vlakového zabezpečovače musí být, ze své podstaty, instalován na železniční infrastruktuře i na kolejových vozidlech (traťové a palubní subsystémy).

Složitý, ale vychytaný

Koncepčně je sytém ETCS poměrně starý. Nicméně členské země Evropské unie se v praktické implementaci posunuly jen málo v porovnání s původními očekáváními. „Ten systém je totiž nesmírně složitý. Byl deklarovaný jako jednotný evropský systém, ale bylo těžké přimět jednotlivé členské státy, aby systém zjednodušily. Aby ořezaly své regionální zvyklosti a systémy. Složitý je tedy v tom smyslu, že každý do něj chce implementovat všechny funkcionality, které udrží, i specifické principy vlastního zabezpečení," zhodnotil Karel Beneš. „Navíc byly, a bohužel stále ještě jsou některé nejasnosti v evropských specifikacích ETCS. Přidáme-li k tomu, že systém vyrábí různí evropští výrobci, dílčí nejistota ohledně vzájemné kompatibility přetrvává."

Jde tedy o velmi složitý počítačový systém, který v sobě nese tisíce požadavků. Zároveň musí být naprosto bezchybný. „Jistě víte, co se děje, když vám zamrzne počítač. A teď si představte, že vám vypadne systém, který zabezpečuje provoz vlaků. Proto je nesmírně náročné ETCS nastavit tak, aby se chyby, které by mohly mít fatální následky, neobjevily," zmínil úskalí.

Tančíme v rytmu Level 2

Na VUZ jsou zabezpečovací zařízení tradičním oborem. Co se týká ETCS, v roce 2002 začaly na zkušebním okruhu v Cerhenicích práce na instalaci ETCS Le-

vel 1. Jenže ETCS má tři úrovně, v ČR se nyní buduje Level 2. A tomu odpovídá i rozvoj zkušebního zařízení ETCS na zkušebním okruhu – dnes disponuje zařízením ETCS Level 1 i Level 2. Trojka už je pak kompletním zabezpečovacím systémem. „Kdybychom tvořili zcela novou trať, kde ještě nikdy nebyl žádný zabezpečovač, bylo by vhodné, abychom instalovali rovnou Level 3. Budujete zcela nový systém.“ Proč jsme touto cestou nešli při

rekonstrukcích koridorů? Třetí úroveň nebyla zcela vyladěná. Navíc by byla přestavba velmi nákladná. „Většinu toho, co jsme připravili, bychom vyhodili. My už jsme tedy zdroj informací pro ETCS měli, takže jsme ho jen využili a přidali k němu ETCS druhé úrovně,“ vysvětlil Beneš.

Všichni dopravci, kteří plánují provozovat drážní dopravu po českých tratích vybavených ETCS i po roce 2025, musejí do té doby zajistit mimo jiné i testy kompatibility ESC mezi palubní a traťovou částí evropského zabezpečovacího systému ETCS na vozidle každé jednotlivé typové řady, resp. typové změny vozidla. Tento požadavek zavedla členským státům, resp. správcům infrastruktury Evropská komise prostřednictvím Technické specifikace pro interoperabilitu TSI strukturálního subsystému Řízení a zabezpečení.

A VUZ, díky svému obrovskému zázemí, zkušenostem a portfoliu služeb, smí jako první komerční subjekt v Česku provádět potřebné testy kompatibility ESC (ETCS Systém Compatibility, česky Kompatibilita systému ETCS) v rozsahu pro naši zemi.

VUZ jedničkou

Naprostá většina jednotlivých testů se dá absolvovat přímo v Cerhenicích. Výjimkou je specifické prostředí mezi Břeclaví a Bernhardsthalem, tedy hranice mezi sítí Správy železnic a ÖBB Infrastructur. „Díky našemu zázemí se zkušebním okruhem můžeme poskytnout provedení testů zcela bez komplikací způsobených běžným provozem. Disponujeme technickými prostředky, kdy je možné vzdáleně ovládat traťovou část přímo z kabiny zkoušeného vozidla, což výrazně zrychluje provedení zkoušky. Zároveň platí, že instalace na okruhu je zcela funkčně i technicky analogická s ETCS na tratích Správy železnic,“ vyzdvihl Martin Bělčík, generální ředitel VUZ.

VUZ se na projektech v oblasti jednotného evropského vlakového zabezpečovacího systému ETCS podílí dlouhodobě a je v oboru uznávanou odbornou autoritou. Právě jeho inspektoři Jan Vašků, Robert Hrdina a Karel Beneš jako první splnili všechny podmínky odborné způsobilosti k provádění testů kompatibility ESC mezi palubní a traťovou částí ETCS.

K čemu slouží testy kompatibility ESC

- Jejich splnění vyžaduje při schvalování zástavby ETCS na vozidlo Drážní úřad, resp. Správa železnic na základě TSI CCS a dalších národních předpisů.
- Dokládají kompatibilitu zkoušené palubní části a traťové části ETCS na síti Správy železnic.
- Předcházejí spolehlivostním komplikacím způsobeným nepředvídatelnými chybami v rámci nekompatibility zařízení ETCS různých výrobců, či dokonce v rámci konstrukce nebo instalace. Provozovateli vozidel tak zajistí větší míru spolehlivosti a dostupnosti při provozování vozidel se systémem ETCS.

ŘEKLI O KARLU BENEŠOVI

Libor Lochman
výkonný ředitel, CER

Karla znám od doby, kdy nastoupil do VUZ. Je za každých okolností spolehlivý, člověk na svém místě na všech pozicích, které zastával. A zejména stále přátelský a pozitivně naladěný – toho jsem si vždy cenil. Ať už v minulosti jako ředitel VUZ, nebo nyní, kdy ho vídám v Bruselu na jednáních expertů CCS.

Antonín Diviš
náměstek ředitele pro výzkum a vývoj, AŽD

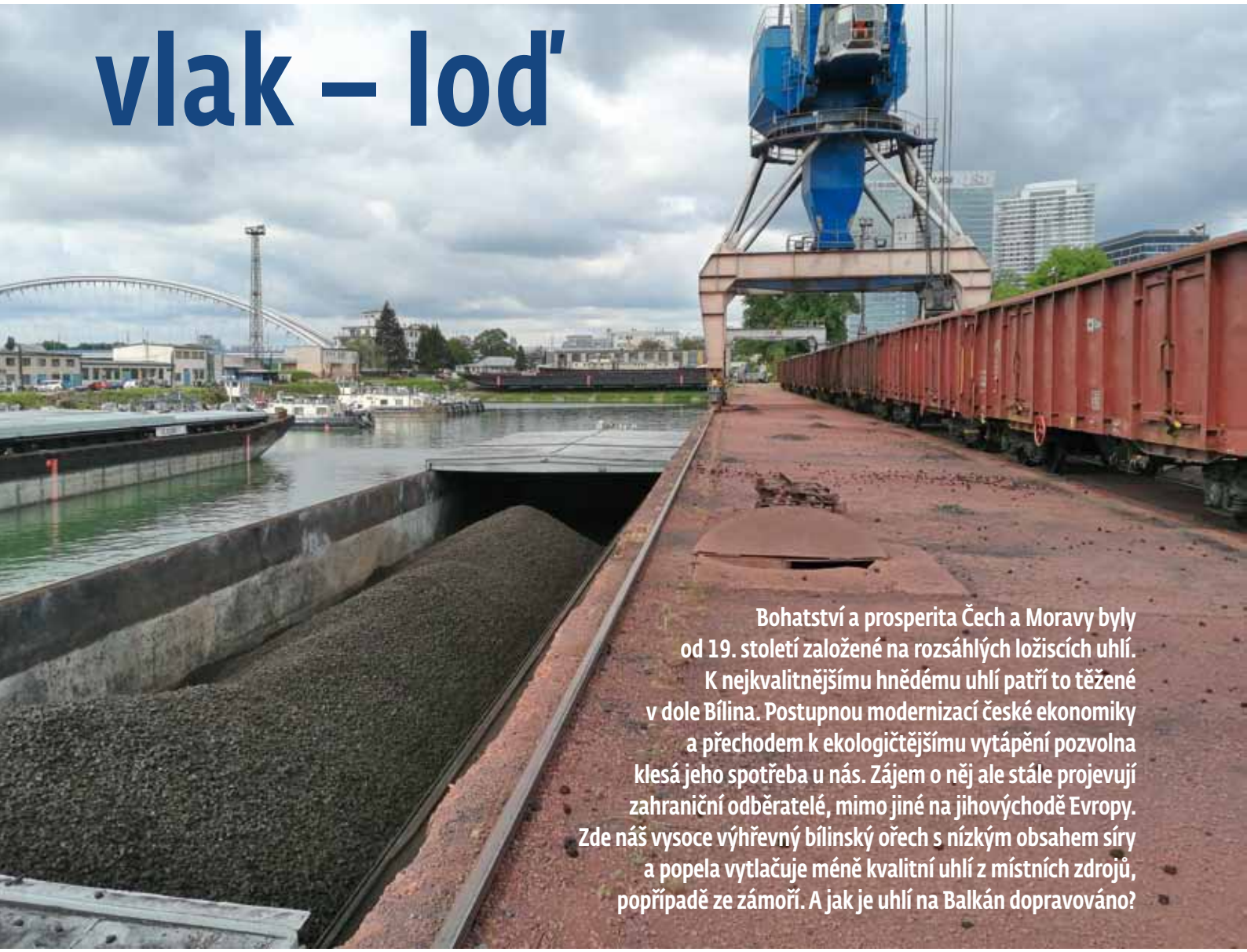
S Karlem Benešem spolupracujeme dlouhé roky. Je pro nás respektovanou autoritou, osobou s obrovským přehledem v oblasti filozofie a principů zabezpečovací techniky. To, čeho si u něj obzvláště ceníme, je schopnost naslouchat názorům druhé strany. Potkáváme se pravidelně při technických diskusích, kde se snažíme obhajovat naše technická řešení, v rámci nichž musíme reagovat na jeho velmi přesně cílené dotazy. Je člověkem s velmi pohotovým a přesným uvažováním.

Jan Vašků
vedoucí oddělení ERTMS, VUZ

Karel Beneš se stal mým odborným mentorem. Díky tomu jsem měl perfektní možnost se ihned od začátku své kariéry učit našemu oboru zabezpečovacích systémů od jednoho z mála špičkových odborníků v republice. Karel je skutečně doslova jedním z odborných pilířů VUZ. Vždy jsem hodnotil jeho vysoce kvalitní profesní přístup, který ale jde vždy ruku v ruce s férovým a čestným chováním jak k nám kolegům, tak k zákazníkům.

VUZ Výzkumný Ústav Železniční, a.s.
Člen Skupiny ČD

Přepravy uhlí v kombinaci vlak – loď



Bohatství a prosperita Čech a Moravy byly od 19. století založené na rozsáhlých ložiscích uhlí. K nejkvalitnějšímu hnědému uhlí patří to těžené v dole Bílina. Postupnou modernizací české ekonomiky a přechodem k ekologičtějšímu vytápění pozvolna klesá jeho spotřeba u nás. Zájem o něj ale stále projevují zahraniční odběratelé, mimo jiné na jihovýchodě Evropy. Zde náš vysoce výhřevný bílinský ořech s nízkým obsahem síry a popela vytlačuje méně kvalitní uhlí z místních zdrojů, popřípadě ze zámoří. A jak je uhlí na Balkán dopravováno?

Překládka uhlí v přístavu Bratislava-Pálenisko

Michal Roh | Foto: autor, BUDAMAR SOUTH, marinetraffic.com

V květnu tohoto roku se ČD Cargo podílelo na zcela novém obchodním případu. Jednalo se o vývoz 8 tisíc tun hnědého uhlí ze Severočeských dolů do Srbska. Zcela nová byla i přepravní technologie, při které byla zvolena kombinace železniční a vodní dopravy.

Celý kontrakt byl rozdělen na dvě části. Každá část představovala přepravu tří ucelených vlaků o netto hmotnosti 4 tisíce tun v relaci Světec – Bratislava-Pálenisko, překládku na tlačnou říční sestavu (tlačný remorkér + 4 čluny) v bratislavském přístavu společnosti Slovenská plavba a prístavy a následnou přepravu po Dunaji ke konečnému odběrateli. Plavba do Srbska trvá zhruba pět dní, až do přístavu Constanta na břehu Černého moře se bratislavské čluny dostanou za necelé dva týdny. Na přepravu byly nasazeny vysokostěnné vozy ČD Cargo s kovovou podlahou, aby byla umožněna bezproblémová překládka drapáky v přístavu. S ohledem na termín odplutí lodě musela být přeprava realizována v režimu just in time. Sledovat zásilku při její přepravě po železnici problém není, ale méně známý je fakt, že stejným způsobem lze sledovat i říční čluny (www.marinetraffic.com).

Omezení na území Srbska

Kombinovaná technologie železnice – voda byla zvolena z několika důvodů.

Tím hlavním byla asi výrazná dopravní omezení na síti Srbských železnic. V současné době probíhají rozsáhlé stavební práce na hlavním koridoru mezi Suboticí a Bělehradem, a přepravit tak zboží tímto směrem je komplikované. Nákladní vlaky musí při výluce využívat méně kapacitní jednokolejné a neelektrifikované tratě, což nejen že prodlužuje čas přepravy, ale má to samozřejmě i nepříznivý vliv na oběh souprav. Nezanedbatelnou roli při rozhodování sehrál i fakt, že Srbské železnice mají velice špatnou platební morálku ve vztahu k poplatkům za používání vozů.

Obchodní případ byl zrealizován díky výborné spolupráci ČD Cargo se společností CARBOUNION BOHEMIA, respektive Carbosped. Ta se ročním přepravním objemem okolo 4 mil. tun řadí k našim nejvýznamnějším zákazníkům. Spolupráce se dnes neomezuje jen na přepravy pevných paliv, ale i dalších komodit, jako například dřeva a dalších. Ani tentokrát ČD Cargo nezklamalo a obchod mohl být zrealizován k plné spokojenosti zákazníka.

V čele prvního vlaku do Bratislavy stanula 4. května 2020 lokomotiva 163.257.

MALÝ EXKURZ DO MINULOSTI

V letech 1977–1996 byla tímto kombinovaným způsobem zásobována elektrárna Chvaletice. Z dolů v severních Čechách bylo uhlí vlaky odváženo do Vaňova, resp. Prosmyk a odtud pak tlačnými soulodími proti proudu Labe do Chvaletic. Ročně se jednalo asi o 2,5 milionu tun paliva.

Foto: SOA Litoměřice

Tlačné soulodí Orava mířící do Srbska na stránkách marinetraffic.com

Nejednalo se však o první přepravu tohoto typu. Již několik let je s ČD Cargo přes bratislavský přístav expedováno do Srbska černé uhlí z Ostravsko-karvinského revíru. Technologie je tedy životaschopná a cenově i technologicky konkurenční k přímé železniční přepravě. Je možné ji využít nejen pro přepravy hromadných substrátů, ale i dalších druhů zboží. Omezení na srbské infrastruktuře budou totiž železniční provoz ovlivňovat ještě několik let.

Žena, která si podmanila parní lokomotivy

O zodpovědnou práci strojvedoucího má v posledních letech zájem stále více žen. Už loni se za řídicím pultem vlaků ČD pravidelně objevovala více než desítka žen, přičemž další se na tuto náročnou profesi připravovaly. Ale zatímco v běžném provozu je něžné pohlaví už jako doma, na stanovištích parních lokomotiv veleli do konce minulého roku výhradně muži. Vše se změnilo příchodem strojvůdkyně Katarzyny Martečíkové-Gryzgot. Křehké dámy, která se uhlí, maziv a těžké práce rozhodně nebojí.

Josef Holek | Foto: autor, archiv Katarzyna Martečíková-Gryzgot

Neřekli byste to, ale Katarzyna Martečíková-Gryzgot, strojvedoucí dceřiné společnosti ČD Cargo, nejspíše drží jedno zajímavé prvenství. Je první strojvůdkyní v Česku která se může postavit nejen za kontroléry motorových a elektrických lokomotiv, ale i za kotel parních mašin a lakonicky konstatovat: já jsem tady šéf. Osmatřicetiletá Katarzyna totiž na podzim loňského roku porazila zažitý úzus, že ženské na páru nepatří. Úspěšně absolvovala zkoušky nejen topičské, ale i strojvůdcovské. Takže házet lopatou umí a vlak rozhýbe s jemností dámám vlastní. „Navíc jsem vyrůstala v rodině železničářů. Strýc na páře pracoval a já si už jako malá holka s vláčky často hrávala. Parní lokomotivy byly v čele vlaků, se kterými jsme s rodinou jezdívali na výlety," vzpomíná usměvavá Katarzyna na momenty, které ji k profesi přivedly.

„Po absolvování Střední průmyslové školy dopravní ve Šlonské Javorině jsem chtěla dělat na dráze, ideálně výpravčí nebo průvodčí. Nějakou práci, kterou dělávají ženy. Jenže když jsem dokončovala školu, na polské železnici se masivně propouštělo. Otec mě tedy přivedl k myšlence dělat strojvůdkyni u PKP Cargo. Vyrazili jsme do Wrocławi, kde mě vzít chtěli, ale generální ředitelství tuto možnost zamítlo. Ženy prý nesmí tahat břemena těžší než 15 kilogramů a šroubovka jako celek je daleko těžší. Tím to bylo vyřešeno."

Nevzdala se

S negativní první zkušeností odešla na mateřskou dovolenou a také do České republiky. Když děti vyrostly, hledala

Katarzyna práci. Na dráhu se jí ale nechtělo. Už z Polska věděla, jak tvrdý chléb železničáři mají. A ještě k tomu ta jazyková bariéra a velice přísné předpisy. Kombinace, která odradí mnohého. Rozhodla se tedy ještě pro studium na vysoké škole. „Zjistila jsem, že když mohu studovat českou vysokou, zvládnu i ty předpisy. Vysokou školu jsem nakonec nedokončila," vzpomíná.

Mezitím na jedné parní parádě v Polsku poznala partu Čechů, kteří se starali o lokomotivu 423.0145. Začala k nim jezdit na brigády, kolegové ji postupně zaučovali a nakonec ji vybídli, aby to v Čechách zkusila coby strojvedoucí. Podala si tedy přihlášku k ČD Cargo a nabiflovala se i odmítané předpisy. Opět ale přišla nepříliš pozitivní zkušenost. Setkala se s předsudky. Při zácviku. Jeden z jejích kolegů jí totiž řekl, že ženské by takovou práci dělat neměly. Se stejným přístupem se později setkala i při zácviku na parní lokomotivu. Jedna parta ji dokonce odbyla jednoznačně: prostě ne.

To ji pochopitelně zamrzelo, ale od jejího záměru v žádném případě neodradilo. „Už mám skvělou partu. Nevadí mi ani, že v práci bydlím spartánsky, ve stařičkém lůžkovém voze. Ono není ani jednoduché být 13 hodin na stanovišti, zvláště pro ženu. Je to pořádná námaha. Na elektrice pak docela příjemně relaxuji," směje se a na „namachrované" kolegy už dávno zapomněla. Vždyť sama si se ctí prošla stejnými zkouškami a práci umí oddělat stejně, ne-li lépe.

„Začínala jsem v zácviku u topičů. Následovaly topičské zkoušky a kurz na parní lokomotivy v České Třebové. V říjnu jsem na lokomotivě 414.096 udělala zkoušky. První veřejnou jízdu jsem absolvovala taktéž s Heligónem, když vyjel poprvé, po rekonstrukci. Bylo to z Lužné u Rakovníka do Kolešovic. Sedly jsme si s mašinkou dokonale." Tehdy nemohla uvěřit faktu, že je konečně strojvůdkyní parních lokomotiv. „Za ty zážitky veškerá námaha stojí. Je to týmová práce a já jí velím. Už se těším, až se svezu se Štokrem. Mám to slíbené," neskrývá jedinečná strojvedoucí své nadšení.

KATARZYNA MARTEČÍKOVÁ-GRYZGOT

Strojvedoucí provozního pracoviště ČD Cargo Nymburk podřízeného provozní jednotce Praha. Pochází z polské Javořiny, nyní žije s rodinou na Nymbursku. S manželem vychovává dva syny. Miluje svou rodinu, práci a cestování. Kromě toho ráda jezdí na kole.

Osedlá i Vectron

V práci běžně jezdívá na Bangladéškách, Brejlovcích, Bizonech, Esech, Peršinzích, Dřevěnkách, Žehličkách a všech posunovacích mašinách. „Ještě jsem nevedla Vectrona, byť se na něj chystám. Těším se i na Traxxy. Nejvíc jezdím z Nymburka do Děčína, Olomouce nebo Týniště nad Orlicí. S vlakem se musíte naučit žít, vycítit ho hned na začátku, souznít s ním. Mým snem je vézt parní vlak místy, kde jsem bydlela. Teplice nad Metují, Trutnov a okolí Adršpachu," uzavřela.

Nádraží ve Warnemünde má novou podobu i spoje

DB zmodernizovala koncové nádraží v přímořských lázních Warnemünde, které patří k vyhledávaným turistickým místům na pobřeží Baltského moře. Do města navíc nyní zajíždějí přímé spoje nové linky InterCity z Drážďan a Berlína.

Petr Štáhlavský | Foto: DB Netz

Přestavba nádraží začala v říjnu 2018 a znovu otevřeno bylo slavnostně letos v květnu. Modernizace si vyžádala také osmiměsíční úplné uzavření stanice. Při kompletní sanaci byla vybudována moderní nástupiště. Příchody na ně jsou nyní zcela bez bariér a umožňují snadný pohyb osobám na vozíku. Dvě nástupiště mají délku 370 metrů a vyhovují pro provoz dálkových vlaků včetně rychlovlaků ICE (délka jednotek ICE 4 je 346 metrů).

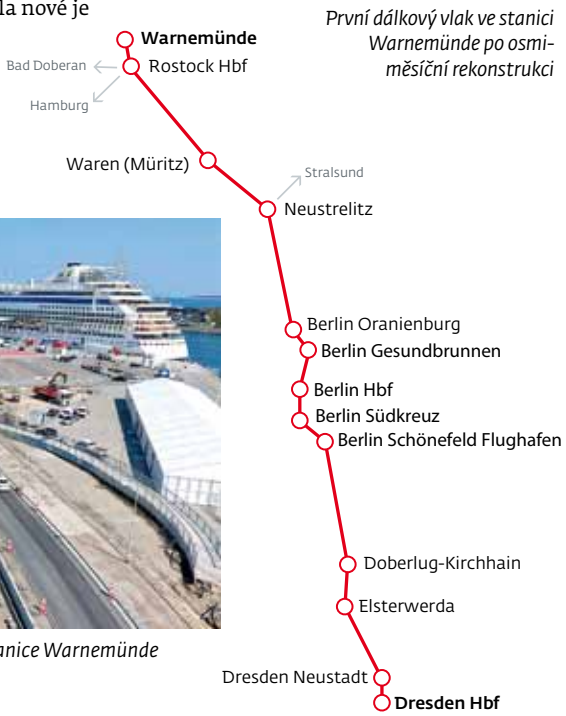
Sanací prošlo také celé kolejiště, výhybky, trakční vedení, osvětlení, sdělovací, komunikační a informační zařízení a také protipovodňová opatření. Zcela nové je digitální elektronické stavědlo, nejmodernější ve spolkové zemi Přední Pomořansko-Meklenbursko. Řídí se z něj devět kilometrů dlouhý úsek Rostock Bramow – Warnemünde včetně cílové stanice, který zahrnuje 22 výhybek a 46 návěstidel. Celková výše investice do modernizace nádraží ve Warnemünde dosáhla 65 milionů eur a sdružily se na ní spolková a zemská vláda, město a DB.

Přímá linka IC 17 z Drážďan

Warnemünde je nyní znovu zahrnuto do sítě dálkové dopravy DB. Osm párů vlaků InterCity ve dvouhodinovém intervalu zajíždí přímo k moři na koncové nádraží. Většina spojů je vedena v trase Drážďany – Berlín – Rostock – Warnemünde. Cesta z Drážďan k moři nyní trvá jen 4 hodiny a 46 minut a z Berlína 2 hodiny a 25 minut, přibližně o tři čtvrtě hodiny méně než dosud. Jeden pár spojů pak jezdí z Berlína přes Lipsko, Norimberk a Linec do Vídně.

První dálkový vlak ve stanici Warnemünde po osmiměsíční rekonstrukci

Stavební ruch během rekonstrukce stanice Warnemünde



Kmenové soupravy na lince IC 17 jsou patrové vlaky KISS Stadler koupené od rakouské společnosti Westbahn (nezaměňovat se stejnojmennou železniční tratí v Rakousku, o které píšeme na protější straně). Soupravy u DB projdou modernizací, přesto již nyní nabízejí vysoký komfort cestování, palubní bistro, wi-fi, elektronický informační systém, prostory pro uložení objemných zavazadel, až osm jízdních kol, nebo místo pro dva cestující na vozíku. Předností jednotek KISS je také maximální rychlost 200 km/h, jejíž zavedení se na trati Drážďany – Berlín v příštích letech plánuje.

Železnice do Warnemünde byla otevřena v roce 1886 jako součást spojení Berlína s Dánskem. V roce 1903 pak bylo otevřeno nové osobní nádraží blíže k moři s nástupní plochou na trajekty do dánského Gedseru. Železniční trajekt zde fungoval v letech 1903 až 1995. V roce 1974 se stalo Warnemünde jednou z konečných stanic rostockého S-Bahnu a v roce 1985 zde byl zahájen elektrický provoz. V současnosti ve Warnemünde končí tři linky S-Bahnu (S1, S2, S3), dálková linka IC 17 z Drážďan a sezónní vlak linky IC 56 z Lipska.

Přímé spojení minulostí

Warnemünde mělo několik desetiletí přímé sezonní spojení s Prahou. Od roku 1968 jezdil turistický vlak Praha – Warnemünde, který byl od roku 1972 nazván Warnow podle 130 kilometrů dlouhé řeky, která se u Warnemünde vlévá do Meklenburské zátoky Baltského moře. Přibližně deset let od roku 1975 jezdil z Prahy do Rostocku, ale v opačném směru vyjížděl stále z přímořského letoviska Warnemünde. V důsledku politických změn byl jeho provoz v roce 1990 ukončen. Od roku 1991 ho pouze na několik málo let nahradil expres Neptun. Na rozdíl od Warnowa, který byl noční a vozil i ubytovací vozy, se jednalo o denní spojení, jež vzniklo sloučením vlaků Progress Praha – Berlín a Neptun Berlín – Kodaň. Jízda trvala skoro 10 hodin. Ve Warnemünde se odstavovala větší část české soupravy s restauračním vozem a do Dánska pokračovaly obvykle dva vozy DSB. Nyní je možné cestovat z Prahy do Warnemünde s přestupem v Drážďanech nebo v Berlíně s cestovní dobou 7 hod. 39 min.

Rakouská Westbahn získá čtyři koleje

ÖBB Infrastruktur AG pokračuje v modernizaci nejvytíženější rakouské železnice z Vídně na západ země, která je známá jako Westbahn. Cestu k jejímu rozšíření na čtyřkolejnou trať mezi Lincem a Welsem nyní otevřel Spolkový správní soud. Ten posvětil kladné stanovisko EIA vydané v roce 2018 spolkovým ministerstvem dopravy, inovací a technologie.

Petr Štáhlavský | Foto: autor

Rakouské dráhy plánují investovat do rozšíření kapacity přibližně 24 kilometrů dlouhého úseku mezi Lincem a Welsem 1,25 miliardy eur. Modernizace je rozdělena na delší úsek Linec – Marchtrenk s plánovanou investicí 776 milionů eur a kratší, již částečně čtyřkolejný úsek Marchtrenk – Wels, kde bude investováno ještě 226 milionů eur. Loni v září už začala přestavba západní části lineckého hlavního nádraží na čtyřkolejnou trať s předpokládanými náklady ve výši více než 250 milionů eur.

Potřebu rozšíření tohoto úseku železniční sítě na čtyři koleje dokládají statistiky a rozvoj okolní infrastruktury. Westbahn je nyní čtyřkolejná od Vídně až do Lince na nádraží Kleinmünchen a ve Welsu se rozděluje na dvě dvoukolejné tratě. Pokračování Westbahn do Salcburku a dál do západní části Rakouska, do Bavorska a Švýcarska. Druhá frekventovaná trať vede dál údolím Dunaje ve směru na Norimberk a Frankfurt nad Mohanem. Podle statistik řízení provozu dnes projíždí úsekem až 400 vlaků za den, což je na hranici kapacity, a v budoucnu se předpokládá další nárůst provozu.

Třetina spojů v Rakousku

Westbahn je nejdůležitější rakouská trať. Na délce železniční sítě našeho jižního souseda se podílí přibližně pouze 10 %, ale jezdí po ní až 32 % všech vlaků v Rakousku. O rozšíření Westbahn ze dvou na čtyři koleje příslušné úřady rozhodly na konci 80. let. Volba padla na stavbu souběžné moderní vysokokapacitní železnice pro smíšený provoz osobních a nákladních vlaků s rychlostí do 250 km/h. Přestože jde v podstatě o dvě souběžné tratě, jsou úzce propojené a mezi St. Pölten a Lincem na mnoha místech vedou souběžně. V praxi tak fungují jako jedna čtyřkolejná trať s možností vést operativně podle potřeby vlaky střídavě po „staré“ a „nové“ trati.

Další čtyřkolejné úseky vznikají i ve zbývajících částech Westbahn a také na jiné frekventované trati Unterinntal v Tyrolsku, kde se sbíhají důležité tratě v severojižním a západovýchodním směru. Zdejší vysokokapacitní trať je koncipovaná pro smíšený provoz osobní a nákladní dopravy do rychlosti 230 km/h a je v podstatné míře vedena v tunelech.

Cestovní časy Vídeň – Salcburk

Trasa	1985	1997	2020
Wien Westb.* – Salzburg Hbf.	3 h 15 min.	3 h 5 min. **	2 h 22 min.
Cestovní rychlost (km/h)	96	101	132

** v roce 2020 Wien Hbf ** Vlak Wiener Philharmoniker pod 3 hodiny*

Dráha císařovny Alžběty

Hlavní rakouská trať s délkou 312 kilometrů spojující Vídeň, Linec a Salcburk byla zprovozněna v celé délce v roce 1860 jako dráha císařovny Alžběty (k.k. privilegierten Kaiserin Elisabeth-Bahn). Doba jízdy po otevření činila 9 hodin. Zdvoukolejnění dráhy se uskutečnilo v letech 1870 až 1902 a elektrifikace v letech 1938 až 1952. Dobu elektrifikace protáhla omezení spojená s 2. světovou válkou. V roce 1983 oznámil rakouský ministr dopravy Lausecker plán modernizace Westbahn. S pracemi se začalo na konci 80. let minulého století. První úsek nové tratě tunelem Sittneberg byl otevřen v roce 1994. Významný zlom v modernizaci Westbahn představovalo v prosinci 2012 otevření nové tratě mezi Vídní a St. Pölten, která vede z velké části v tunelech Wienerwald (13,4 km) a Lainzer (9,4 km). Postupně se na Westbahn zvyšovala také rychlost. V roce 1988 zde mohl první vlak jet rychlostí 150 km/h a o rok později byla zvýšena na 160 km/h pro první rakouský vlak Ex 148/149 Wiener Philharmoniker Wien – Innsbruck. Rychlost 200 km/h byla zavedena až 9. prosince 2007 a rychlostí 230 km/h mohou jezdit vlaky po Westbahn od prosince 2013.

Ve Výtopně vám pití doveze vlak

Jednou z restaurací s železniční tematikou je Výtopna v pražském nákupním centru Palladium na náměstí Republiky, která byla otevřena před pěti lety. Interiér je koncipován ve stylu nádražního peronu, kde na návštěvníky čeká při vstupu nepřehlédnutelná replika švýcarského elektrického motorového vozu z ojedinělé horské železnice Bernina Bahn. V restauraci je k dispozici 1 200 metrů kolejnic se dvěma padacími mosty. Objednané nápoje k jednotlivým stolům v podobě oddílů železničních vozů dopravuje dvacítka motorových a parních lokomotiv s nepřeberným množstvím nákladních vozů.

Martin Harák | Foto: autor

Výtopna je unikátní restaurace obsluhovaná modelovou železnicí. První podnik byl otevřen v Brně nedaleko pivovaru Starobrno u Mendlova náměstí v roce 2009 a brzy se stal opravdovou raritou. Její návštěvnost předčila všechna očekávání, neboť na pivo, které vám přiveze až na stůl parní vlak, se sjížděli podívat nadšenci ze všech koutů České republiky. Později se Výtopna přestěhovala do centra Brna, podobné restaurace vznikly i v Orlové nebo Ostravě. Nicméně dnes slouží pod názvem Výtopna pouze dvě franšízové restaurace – obě v Praze. Jedna je ve zmíněném Palladiu a druhá na Václavském náměstí. Výtopna v nákupním centru Palladium má kapacitu čtyři sta míst, otevřeno bývá každý den od deseti ráno do půlnoci. Ve srovnání s restaurací v Palladiu disponuje Výtopna na Václavském náměstí „pouhými“ devíti sty metry kolejí s pěti padacími mosty a dopravu nápojů zajišťuje čtrnáct mašinek.

Pestrá skladba vlaků

V restauraci Výtopna podporují české farmáře, od kterých odebírají kvalitní prověřené maso. Kuchaři dbají na řádné zpracování každého kusu, naskladnění i zrání suchou a mokrou cestou. Nabízí tuto surovinu v bio kvalitě z různých plemen skotu. K pití je na čepu Krušovická jedenáctka buď světlá, černá nebo řezaná. Kdo nechce nebo nemůže alkohol, je pro něj k dispozici i nealkoholický Birell. Pro dámy či děti v Palladiu připravují i několik druhů domácích limonád, například malinovku či bezovku. Zkrátka nepřijdou ani příznivci míchaných nápojů. Číšníci pro zájemce připraví například Piňa Coladu či Cuba Libre nebo Mojito. Všechny nápoje přiveze počítačem řízená vlaková souprava, která odváží i prázdné sklenice a lahve. Vždy je to sázka do loterie, jaký vlak ke stolu přijede, takže pokud si objednáte postupně několik nápojů, můžete být mile překvapeni, že pokaždé k vám do „kupé“ dorazí jiná lokomotivní řada. Zpravidla jde o stroje německé provenience, přípojné nákladní vozy jsou zmenšeninami například společnosti SBB Cargo. Pro milovníky modelů je v zadní části restaurace několik rozměrných skleněných vitrín, kde lze obdivovat staré, ale i novější modely lokomotiv určených pro tento typ zahradních železnic.

A poznámka na závěr. Pokud si objednáte pouze jídlo, nebuďte zaskočeni. Jídlo vždy donese osobně obsluha restaurace, neboť vlakové soupravy nejsou uzpůsobené pro vozbu talířů. Vlak vozí jen pití…

Na konečné **vystoupíte do tramwaye**

Útulno, čisto, teplá kuchyně, běžné ceny. To jsou základní vlastnosti stylové hospůdky První pivní tramway na konečné tramvaje na pražském Spořilově. Vybrat si tu můžete nejen z řady piv velkých i menších pivovarů, ale i z více než padesáti rumů ze všech koutů světa. Jen z delšího sezení na dřevěných lavicích za chvíli rozbolí zadek.

Josef Holek | Foto: autor

Jestli se chcete ponořit do atmosféry první poloviny minulého století a vyzkoušet si, jak se cestovalo tramvají (bokem vpřed), a u toho popíjet dobře ošetřené pivo, zajděte si do malé, ale o to více útulné retro hospůdky na točně tramvají na pražském Spořilově.

Pokud bychom hodnotili budovu jako takovou, museli bychom suše konstatovat, že jde o socialistickou, břízolitovou „krabici“, která zároveň slouží jako záchodky pro řidiče tramvají. Ovšem stačí vystoupit z konvenční tramvaje, přečíst si na typické, červené, zastávkové vývěsce menu a zjistit, že si tu vyberte z bohaté nabídky piv a skutečně nepřeberného množství rumů české i zahraniční provenience. K tomu jako bonus teplá kuchyně.

Duch staré doby

Vejdete rovnou na bar a po levé i pravé straně se můžete posadit do věrných replik tramvají vyráběných Ringhofferovými závody na počátku minulého století. Odpovídá tomu i malba zobrazující ubíhající přírodu anebo lid stojící na zastávce. Na útulné atmosféře přidává i osvětlení, byť žárovek je ve střešním „vikýři“ vozu dostatek, nesvítí jako zběsilé. Stěny jsou pak obložené dřevěným dekorem připomínajícím záď vozů včetně oken a jejich chromových chráničů. Jen na představcích si moc nepostojíte, své místo tu nemilosrdně drží sudy s pivem. Ale proč pít pivo na stojáka?

A když jsme u těch piv, natočí vám tu plzeňské, ale tentokrát spíše doporučíme kousky z malých pivovarů. Jmenujme například libereckého Konráda, Režnou Báru z Olomouce, Bad Flash z Prahy, Božídarského Jelena pivovaru Červený vlk či Kasteel Rouge z belgického Ingelmunsteru. Ceny se neliší od zbytku republiky, naopak jsou výrazně příznivější než ty v centru metropole. Fajnový výběr pivek doplňuje neskutečná řada rumů z celého světa. Dát si tu můžete laciného tuzemáka, ale i méně známé speciality Cubaney Centenario, dvacetileté Diplomatico, Dictador XO, Milionario XO nebo Unhiq Malt Rum. Kapitola nápojového lístku se jmenuje dokonale – Jízda rumištěm.

Perutě nadchnou tě

Vůbec přetvořené názvy všeho možného jsou místní specialitou. Tak například Koulelo se kouleno je vykostěné koleno s křenem, Maměnky nejsou servírované maminky, nýbrž tvarůžkové smaženky, Perutě nadchnou tě v sobě skrývají pečená kuřecí křidélka, VIP Pečky naopak výpečky. Názvy v jídelníčku pak mají spíše evokovat názvy zastávek. Zdeněk Pohlreich by z humorně laděného jídelníčku asi vypěnil, podle nás ale záleží na vkusu. Já se však posouvám do zastávky Utopený Penec, přičemž za chvíli mi pod nosem přistane malý utopenec za 39 korun. Poctivý špekáček plněný cibulkou a kozím rohem zapíjím kvalitně ošetřeným pivem. Ovšem pozor, musí být po 17. hodině. Nevíme, zda jde o pravidlo, ale byť je hospoda otevřená od 14:00, vaří se až tři hodiny po otevíračce. Znamená to, že sice dostanete pivo, ale na jakékoliv jídlo zapomeňte. A když přijdete, barman vás na to s kamennou tváří nezapomene upozornit. Ten by se vůbec mohl alespoň někdy usmát. Jeho „poker face“ může leckoho odradit.

Sednout si v centru Prahy na tramvaje jedenáctku nebo čtrnáctku a vyrazit na konečnou není špatný nápad. Dobře se tu o vás postarají, na cesty po celém světě ovoněné třtinovým aromatem vás pozve bohatá řádka rumů, a když vás chytne mlsná, není nic ztraceno. Jen ten hostinský by mohl občas hnout alespoň koutkem.

Posázavský pacifik oslavil 120. výročí

Vyhlášená železniční trať nazývaná jako Posázavský pacifik letos oslavila 120. výročí. Dráha se stavěla a zprovozňovala po částech a jako celek byla dokončena v roce 1900. Proslavila se také díky českému trampingu, který se v jejím okolí zrodil v dobách první Československé republiky. Železnice vedoucí z Prahy do Vraného nad Vltavou a Dobříše, respektive Čerčan přes Jílové u Prahy, byla dříve spíše vnímána jako výletní dráha. Dnes je ale důležitou spojnicí Posázavím, kde v pravidelné intervalové dopravě zabezpečují provoz České dráhy na příměstských linkách Esko.

Martin Harák | Foto: autor, Martin Nový a jejich sbírky

Úplně prvním traťovým úsekem na Posázavském pacifiku se stalo dvanáctikilometrové spojení mezi stanicemi Nusle-Vršovice a Modřany, které tehdy nebyly součástí Velké Prahy. Původní stanice Nusle-Vršovice byla situována více než o půl kilometru dále za dnešní stanicí Praha-Vršovice směrem k vrchu Bohdalec. Doprava na této jedné z prvních místních drah v českých zemích začala 1. března roku 1882 a doprava byla svedena na dnešní vršovické nádraží až o rok později. Byť je úsek Praha-Vršovice až Praha-Modřany dnes součástí Posázavského pacifiku, dříve tomu tak nebylo. V prvních letech provozu se totiž místní dráha z Nuslí-Vršovic do Modřan používala především pro nákladní přepravy modřanského cukrovaru. Osobní doprava byla spíše doplňkovou činností této lokálky.

Na této trase vznikla později velmi významná stanice Praha-Braník, která do roku 1937 nesla název Braník-Hodkovičky. Z branické stanice vedla důležitá vlečka do vápenky u branického lomu a také k podolské cementárně, kde se vyráběl kvalitní portlandský cement. Závod se nacházel zhruba na místě proslaveného podolského plaveckého stadionu. Méně známou skutečností je, že na začátku dvacátých let minulého století byla na této vlečce provozována dokonce osobní doprava, kterou od roku 1924 převzaly tramvaje Elektrických podniků hlavního města Prahy.

Později z Čerčan a na Dobříš

Jako další etapa se začala trať stavět z opačného konce, tedy z Čerčan přes Týnec nad Sázavou až do šestnáct kilometrů vzdálených Požár (dnes zastávka Proseč-

Rarity známé trati

Největší raritou Posázavského pacifiku je kamenný **viadukt Žampach** se sedmi oblouky, jehož délka dosahuje 110 metrů a stojí 41 metrů nad údolím Kocour. Patří mezi nejvyšší kamenné mosty v Evropě.

Na trati 210 z Prahy-Vršovic do Čerčan se nachází **sedm tunelů**, na odbočné trati ze Skochovic do Dobříše pak navíc ještě jeden. Do roku 1929 existoval ještě tunel nedaleko vršovického depa, který byl později opuštěn.

V roce 1942 byl levý břeh řeky Sázavy zabrán německou okupační mocí jako vojenský prostor, leč provoz na dráze byl v úseku Jílové – Skochovice přerušen až v červnu 1944. Tehdy bylo 5 tunelů (Skochovický, Libřický, Davelský, Pikovický a Jílovský II) využito jako **podzemní továrny** pro válečnou výrobu. V tunelových fabrikách se vyráběly letecké komponenty.

Nejstarší trampská česká osada byla založena okolo roku 1918 u Svatojánských proudů nedaleko Štěchovic, později se osady rozšířily po celé trase Posázavského pacifiku. Většina trampů se masově dopravovala do svých osad vlaky, které mívaly mnohdy až dvanáct vozů. Odjezdovým místem se zpravidla stávala stanice Praha-Braník, kde bývala k dispozici celá řada pokladen ČSD. Nedaleko se nachází smyčka tramvají a MHD.

Na trati z Nuslí-Vršovic do Vraného nad Vltavou zkoušel v roce 1897 František Křižík svůj dvounápravový **akumulátorový železniční vůz**. Provoz tímto neobvyklým vozidlem byl zajišťován do roku 1899 na trase Nusle-Vršovice – Měchenice. Dobíjecí stanice byly na Zbraslavi a v Nuslích.

nice) a v lednu 1897 byl na ní zaveden pravidelný provoz. A to vše díky Zákonu číslo 8 z prosince 1892, jenž hovořil o státní podpoře a zvelebování železnic nižšího řádu. Modřanské nádraží se stalo koncovým na této místní dráze až do výstavby dalšího úseku pacifiku přes Vrané nad Vltavou a Skochovice do Dobříše. Trať o délce 39,6 kilometru začala vznikat v roce 1895 a i přes členitý terén a značná stoupání práce probíhaly poměrně rychle. Musel na ní být navíc proražen takřka 400 metrů dlouhý tunel u Zbraslavi-Jarova a za odbočkou Skochovice dráha vedla přes nově postavený ocelový most přes Vltavu. Stavbaři se museli navíc potýkat s nelehkým terénem v údolí Bojovského potoka. Na Dobříš dojel první vlak 22. září 1897 a tehdy poněkud odlehlý kraj získal přímé spojení s českým hlavním městem Prahou. Stalo se tak především díky finanční podpoře šlechtickému rodu Colloredo-Mannsfeldů, kteří v té době sídlili na dobříšském zámku a spravovali tamní panství.

Spory Jílového a Kamenného Přívozu

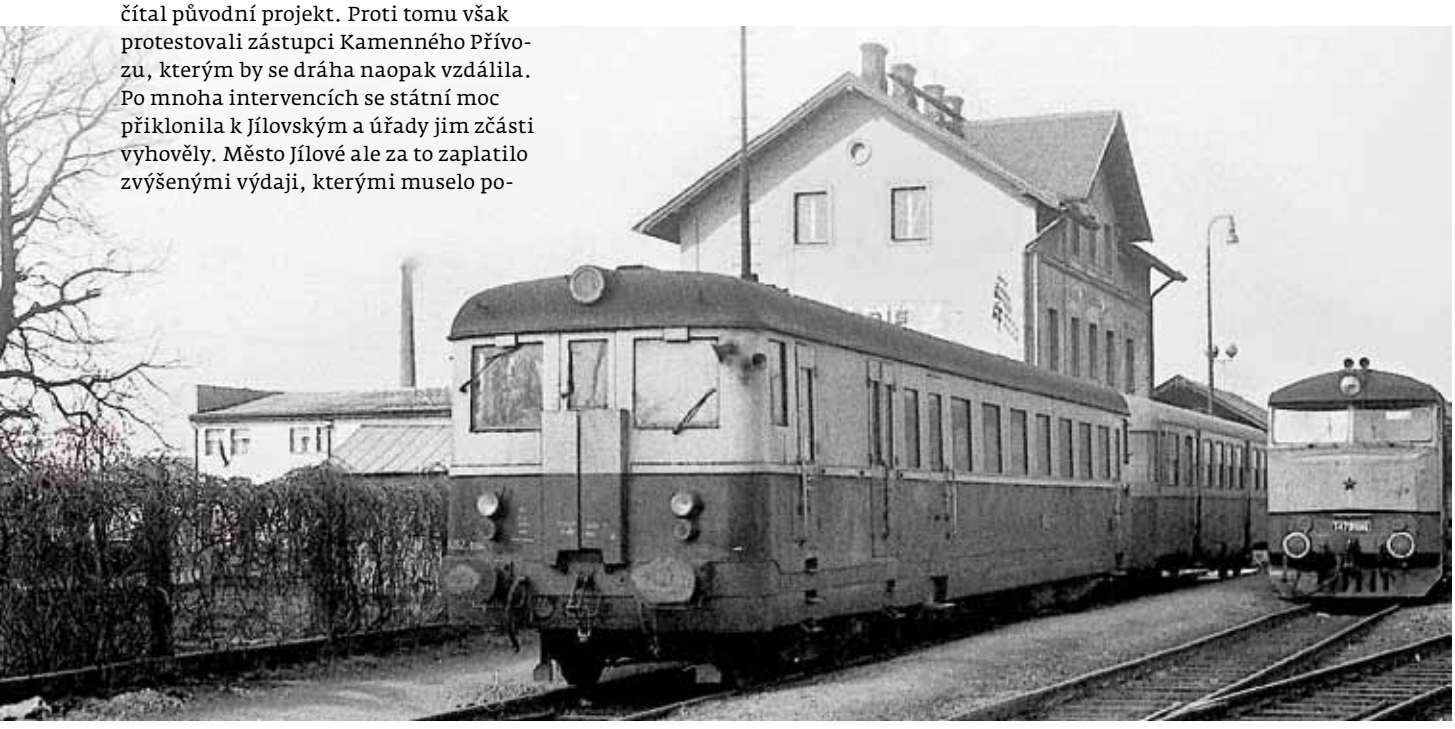
Ve stejný den jako odbočná větev na Dobříš byl zprovozněn čtyřkilometrový traťový úsek z Prosečnice, tehdy Požárů do Jí-

Křižíkův akumulátorový vůz ve vršovickém depu v roce 1896

Lokomotivy 524.1100 a 524.131 před výtopnou v Dobříši roku 1968

Typická ukázka silné přepravy z branického nádraží v druhé polovině šedesátých let minulého století

lového u Prahy. A právě zde se rozhořel nepříjemný spor radních z Jílového. Ti si přáli železnici přímo ve městě, neboť původní nádraží mělo být poměrně vzdáleno od centra města. I dnes ale vzdálenost mezi nádražím a městem činí takřka tři kilometry, nicméně je to méně, než počítal původní projekt. Proti tomu však protestovali zástupci Kamenného Přívozu, kterým by se dráha naopak vzdálila. Po mnoha intervencích se státní moc přiklonila k Jílovským a úřady jim zčásti vyhověly. Město Jílové ale za to zaplatilo zvýšenými výdaji, kterými muselo pokrýt výstavbu železniční trati v městem požadované trase. A že nešlo o malé peníze, dokazuje proražení několika tunelů a výstavbu vysokých náspů včetně romantického kamenného viaduktu Žampach, který bývá často cílem řady fotografů. S touto poslední stavební etapou spojující Jílové a Skochovice se začalo v lednu 1898 a konečně 1. května 1900 projel po celé trati Posázavského pacifiku z Čerčan přes Vrané nad Vltavou do Nuslí-Vršovic první osobní vlak.



Retro výlet do Bulharska: jak jsme jeli na Balkán

Koronavirus jako by nás uvrhl zpět v čase. Prvními dovolenkovými destinacemi se stávají země na Balkáně. Dopravci se předhání v otevírání nových linek a romantika rekreačních vlaků jako by vyprchala. Nejsem příznivcem dob minulých, ale to dobrodružství při cestě z tuzemska na pláže Černého moře jsme museli s kamarádem zažít na vlastní kůži.

Josef Holek | Foto: autor, Martin Žabka

Těch pár dní bude stát za to, plánujeme si se Zdeňkem asi týdenní cestu vlakem z Prahy přes Budapešť, Temešvár, Bukurešť a Varnu do bulharského Burgasu. Vyrážíme nalehko, s batůžkem. Zpátky poletíme. To už ale nastupujeme do Metropolitanu Českých drah, cesta na budapešťské nádraží Nyugati ubíhá bez potíží.

Maďarsko je předpolím balkánských zemí. Ve chvíli, kdy vejdeme do vestibulu metra a nakupujeme jízdenky, začne se okolo nás motat podivná existence. „Money, money. My leg ist tot," začne maník lámat angličtinu s němčinou. Chce peníze, poněvadž má prý nepohyblivou končetinu. Když mu ukážu, že mám kreditku, začne se ošívat. Z kapsy vytáhnu pepřák a decentně naznačím. Do té doby sotva chodící týpek je v mžiku ten tam. Nedojdeme ani na nástupiště a stačí se na nás nalepit pochybné prodejkyně parfémů, značkových hodinek, umělých kytek, knížek a další veteše. Vše odmítáme.

Balkán v Budapešti

Cvakáme lístek a moderní jednotkou metra zamíříme na nádraží Keleti. V tamní nádražce objednáváme perkelt. Číšníkovi ale nejspíše vyřízli jazyk. Přijde beze slov, ukážeme do jídelníčku, mlčky odejde a stejně tak vše přinese. Slouží tu nejspíše od dob, kdy na nádraží zajížděly parní lokomotivy. Minimálně jídelníček a úprava interiéru té době odpovídají.

Staniční rozhlas hlásí nástupiště expresu do stanice Timisoara Nord. Vím, že náš vlak jede tím směrem. Ale který název města je ekvivalentem? Usedáme do vozu rumunských železnic. Ta nejlepší léta, která podle všech nápisů strávil ve Francii, má za sebou. Ale plyšové potahy, široké sedačky a klimatizace nás nakonec přesvědčí, že tohle železo ještě do šrotu nepatří. A já stále nevím, co je Timisoara. Kolega Google napověděl – Temešvár.

Děti do vlaku, muži za vola

Ta osmihodinová cesta pohodlným vlakem ČD z Prahy do Budapešti byl jen začátek. Rozvalujeme se v semiši, a když vlak občas z průměrné sedmdesátky zrychlí na stovku, smějeme se, jestli to fíra nepřehání. V potemnělé stanici Temešvár chceme za pár desítek minut přestupovat do nočního rychlíku mířícího do Bukurešti. Ulice u nádraží není bůhvíjak osvětlená, ale neony a „západáckés" reklamy dávají tušit, že nějaký obchůdek je i přes pokročilou hodinu otevřený. Beztak klobásy a levné víno dávno padly. A kdo ví, co se může v Karpatech stát. Nakupujeme coly v přepočtu 10 korun za litr, čerstvé croissanty, uzeniny a víno.

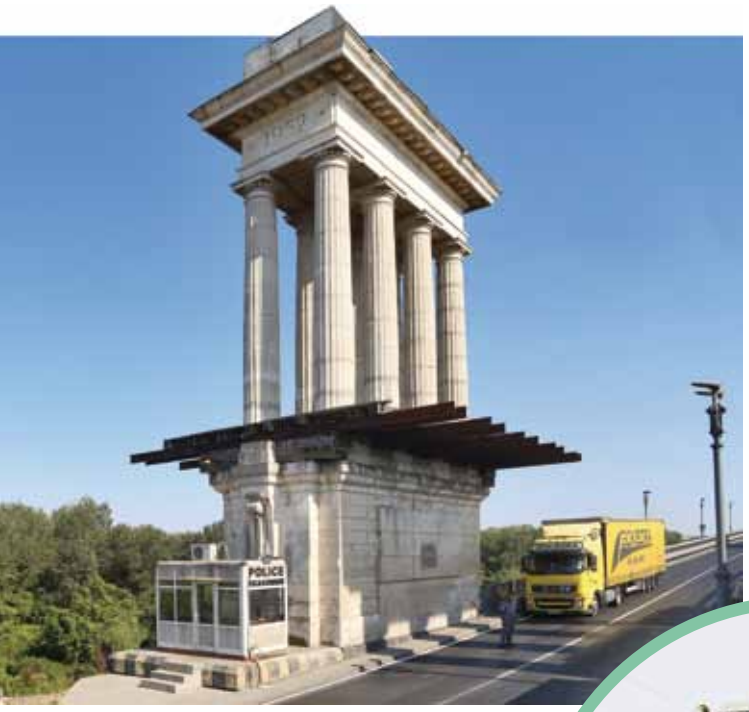
Noční vlak, který nás převeze přes Karpaty, vedou dvě šestinápravové elektrické lokomotivy. Poslední cigaretka, hvizd píšťalky a vzhůru do hajan. Horká letní noc, pražce mlátí, lokomotivy zabírají a okénkem, které se stahuje jen do půlky, do kupé proudí vzduch. Prudké brzdění, lomoz mostku, na výhybkách rány z podvozku, náraz šroubovky, zvonek na přejezdu, náraz šroubovky. Hlučný mix tvoří kakofonii, při níž se nedá usnout. Že ležíme na koženkových matracích, na kterých by prostěradlo drželo přibité stovkou hřebíkem, neřešíme.

Rozbřesk ale nabízí realitu všedních dnů. Prakticky nezastavujeme, ale když se rozlámaní probudíme, shodujeme se, že noc byla vlastně fajn. Za okny se táhnou lány obdělané i ležící ladem. Nevěřícně zíráme na vola táhnoucího pluh nebo na zastávkách stojící děti v bílých košilích. Starší průvodčí, s cigaretou zaraženou mezi zuby, utíná naše pozorování, přináší jízdenky, jež nám při nástupu sebral. „One hour delay," prohodí. Hodina zpoždění.

V ulicích Bukurešti se dá narazit i na tramvaj T3 původní československé výroby.

Hraniční přechod mezi Bulharskem a Rumunskem →

Tak vypadá obyčejný den na jedné z hlavních tříd v bulharském Burgasu.



Doma u Ceaușesca

Bukurešť, hlavní město Rumunska, nabízí řadu protikladů. Už jen pohled na tisíce aut protínajících bulváry, u kterých stojí dávno vybydlené domy, a naproti se pyšnící budovy či mrakodrapy moderního střihu, jsou toho důkazem. Bavil nás ale puls, pohyb, kontrasty mezi státními paláci, drahými hotely a vilkami s upravenými dvorky a šedivými a oprýskanými činžáky, ve kterých záclony v oknech nahradily noviny.

Večer chceme být ve Varně, a tak si dopřejeme jen kratší procházku z hlavního nádraží k Paláci Parlamentu, dříve nazývanému Ceaușescův palác. Po washingtonském Pentagonu jde o druhou největší budovu na světě. A skutečně. Ta rozlehlost nám vyrazila dech. Ohromeni odcházíme, ukazujeme si na oprýskanou tramvaj T3 československé provenience a před nástupem do vlaku, jenž by nás měl převézt přes hranice do bulharského města Ruse, stačíme pojíst ve zdejší nádražce. V parném dni po procházce rozpálenými a zaprášenými ulicemi orosený kousek přijde k chuti. Stejně jako ragú ze skopového a vepřového masa s kukuřičnou polentou a haldou balkánského sýru.

Občanka? Radši pas

Vlak do Ruse, tažený motorovou lokomotivou, jejíž zvuk není nepodobný naší Bardotce, se plouží sotva padesátkou. Míjíme ropná pole s kmitajícími rameny těžebních strojů. Obrovská plocha země jinak leží ladem. Kupé s námi sdílí parta starších cestovatelů. Skvělá angličtina, značkové ošacení, pohorky a vstřícnost. Máme radost, protože se konečně s někým dokážeme domluvit. Dozvídáme se, že kolegové jsou z Austrálie. Jen si to představte, sedíte v rychlíku o čtyřech vozech (v Rumunsku dožívá technika ze všech západních zemí anebo naopak z NDR) a povídáte si s cestovateli profesionály. Jen pochybujeme, že ví, kde je „ček repáblik".

Víme, že v Ruse musíme přestoupit na rychlík do Varny. Tam chceme přenocovat. Jenže poté, co se připloužíme přes Dunaj a do vlaku nastoupí parta celníků, začíná se nám vařit krev. Nejdříve nás oberou o pasy, respektive o občanku. Můj pas leží doma v šuplíku. „European union," syknu na celnici, jíž se občanka nepozdává. Máme pár minut na přestup. Jenže nemáme doklady a bez nich nás ozbrojení bulharští celníci z vlaku nepustí. Inu, rezerva vypršela a my se jen smutně koukáme na rychlík směr Varna, kterak opouští peron. A ten den poslední. Nevím, kde se ve mně vzala slovíčka, která jsem vysypal na ženu v uniformě. Velmi důrazně jsem jí vysvětlil, že zatímco ona s našimi doklady v ruce si povídala s kolegou, nám ujel přípoj. Svůj proslov jsem zakončil nevybíravě: „Fucking control!" Načež mi zkomolila jméno. Chozé Oléch. Nereagoval jsem. Čas jsem měl pro změnu já.

Naštěstí zafungoval vyhledávač spojení IDOS. Ten doporučil zůstat ve vlaku, popojet v něm do Gorne Orjahovice a tam přestoupit na rychlík do Varny. Zničení a hladoví jsme se doplazili. Čisté nádraží by nám poskytlo azyl na lavičce, ale my jsme potřebovali jíst a pít. Na náměstíčku před socialistickou budovou se potulovala omladina, k tomu pár vyhublých psů. Naštěstí na peronu se nacházela malá kantýna.

Mezinárodní rychlík z Budapešti do Temešváru rumunských železnic byl velmi pohodlný.

Bulharská výpravčí čeká na příjezd rychlíku.

Ostuda ve Varně

Jaké bylo naše překvapení, když si k nám přisedl pár z Ameriky. Krásná blondýna, make-up, pěstěné nehty. Její partner, černoch ve značkovém oblečení. Prý si dělají tříměsíční okružní cestu Evropou.

МОРСКА ГАРА БУРГАС

Muž nás nezajímal, ale chtěl si povídat. Zato slečna byla odtažitá. Jistě si všimla, že víc než blekotání přítele nás zajímal její výstřih. Večerní rychlík v čele s lokomotivou řady 242, tedy Plecháčem, nás už v pohodě dovezl do Varny.

Poslední den našeho putování odstartoval tím nejhorším způsobem. Na nádraží stály dvě soupravy, jedna s lokomotivou, druhá bez a zcela opuštěná. Do té první nastupovali místní, stála u ní i vlaková četa. Do odjezdu pár minut, informace zásadně v azbuce. Ptáme se průvodčího, zda jde o spoj do Burgasu. Souhlasně pokýval se slůvkem: „No“. I nastoupili jsme. Jenže vlak se rozjel sedm minut před plánovaným odjezdem. Sedli jsme do špatného a najednou se řítili k Sofii. Naštěstí jsme natrefili na místní, kteří nám rukama i nohama vysvětlili, že pokud vystoupíme ve stanici Beloslav, dojede nás spoj do Burgasu.

S Čechy v letadle

Beloslavské nádraží – pár kolejí, dopravní kancelář a vedle zavřená restaurace. Situaci opět zachraňuje malý bufet. Při pití chlazené vody nás zaujalo, kolik zaměstnanců tu pracuje. Podle toho, co dělali, jsme usoudili, že na nádražíčku dělají výpravčí, informátor, pokladní, uklízečka, muž s kosou a muž s cigaretou. Socialismus jako když vyšije.

Cesta vyschlou stepí nás dokonale vyčerpala. Bagáž jsme hodili do hotelu a jali se skočit do moře. Sice nám vysoké vlny nafackovaly, ale to nám bylo fuk. Počínání si všiml plavčík, důrazně ukázal na červenou vlajku a z jeho gest jsme vyčetli, že si máme skákat blíže ke břehu.

BURGAS

Čtvrté největší město Bulharsku (zhruba 203 tisíc obyvatel). Jde o nejdůležitější ekonomické, dopravní, administrativní a kulturní centrum v jihovýchodním Bulharsku, zároveň je správním střediskem stejnojmenné obce a okresu. Ve městě se nachází největší chemická a ropná rafinérie v jihovýchodní Evropě, která je největším zaměstnavatelem v Bulharsku. K dispozici je druhé největší mezinárodní letiště, největší přístav a jediný přístav pro tankery v zemi.

Večer jsme se nacpali skvostnou místní kuchyní. Další den si opět dopřejeme gastronomické zážitky a zamíříme na letiště. Těch pár hodin před odletem nás jasně přesvědčilo, že i letecká doprava má svá „ale“ – čekání na odbavení, pivo v přepočtu za 250 Kč, převlékání na odpudivých záchodcích, otravné řeči českých dovolenkářů, brečící kojenci, příplatky za zavazadla, potupné svlékání před bezpečnostním kontrolorem, pilot, který si spletl boeing se stíhačkou, a navrch tříhodinové zpoždění letu. V Praze v noci zjišťujeme, že nám ujel autobus před nosem a další jede až za hodinu (!). Mrzneme na lavičce a fakt, že se na nádraží drkotáme potemnělou Prahou další hodinu, nemáme sílu vnímat. Letadlem nikdy víc.

Nepostradatelným pomocníkem bulharských železnic jsou lokomotivy v Česku známé jako Plecháče.

← *Romantická pláž v Burgasu. Dominantou zde nejsou slunečníky a kavárny, ale průmyslový komplex.*

Napsali o nás...

Stavba tratě do Drážďan narazila na potíže dřív, než vůbec začala

Plánované spojení rychlovlakem do Drážďan narazilo hned v první fázi projektu. Těsně před dokončením totiž Správa železnic ukončila spolupráci se zhotovitelem studie proveditelnosti, firmou Cedop sdruženou s francouzskými projektanty z Egis Rail. Studie měla odpovědět na zásadní otázky: Kolik lidí bude vysokorychlostní tratí jezdit, jaké budou náklady a kolik spojů by trasu mělo využívat, aby byl provoz efektivní. „Zhotovitel opakovaně neplnil řádně povinnosti vyplývající ze smlouvy, zejména pak smluvní termíny a rozsah prací," uvedla mluvčí Správy železnic Nela Friebová. **iDnes.cz 10. 6. 2020**

Kraje mají rozdílné požadavky na vlaky, pro ČD je to komplikace

Velké rozdíly v požadavcích krajů na různé typy a vybavení vlaků jsou pro České dráhy komplikací. Zvyšuje to náklady a nedovoluje maximální využití vozidel. „ČD usilují o to, aby se svými vlaky jezdily co nejvíce," řekl v Brně na konferenci o budoucnosti železnice náměstek generálního ředitele ČD Patrik Horný. „Kraje chtějí různé rozteče sedadel, jednou chtějí byznys třídu, jednou nechtějí. Jedni chtějí nová vozidla, jiní ojetá, někde chtějí motorové vlaky, jinde je nechtějí," dodal. S ohledem na rozdílné požadavky pak není možné použít vozidla v jiném kraji či uzpůsobit provoz tak, aby jezdila ve více krajích zároveň. **ČTK 17. 6. 2020**

ČD předělají další bistro vozy, budou mít stejný koncept jako u Pendolin

Šest bistrovozů ČD s první třídou řady ARmpee^{832} čeká velká proměna interiéru. Jde o vozy, které prošly nákladnou modernizací v roce 2010 v ŽOS Vrútky. Dceřiná firma ČD DPOV už hledá dodavatele na úpravy vozů z bohumínského depa. Odhadovaná cena zakázky je 47 milionů korun za pět vagonů. Podle mluvčí ČD Gabriely Novotné prochází první z celkem šesti vozů této řady změnou interiéru včetně sociálního zařízení tak, aby se vytvořil jednotný koncept s Pendolinem. „Nyní se dokončuje první prototyp a poté proběhnou schvalovací zkoušky. Představen by měl být na konci srpna," dodala. **zdopravy.cz 20. 6. 2020**

Železničář

VYDAVATEL: České dráhy, a. s., IČ 70994226 | Vychází jednou měsíčně v nákladu 10 500 výtisků | **ŠÉFREDAKTOR:** Petr Slonek | **VEDOUCÍ ODDĚLENÍ:** Václav Rubeš
GRAFICKÁ ÚPRAVA: Michal Málek | **PRODUKCE:** SevenArt, s. r. o. | **ADRESA REDAKCE:** Železničář, České dráhy, a. s., Generální ředitelství, nábř. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
e-mail: zeleznicar@cd.cz | web: zeleznicar.cd.cz | **INZERCE A PŘEDPLATNÉ:** tel. 720 797 020, nebo www.cdprovas.cz/predplatne.

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

České dráhy Národní dopravce | Cargo | Informační Systémy Člen Skupiny ČD | ČD-TELEMATIKA | Travel Člen Skupiny ČD | DVI Člen Skupiny ČD | DPOV Člen Skupiny ČD | VUZ

Mají „zelenou“ a vždy byly, jsou a budou vaše stálice a jistota.

ČD Travel
Člen Skupiny ČD

Bulharsko

Polední lety v úterý a pátek od 3. 7. do 11. 9. 2020
Pobyty na 8, 11 a 12 dní
Strava: snídaně, polopenze, plná penze, All inclusive

K. Štěchová,
tel.: 972 243 053

Více na
www.cdtravel.cz

Chorvatsko – Drvenik

Odjezdy busem vždy v neděli od 19. 7. 2020
Pobyty na 10 dní
Strava: polopenze

H. Fagulová, tel.: 972 243 052

ČD Travel, s.r.o., 28. října 372/5, tel. 972 243 051-55 | e-mail: ckobch@cdtravel.cz, web: www.cdtravel.cz | provozní doba: pondělí–pátek 9.00–17.00 h

I VY MŮŽETE BÝT HRDINOU VŠEDNÍHO DNE
Hledáme dopravního zkušebního komisaře

Máte silný vztah k osobní přepravě a jste nadšeným znalcem dopravních procesů? Staňte se členem našeho týmu!

Co vás čeká?

Provádění odborných zkoušek a zkoušek způsobilosti, příprava a realizace školení, tvorba procesních listů s dopravními povinnostmi a příprava návrhu technologických postupů při výpravě vlaku a soupisu vlakové dokumentace.

Přes co vlak nejede aneb co od vás potřebujeme?

- Minimálně SŠ s maturitou a 3 roky praxe v železničním provozu s orientací na dopravní činnosti
- Znalost dopravních předpisů ČD a železniční techniky
- Výborné prezentační a komunikační schopnosti

Plánovaný jízdní řád aneb co je třeba vědět?

- Hlavní pracovní poměr na dobu neurčitou, nástup možný ihned
- Místo výkonu práce – Praha

ruzickova@gr.cd.cz

České dráhy
Národní dopravce

18. července, 15. srpna a 12. září 2020

Zajeďte si do Rožnova pod Radhoštěm parním vlakem

I letos se koná Rožnovské parní léto, a mezi Valašským Meziříčím a Rožnovem pod Radhoštěm se tak můžete svézt parním vlakem. Nostalgické jízdy se letos uskuteční ještě 18. července, 15. srpna a 12. září. Parní vlak odjíždí z Valašského Meziříčí v 9:25 a ve 13:10 hodin. Přes Zašovou a Zubří dojede do Rožnova pod Radhoštěm v 9:52, respektive 13:36. Na zpáteční jízdu po stejné trase se parní vlak vydá z Rožnova v 11:35 a 15:27 hodin. V čele historického vlaku jezdí parní lokomotiva 423.041 (Velký býček) z roku 1924. A kolik zaplatíte za jízdné? Jednosměrná jízdenka stojí 70 Kč, pro dítě ve věku 6 až 15 let 40 Kč. Jízdenky včetně rezervace místa k sezení koupíte v předprodeji ve všech pokladnách ČD. Zbývající jízdenky (bez nároku na místo k sezení) se budou prodávat v den konání přímo u vlaku nebo během jízdy. V parním vlaku nelze přepravit jízdní kola a přeprava dětských kočárků je možná jen do vyčerpání kapacity. Kromě zážitku z nostalgické jízdy se můžete těšit i na zajímavý kulturní program. V sobotu 15. srpna se v Rožnově koná Starodávný jarmark v muzeu a 12. září folklorní festival Ondrášova Valaška a sportovní akce Švihák rožnovský. Bližší informace na www.vlakemnavylet.cz.

Nejbližší železniční stanice: Valašské Meziříčí/Zašová/Zubří/Rožnov pod Radhoštěm

1. srpna 2020

Historické slavnosti ve Zruči nad Sázavou

Jarmark, tanec, šerm, kejkle, dobová hudba a hlavně spousta zábavy. To všechno vás čeká na Historických slavnostech ve Zruči nad Sázavou, jejichž dvacátý ročník se uskuteční v sobotu 1. srpna v zámeckém parku. Jako každý rok bude kulturní program zahájen průvodem přes celé město. Celodenní vstupné na slavnosti stojí 80 Kč, pro děti, seniory a studenty jen 40 Kč, děti do výšky meče mají vstup zdarma. Návštěvníci slavností získají slevu na vstupné do všech expozic zručského zámku a děti se mohou bezplatně projít po stezce rytíře Miloty z Kolowrat.

Nejbližší železniční stanice:
Zruč nad Sázavou

4. až 6. července 2020

Žralokem na prohlídku filmového Lokte

Nenechte si ujít prohlídku královského města Lokte, které vám bude představeno jako perfektní filmová kulisa. Od 4. do 6. července se můžete svézt do Lokte vlakem Naděje, na nějž bude nasazena moderní jednotka RegioShark. Vlak odjíždí z karlovarského dolního nádraží vždy ve 13:00. Na zpáteční cestu se Žralok vydá z Lokte v 17 hodin. Cena zpáteční jízdenky je 78 Kč. Program včetně drobného občerstvení stojí 130 Kč, za dítě zaplatíte 80 Kč. Jízdenky a program si můžete rezervovat na tel. čísle 776 205 025 nebo e-mailu: archaloket@seznam.cz.

Nejbližší železniční stanice:
Karlovy Vary dolní nádr./Loket

4. července až 6. září a 12. září 2020

Do Lednice opět jezdí Hurvínek

Do Lednicko-valtického areálu vás o víkendech a svátcích od 4. července do 6. září doveze historický motoráček Hurvínek. Z břeclavského nádraží odjíždí v 9:11, 11:10, 13:10 a 15:10 hodin a za půl hodiny z něho vystoupíte v Lednici. Za jednosměrnou jízdenku zaplatíte 30 Kč, za zpáteční 50 Kč. Děti, senioři, studenti a ZTP mají slevu 75 %. V sobotu 12. září se můžete svézt do Lednice parním vlakem s lokomotivou Skaličák. V tomto nostalgickém vlaku stojí jednosměrná jízdenka 60 Kč, zpáteční 100 Kč. Bližší informace najdete na www.vlakemnavylet.cz.

Nejbližší železniční stanice:
Břeclav/Boří les/Lednice ad.

Foto: archiv města Zruč nad Sázavou, archiv ČD, Wikipedia