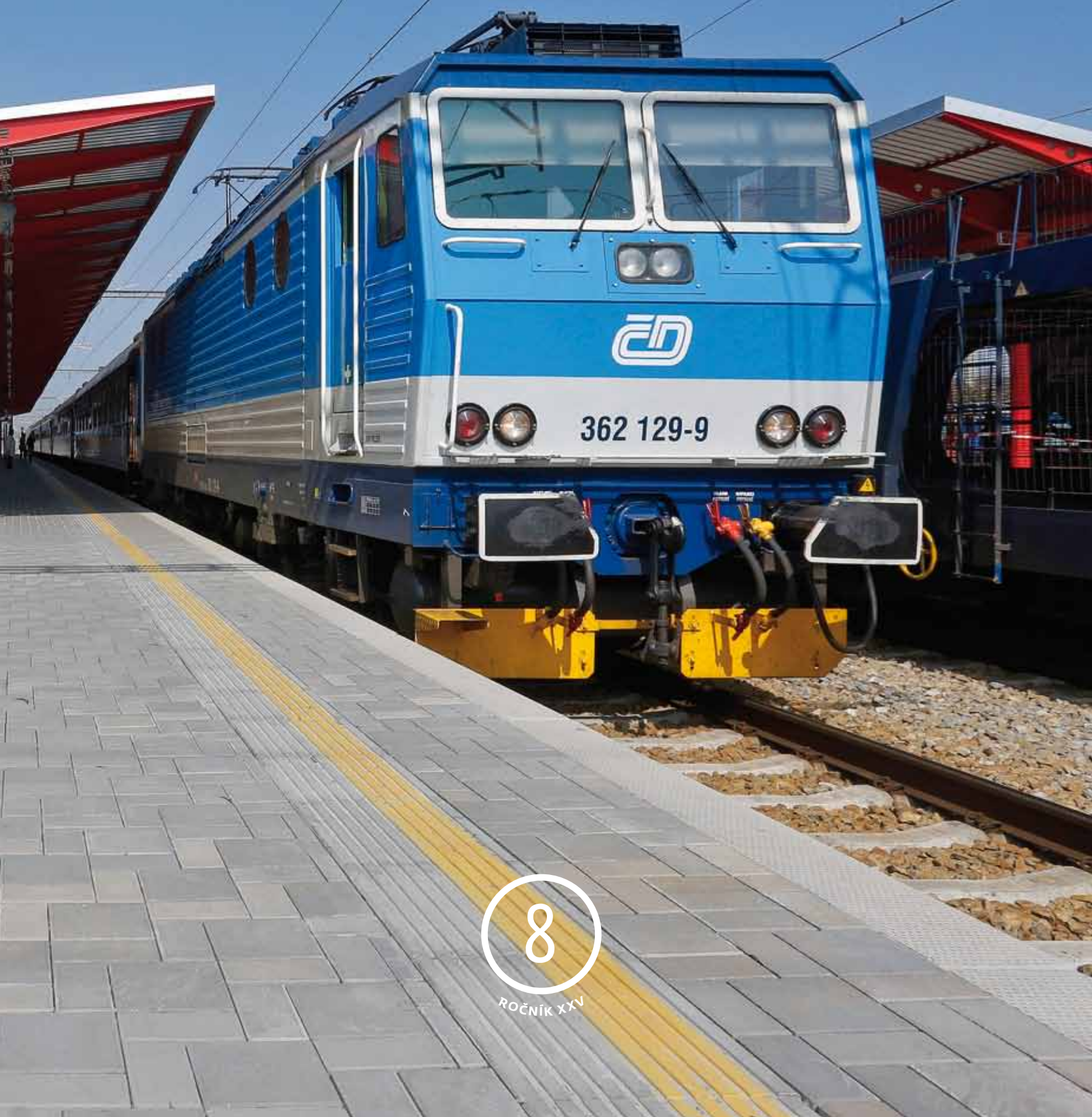


Železničář

12. DUBNA 2018 | CENA 18 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



8

ROČNÍK XXV

6–7 ROZHOVOR

Piotr Rachwalski, předseda představenstva Dolnoslezských železnic

12–13 TÉMA

Velká jarní soutěž o zajímavé železniční ceny

18–19 CESTOPIS

Výlet tisícikilometrovou lokálkou napříč Švédskem

20–21 HISTORIE

Železnice pod hrady a zámky na starých snímcích

Pochvala

Dobrý den,

chtěla bych vás pochválit za výrazné zlepšení na trase Praha – Brno. Tuto trasu využívám několikrát týdně a jsem doslova v šoku, jakou proměnou prošla. Několik let jsem využívala spíše služeb konkurenční firmy Regiojet, a to ještě o to více, co se objevily její vlaky na této trati. Prakticky nepřetržitě využívám od září jen vlaková spojení, která se u Regiojetu stala skutečně nepřijemnou záležitostí, a proto jsem začala preferovat vaše vlaky. Z aplikace ČD jsem vysloveně nadšená, a o to více, co jsem využila vaši superakční jízdenku. Jen tak dál! Za mě jezdíte na výbornou a jsem spokojená i na jiných linkách.

Radka Samuelová



Studuj provoz a ekonomiku železniční dopravy na vysoké škole!

Katedra železniční dopravy, Žilinská univerzita v Žilině nabízí:

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

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

TITULNÍ FOTO

Autor: Michal Málek

Modernizované nádraží ve Veselí nad Lužnicí s rychlíkem vyšší kvality z Prahy do Českých Budějovic



Výtopna Hradec Králové v době protektorátu, fotografována z věže ze staniční budovy

Odboj na kolejích aneb hrdinství železničářů

Petr Slonek | foto: sbírka Roman Jeschke, repro Partyzánské hnutí v Československu za druhé světové války, Praha 1961

Železnice se stala důležitým místem řady významných událostí v historii naší země. Nejinak tomu bylo i v době okupace Československa. Odehrávaly se zde střety nacistů s odbojáři, kteří se odmítali smířit s německou nadvládou. Drtivá většina železničářů se zapojila do různých sabotážních akcí, přičemž prakticky každé narušení provozu Němcům působilo značné problémy především zásobování válečných front. Samozřejmostí byla spolupráce a partyzány. Fašisté se proto snažili odboj zlikvidovat, což se jim však naštěstí nikdy zcela nepodařilo.

Ke krajům se silným odbojovým hnutím patřilo Berounsko. Známá je událost z 8. srpna 1943, kdy krátce po třetí hodině ráno otřásly nocí tři obrovské detonace na trati mezi Berounem a Srbskem. Dnes se o této akci hovoří o jako vůbec první svého druhu s použitím výbušnin na železnici v Čechách. Násle-

dovala navíc jen pár dní po úmyslném vykojení vlaku u Lochovic. Výbuch poničil koleje v obou směrech a provoz na dráze se na několik hodin zcela zastavil. Bohužel se zde odboj do tří let nacistům podařilo zlikvidovat.

Nebyly to však jen střední Čechy, kam se soustředila pozornost odbojářů. Například v Jiho-moravském kraji jejich hrdinství dnes připomíná 181 jmen na pamětních deskách umístěných na nádraží a zastávkách v celém regionu.

Už když se chýlilo k mnichovské zradě v září 1938, přispěli strojevodoucí na trati Brno – Břeclav k odhalení nepřátelské tajné vysílačky na hřbitově v Břeclavi. Stanislav Bartošek, budoucí člen odbojové organizace „Stráž národa“, s vojenským velitelstvím v Břeclavi pomohl likvidovat henleinovskou vysílačku umístěnou v hrobce. Samotnou odbojovou skupinu zformoval Josef Vaněk v lokomotivním depu Brno Horní Heršpice. Stráž národa prováděla sabotáže na lokomotivách či vojenských transportech.

Podobné odbojové skupiny jako v brněnském uzlu vznikaly na celé železnici. Mnoho železničářů položilo život ve službě při bombardování železničních objektů a řada strojevodců nalezla smrt při náletech hloubkových letců „kotlařů“.

Vážení čtenáři,

jaro se po nesmělém začátku konečně chopilo vlády a první dubnové slunečné dny začaly opět lákat k výletům do přírody. Nová turistická sezona je tady a s ní i zvýšený zájem o cesty vlakem do různých koutů naší země.

I letos vycházíme našim zákazníkům v tomto ohledu vstříc. Už v samotném závěru března se po zimní pauze znovu otevřela síť cyklopůjčoven ČD. V letošní sezoně je jich v provozu celkem 91. Jsou ve všech krajích republiky, jejichž služby mohou zájemci využívat až do konce října. Všude jsou pro zájemce připravena kvalitní treková a krosová kola a přilby, v některých najdete dětská kola i dětské sedačky.

Po zhruba roce a půl se do ČR také vrátilo Pendolino z italského Savigliana, poničené při tragické nehodě u Studénky v červenci 2015. V provozu by se celá jednotka měla objevit v průběhu července.

Nezapomínáme ani na regionální dopravu. Řídící výbor ČD posvětil možný nákup až 60 elektrických jednopodlažních vlaků pro regionální trati. Jedná se o navýšení počtu, původně se počítalo pouze se sedmi. Národní dopravce navýšil jejich množství s ohledem na upřesnění potřeb krajů v rámci obnovy vozidel v regionální dopravě.

Příjemnou zprávou je i skutečnost, že ČR bude moci využít evropský úvěr 100 miliard korun na rozvoj železniční a silniční infrastruktury a železničních vozidel. Umožní to minulý týden podepsané memorandum o spolupráci s Evropskou investiční bankou. Finance by měly směřovat na investice v letech 2019 až 2023, na které nepostačí národní zdroje ani evropské dotace.

Významného úspěchu dosáhla naše dceřiná společnost ČD - Telematika. Ve sdružení dodavatelů zvítězila v historicky první zakázce na dodávku mobilní části evropského vlakového zabezpečovače ETCS v Česku. Konsorcium jeho nejnovější verzi vybaví celkem pět souprav Stadler FLIRT.

Další novinka sice není pro zákazníka na první pohled viditelná, přesto je pro provoz ČD nesmírně důležitá. Jde o postupné nasazování odbavovacího zařízení osobních pokladen UNIPOK druhé generace do provozu a o seznámení zaměstnanců s jeho testováním.

Také v letošním březnu se hlavní kontrolori osobní přepravy ČD opět rozjeli na komplexní проверки. Cílem jejich týdenní akce bylo prověření fungování všech procesů v rámci osobní přepravy, a to jak v samotných stanicích, tak i ve vlacích.

Kontrolori na jižní Moravě prověřili fungování osobních pokladen, ČD center, komand vlakových čet, zázemí mini-barů, pozornost zaměřili i na vlakové posádky regionálních a dálkových spojů. Je nutno zdůraznit, že se jedná o důležitý kontrolní prvek, jímž sledujeme nastavení procesů v přístupu k zákazníkovi a kvalitu jejich poskytování zaměstnanci vlakových čet a osobních pokladen. Zda dokážeme správně odbovat a komunikovat s našimi zákazníky. Účelem činnosti je ověření pracovních postupů s cílem udržení kvality a prozákaznického přístupu k našim klientům, tedy cestujícím.

Právě spokojenost zákazníků a jejich opětovná volba využít naše vlaky k cestě do zaměstnání, na pracovní jednání či jen třeba na výlet jsou pro nás nesmírně důležité. Věříme, že touto zpětnou vazbou se podaří ještě více zdokonalit kvalitu personálu Českých drah, jehož práce v provozu je náročná a ve vztahu k zákazníkovi významná. Vždyť právě při prvním kontaktu s posádkou vlaku či obsluhou pokladny si cestující utváří obrázek o fungování celé firmy...



Barbora Potůčková

Ředitelka kanceláře člena představenstva pro osobní dopravu

Milníky drážní historie Č(S)D

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



Oprava trati Šumperk - Ruda nad Moravou po akci partyzáni



Železniční dělo ukořistěné Němci ve Francii na nádraží v Kyšperku, dnes Letohradu

Šlechtična vyrazila v čele Křivoklátského expresu

Stovky lidí si zpřijemnilly velikonoční víkend výletem vlakem Českých drah těžným parní lokomotivou 475.179. Po oba dny vyjžděla Šlechtična v soupravě se čtrnácti osobními vozy řad Bai, Be, Ce, Ae1, servisním řady WLAB a lokomotivou T 478.3001 z pražského smíchovského nádraží na Křivoklát. Na zdejším hradě se totiž konaly Knížecí Velikonoce – oblíbený řemeslný jarmark s bohatým kulturním programem. Odtud speciálně vypravený Křivoklátský expres zamířil do Lužné u Rakovníka. Zde si mohli – letos poprvé – příznivci železniční techniky vychutnat exponáty ČD Muzea, největšího muzea svého druhu v republice. Další velká akce se v Lužné uskuteční o víkendu 5. a 6. května. To se bude konat letošní první Parní víkend. V čele zvláštních vlaků vyjedou lokomotivy 414.096, 475.179, 354.195 a 534.0323.

(hol)



Řídicí výbor ŽUB řešil chystaný přesun nádraží v Brně

Ministerstvo dopravy hostilo v pondělí 26. března další pravidelné jednání Řídicího výboru ŽUB (železniční uzel Brno). Hlavním cílem jednání byla prezentace výstupů studií proveditelnosti jednotlivých variant a porovnání jejich ekonomické výhodnosti a návratnosti – ať už šlo o varianty zahrnující přesun nádraží, nebo stávající polohu. Celková investiční náročnost se ve všech zkoumaných verzích projektu pohybuje v řádu 40 až 50 miliard korun. Řídicí výbor nakonec přijal usnesení, že vzhledem ke snaze o minimalizaci časových a věcných rizik územní přípravy a snaze minimalizovat omezení pro cestující v době výstavby se doporučuje k realizaci varianta Ac, tedy jedno z řešení počítající s přesunem hlavního nádraží. Kromě zástupců resortu jsou v orgánu i zástupci Českých drah, primátor města Brna, zástupci vedení jihomoravského kraje nebo SŽDC.

(hol)



Jaro na Bezručické lokálce vítala parní lokomotiva

Vítání jara na Bezručické lokálce a na nedalekém Dvoře Krasíkov letos mimořádně obstarala parní lokomotiva 313.902 v soupravě s vozy řad D6, BD1m, Clm, Cl4 a Ci3. Nahradila tak motorový vůz, který při této akci obvykle vyjžděl v minulých letech. Retro souprava Českých drah v čele s parním strojem se na trasu z Bezručic do Kokašic vypravila kvůli blížící se opravě železničního mostu u Pňovan. Pořadatelé letos kvůli výluce totiž zruší dvě dějství tradičního Bezručického parního léta a nechtěli, aby veřejnost přišla o „páru“. O aprílové neděli se tak mohli milovníci drážní nostalgie pokochat exponáty místního železničního muzea, prohlédnout si dobovou nádražní četnickou stanici. Akci navštívily stovky lidí.

(hol)





Chrudim získá moderní dopravní terminál

V průběhu příštího roku by měl prostor před chrudimským nádražím doznat zásadní změny. Cestující, kteří pojedou vlaky národního dopravce od Pardubic nebo naopak od Hlinska v Čechách, ocení po výstupu z vlaku novou vstupní halu se zasklenou střešou, která je ochrání před povětrnostními vlivy. Navíc projekt počítá se zelení a osazením kašny s novým městským mobiliářem. Záměrem města Chrudim, které je investorem celé akce, je v oblasti přednádraží především zkvalitnit významné veřejné prostranství za současného zlepšení komunikačních vazeb mezi jednotlivými druhy dopravy, tedy jak železniční, tak i městskými a linkovými autobusy. Záměr počítá rovněž s dostatečnou kapacitou stojanů pro zhruba šedesátku jízdních kol a také řadou parkovacích míst pro automobily. Terminál bude důležitým přístupovým a přestupovým uzlem a v mnoha případech se stane prvním kontaktem návštěvníka s městem. (mah)



České dráhy lobbují i za další rozvoj zajímavých koridorů

Evropská komise v současné době dokončuje finální podobu příštího víceletého finančního rámce Evropské unie (MFF). České dráhy společně s Evropským železničním společenstvím velmi pozorně sledují závěrečnou fázi přípravy tohoto dokumentu. Jelikož se bude jednat o zcela klíčový materiál, který na poměrně dlouhé období ovlivní rozvoj našeho dopravního odvětví, byl tento dokument detailně diskutován i v Řídicím výboru Společenství evropských železnic (CER), jehož jsme aktivním členem. ČD dlouhodobě lobbují za další rozvoj komerčně zajímavých koridorů (například Praha – Mnichov), ale také za další přísun finančních prostředků jak do železniční infrastruktury, tak do kolejových vozidel, a to pomocí všech dostupných dotačních nástrojů EU. Řídicí výbor CER odeslal dopis vrcholným představitelům Evropské unie. V dopise jsou definovány hlavní priority a požadavky železničního sektoru. České dráhy rozeslaly text dopisu v rámci české vlády a europoslancům s cílem prosazování zájmů našeho sektoru především v Radě EU. (red)



České dráhy vezly tenisty do Ostravy na Davis Cup

České tenisty Lukáše Rosolu, Romana Jebavého, Adama Pavláška, Jiřího Veselého, Václava Šafránka a také nehrajícího kapitána daviscupového týmu Jaroslava Navrátila odvezlo na aprílovou neděli z pražského hlavního nádraží do Ostravy-Svino-Pendolino Českých drah. Za Olomoucí se v bistrovoze uskutečnila i autogramiáda, kterou si nenechaly ujít desítky cestujících. Na sever Moravy se utkání Davis Cupu znovu vrátilo po dlouhých osmnácti letech a český tým zde v rámci 2. kola evropsko-africké zóny vyzval 6. a 7. dubna Izraelce. Nakonec soupeře porazil 3:1 a jako vítěz utkání postoupil do baráže o účast v elitní Světové skupině. Z ní Češi sestoupili loni po dvanácti letech, kdy prohráli s Nizozemskem. (hol)



Facebookový profil Českých drah je ověřen

Oficiální profil Českých drah na sociální síti Facebook je od začátku února ověřen. Certifikát návštěvníci poznají podle modrého štítku u názvu profilu. Facebook tento symbol přidělí jen oficiální stránce, která splňuje požadavky a zásady sociální sítě, například na tvorbu obsahu nebo komunikaci se zákazníky. Symbol zvyšuje u zákazníků důvěru v pravost stránky. Návštěvníci si tak mohou být jisti, že se jedná o autentický profil národního dopravce – symbol tedy pomáhá rozlišit mezi pravými a falešnými profily. Facebook navíc slibuje ověřeným účtům přednostní umístění ve vyhledávání a také možnost přístupu k novým funkcím dříve než stránkám bez ověření. Profil ČD sleduje zhruba 40 tisíc lidí. (hol)

Naší konkurencí jsou osobní automobily

Dopravní společnost Koleje Dolnośląskie neboli Dolnoslezské železnice, vlastněná tamním vojvodstvím, se stala nejdynamičtěji se rozvíjejícím osobním dopravcem v Polsku. Dolnoslezské železnice, které jsou také partnery Českých drah, mají k dispozici více než padesátku elektrických i motorových jednotek a motorových vozů. Ročně přepraví okolo sedmi milionů cestujících a rozsah jejich výkonů činí přes šest milionů vlakových kilometrů. Nejen o tom jsme hovořili s předsedou představenstva Dolnoslezských železnic Piotrem Rachwalskim.

Martin Harák | Foto: autor

Můžete představit historii vaší dopravní společnosti, která zabezpečuje většinu spojů regionální dopravy v Dolním Slezsku sousedícím s Českou republikou?

Letos oslavíme desáté výročí od vzniku naší společnosti, která byla zřízena Dolnoslezským vojvodstvím především proto, že původní regionální dopravce nesplňoval standardy kvality a tarifní politiky. Náš předchůdce, jímž byla firma Przewozy Regionalne, zabezpečoval železniční dopravu přestárlým vozidlovým parkem a dlouhodobě neinvestoval do žádných modernizací či nových vozidel. Původně si tehdejší Przewozy Regionalne chtěly zachovat jen ty nejlukrativnější spoje na elektrizovaných tratích a vozba na neelektrizovaných úsecích u nich byla takřka jen na druhé koleji. A právě proto Dolnoslezské vojvodství zřídilo naši dopravní společnost, která měla v první fázi zajistit dopravu na lokálních tratích, kde by jezdily motorové vlaky. Poprvé jsme vyjeli v prosinci 2008 na trati Klódzko – Legnica. Dnes již zajišťujeme dopravu na dvou třetinách železničních tratí v celém Dolním Slezsku.

Kolik máte vozidel ve vozidlovém parku? Jakou část tvoří motorové jednotky či vozy, a naopak jaký podíl činí elektrická vozba? Na území Dolního Slezska je přece jen velká část tratí elektrizovaná...

Do prosince loňského roku to bylo tak půl na půl. V současné době u nás ale již převažují elektrické jednotky. K dispozici máme pět starších jednotek typu EN 57, z čehož jedna je původní stroj, vyrobený firmou Pafawag, zbývající čtyři jsou modernizované stroje typové skupiny EN 57AKD a EN 57AL. Tyto vlaky jsou jediné, jež nejsou nízkopodlažní, ostatní vozidlový park máme v bezbariérové úpravě. Elektrickou vozbu doplňuje šestnáct tří nebo pětivozových moderních jednotek NEWAG Impuls kategorie 31WE a 36WEa, které byly v posledním roce doplněny nákupem jedenácti vysoce moderních pětivozových vlaků ze skupiny Impuls s označením 45WE. Pro motorovou vozbu společnost pořídila pětadvacet diesellových vozů a jednotek řad SA 106, 109, 132, 134, 135 a 139 od tří různých

výrobců. Posledně jmenovaná řada SA 139 je vlastně obdoba českého stroje RegioShark z produkce bydhošťské firmy PESA. Musím zdůraznit, že všechna naše vozidla, s výjimkou jediné starší jednotky EN 57-1703, jsou plně klimatizovaná.

Každý nový výrobek mívá zpravidla nějaké „dětské nemoci“, vlaky nevyjímaje. Potýkali jste se s nějakými závadami i u nových, elegantně vyhlížejících elektrických jednotek Newag Impuls, zajiždějících například až do pohraniční stanice Lichkov v Pardubickém kraji?

Vlaky od firmy Newag z Nového Sącze nakupujeme postupně. Nejnovější série je již naší čtvrtou zakázkou. Musím říci, že jsme zprvu museli řešit nějaké menší nedostatky, ale s další zakázkou se dodavatel snaží splnit všechny naše požadavky, takže nejnovější vlaky jsou takřka bez problémů. A to hlavně díky tomu, že firma Newag pružně reaguje na naše požadavky.

Dolnoslezské vojvodství sousedí s Německem, proto se nabízí otázka, zda zabezpečujete přeshraniční regionální dopravu i tam...

Ano, a dokonce na několika relacích. Naše motorové vlaky jezdí na několika spojích z dolnoslezské metropole Wrocław do Görlitzu a dále až do Drážďan. Do významného polsko-německého dvojměstí Zgorzelec-Görlitz jezdí navíc pravidelné spoje z města Jelenia Góra. Kromě toho zabezpečujeme provoz na lince D25 spojující město Legnica, kde je mimochodem sídlo naší firmy, a německé město Forst (Lausitz). V nedávné době jsme oživilí železniční dopravu na polsko-německé přeshraniční železniční trati Węgliniec – Horka, kde zatím jezdí jen ná-

„
Připravujeme další rozvoj přeshraničních spojů ve směru na Českou republiku. Doufáme, že naše moderní vlaky pojedou v budoucnu například až do Ústí nad Orlicí, potažmo Pardubic, ale i do dalších destinací.“





PIOTR RACHWALSKI

Předseda představenstva Dolnoslezských železnic, dopravní ekonom, zkušený teoretik i praktik v oboru organizace a řízení hromadné veřejné dopravy je absolventem Univerzity Adama Mickiewicze v Poznani a postgraduálního studia v oboru dopravy a logistiky na Ekonomické fakultě Gdaňské univerzity. Po studiích pracoval po dobu deseti let jako předseda představenstva největšího soukromého autobusového dopravce v Přímořském vojvodství na severu Polska a poté řídil Ústav rozvoje a propagace železniční dopravy. Předsedou představenstva Dolnoslezských železnic se stal v červnu 2014.



kladní vlaky. Byť nákladní vozbu neprovozujeme, tyto vlaky jezdí pod záštitou Dolnoslezských železnic.

Ve vašich vlacích jsou běžně k vidění plakáty moderních vlaků, ale i autobusů, které mají na sobě nápis Dolnoslezských železnic. Provozujete také vlastní autobusovou flotilu?

Nemáme sice vlastní autobusy, ale spolupracujeme s různými autobusovými dopravci hlavně v oblastech, kam není možné dojet vlakem. Smluvní autobusy s logem naší firmy zabezpečují například přípoje od vlaků na trase Jelenia Góra – Kowary – Karpacz, kde je navíc tarifní integrace, takže lze cestovat vlakem a autobusem na jednu jízdenku. Autobusové spoje vypravujeme také podél dočasně zrušených tratí, jako například z Jelení Hory do Lwówka. Spolupráce s autobusovými dopravci je na různých úrovních, je však oboustranně výhodná, neboť jak pro dráhu, tak i autobus je konkurencí individuální doprava. Pokud nabídneme možnost jet pohodlným autobusem na přestupní místo, odkud jede náš vlak, tak je šance, že toho řada lidí využije. Mimo pravidelné spoje zajišťujeme běžně náhradní autobusovou dopravu za vlak, pokud je například výluka na železniční trati.

Jaké máte plány do budoucna?

Připravujeme další rozvoj přeshraničních spojů ve směru na Českou republiku. Doufáme, že naše moderní vlaky pojedou v budoucnu například až do Ústí nad Orlicí, potažmo Pardubic, ale i do dalších destinací. Pochopitelně, že vše bude předmětem dohod představitelů českých krajů a našeho vojvodství. Pro obyvatele Dolního Slezska by se mohlo tím pádem zatraktivnit cestování po železnici z Wrocławu do Prahy. Přímé spojení do toho polského města bohužel zaniklo již před dlouhou řadou let. Bylo by skvělé, kdyby se ve spolupráci s Českými drahami opět mohlo cestovat přímo a stejně jako dnes na jednu jízdenku z Prahy do Wrocławu a naopak. Letos navíc po mnoha letech obnovíme provoz na hraničním přechodu Mieroszów – Meziměstí, a umožníme tak polským turistům jízdu až do Adršpachu a českým do Wałbrzychu. V plánu máme i zajištění každodenního, nikoli jen sezonního provozu ze Sędzislavi přes hraniční přechod Lubawka-Královec až do Trutnova. ○

Poničené Pendolino je zpátky doma

Zpět do České republiky se po roce a půl vrátili dva opravené vozy z jednotky Pendolino 680.003. Ty byly poničeny při tragické nehodě na přejezdu u Studénky v červenci 2015. Cesta speciálně sestavené brzdící soupravy trvala tři dny.



Josef Holec | Foto: archiv ČD

Pražské depo kolejových vozidel Českých drah přivítalo v pátek 30. března dva opravené vozy jednotky Pendolino 680.003, které byly poškozené při srážce s kamionem na přejezdu u Studénky. Kompletní flotila Pendolin národního dopravce vyjede na koleje během července, většina z nich už bude mít za sebou redesign.

Těsně před odjezdem si oba vozy při kontrolním dnu ve strojárnách Alstomu v italském Saviglianu zkontrolovali specialisté Českých drah. „Oba vozy byly hotové. Technici jen nemohli provést zkoušku vysokého napětí, což nejdříve vyzkoušet na nekompletní jednotce, a nešlo ani vyzkoušet spojení se zbylou částí jednotky, protože v Itálii už žádnou podobného

typu nemají. Dále kvůli u nás probíhajícímu redesignu Pendolin neinstalovali to, co jsme nechtěli, tedy novou poslední vrstvu podlahy, sedačky a stoly,“ vysvětlil Michal Šimandl z odboru správy a údržby kolejových vozidel ČD. „Poté, co bude dokončen v polovině dubna redesign jednotky 680.002, zastavíme práce na vyvazovací opravě šestky, prohodíme části souprav šestky a trojky a vyjdou nám konečně dvě ucelené soupravy,“ upřesnil Šimandl s tím, že v provozu je souprava složená ze zbylé části 003 a 006. „Poté si omlazovací kúru dopřeje jednotka 680.006, teprve pak přijde na řadu 003. Mezitím přijedou do Prahy specialisté Alstomu a pomohou nám s oživením kompletní 003. Provedou se předepsané kontroly a revize včetně technickobezpečnostní zkoušky. Musí-

me počkat na průkazy způsobilosti od Drážního úřadu.“ Omlazené Pendolino 680.003 se má na kolejích objevit v červenci.

Většina je nová

Italové museli vyrobit zcela novou skříň čelního trakčního vozu řady 682, zároveň pracovali i na vloženém voze řady 082, který byl při střetu řazen za čelním vozem. Na vloženém voze bylo nutné opravit poničený rám dveří, který byl vyříznut z prvního trakčního vozu. Dále technici z Alstomu zavařili díry na skříní, nové jsou i jedny nástupní dveře a koberce na představku. Na čelním voze kromě hliníkové skříně září novotou i laminátové čelo, části interiéru, stanoviště strojvedoucího nebo spřáhla. „Na přezkoušení a opravu zaměřily i některé technologické celky včetně měničů, rozvaděčů, systému naklápění, klimatizace, brzdového boxu nebo přepojovače. To poškozeno nebylo,“ vyjmenoval už před časem Šimandl. Tento model jednotky se už několik let nevyrobí, Alstom tedy musel zajistit dodávky původních dílů nebo adekvátní náhrady. Rekonstrukce by měla vyjít na zhruba 210 milionů korun.

Zatímco do Savigliana putovaly oba vozy po silnici na podvalníku, zpět do Čech přijely po vlastní ose, zařazené v brzdící soupravě německého dopravce, který se na podobné transporty specializuje. Do provozní jednotky Praha-jih pražského depa kolejových vozidel ČD dorazilo opravené, ale nebrzděné Pendolino uprostřed soupravy složené ze šesti brzdících a krycích vozů. Hranice speciál překročil v Bad Schandau po cestě přes italské Tarvisio a rakouský Salcburk. Za oklikou stály především provozní a logistické důvody. Na českém území stála v čele vlaku lokomotiva řady 741.

Pendolino bylo poničeno 22. července 2015 při srážce s kamionem na přejezdu nedaleko nádraží u Studénky. Při tragédii zemřeli tři lidé a dalších dvacet bylo těžce zraněno, včetně strojvedoucího. Řidiče kamionu poslal v únoru 2016 soud na osm a půl roku za mříže. ○

Model jízdního řádu se na přechodu Horní Dvořiště nezmění

České dráhy se na jihu Čech domluvily na další spolupráci s rakouským dopravcem ÖBB. Příští rok budou jezdit podle stávajícího modelu jízdního řádu jako doposud. Zachovány zůstanou mezistátní osobní vlaky z Českých Budějovic i Jižní expresy mířící z Prahy do Lince. V přípravě je rovněž jízda zvláštního protokolárního vlaku z Lince na Národní den železnice. Zástupci Českých drah a partnerských ÖBB se sešli v úterý 21. března na Lipně.

„Naše jednání se týkalo segmentu regionální i dálkové dopravy. Současný jízdní řád platí na základě požadavku objednatelů, tedy Země Horní Rakousko a Jihočeského kraje. České dráhy ho s ÖBB už před lety sestavily tak, aby vlaky jezdily přímo,“ informoval Jiří Kafka, obchodní ředitel českobudějovického Regionálního obchodního centra ČD. „V dalších letech chceme nadále spolupracovat, pakliže obstojíme jako dopravci ve svých regionech,“ upřesnil Kafka s tím, že



smlouva ČD s Jihočeským krajem končí příští rok. Pak bude kraj dopravce vybírat formou soutěže. Stejný scénář čeká i ÖBB v Rakousku.

Cestujících přibývá

České dráhy hodlají s ÖBB spolupracovat i na Národním dni železnice, který se letos uskuteční v Českých Budějovicích. Na schůzce, které se kro-

mě Kafky zúčastnil i jeho protějšek z Lince Paul Sonneleitner, se plánovala i návštěva jednotky cityjet ÖBB. „Šlo by o protokolární vlak, který přijede z Lince a přiveze vedle řady návštěvníků také nejvýše postavené zástupce Horního Rakouska a ÖBB,“ zmínil Jiří Kafka. „Vystavili bychom jej ve Světě změny po boku našich moderních vlaků,“ nastínil dohodu s odborem osobní dopravy Generálního ředitelství ČD.

Oba obchodní partneři se podílejí na mezinárodní železniční dopravě už desítky let. Spolupráci si chválí i díky neustále narůstajícímu počtu cestujících. „Zvláště minulý rok, když začaly jezdit expresy, nám počet cestujících vyskočil o polovinu. Pozadu nezůstává ani regionální doprava,“ zmínil Sonneleitner. „S Českými drahami spolupracujeme rádi. Naši kolegové z Čech jsou přátelští a vstřícní. Vždy nám jde společně o to, abychom uspokojili cestující a poskytli kvalitní služby. Za to jim velmi děkuji,“ uzavřel regionální šéf ÖBB. (hol)



Do Tatranské Lomnice s Bobinou a Gustavem

Kopu nezapomenutelných zážitků si z předposledního březnového víkendu přivezla bezmála šedesátka cestujících. Vydali se speciálním retro exprem po stopách filmu *Anděl na horách*, respektive jeho hlavního hrdiny Gustava v podání Jaroslava Marvana. Pilotní projekt víkendu v Tatrách s retro programem připravily ČD s partnery.

Václav Rubeš | Foto: Timotej Gruchalák

Pražské hlavní nádraží, čtvrtek 22. března, půl desáté večer. U prvního nástupiště brzdi nezvyklá souprava, které vévodí nablýskaná Bobina E 499.004. Za ní řazené dva salonní vozy, jídelní a lůžkový vůz napovídají, že jde o zvláštní vlak, což potvrzuje i staniční rozhlas, který nabádá cestující k nástupu do mimořádného rekreačního rychlíku *Anděl na horách* s cílovou stanicí Tatranská Lomnica. Vozy pojmenované *Gustav*, *Anděl*, *Vyhlička* a *Závodní výbor* se daly do pohybu přesně podle jízdního řádu ve 22:00.

Retro kam se podíváš

Poprad přivítal retro expres vymetenou oblohou s příslibem panoramat, která Tatry umí nabídnout. Místo Bobiny zaujal Breljovec 754.036, a protože během jízdy v posledním úseku do Tatranské Lomnice bylo nezbytné překonat nemalé stoupání, na postrku pomáhal také Pielstick T 466.0254. Stroje jej bez problému zvládly a nezvyklá souprava budila


na malém nádražičku v cílové destinaci, které beze zbytku zaplnila, zaslouženou pozornost. Účastníci nezvyklého zájezdu se přesunuli do stylového retro hotelu *Morava*. Právě tato zotavovna si zahrála ve zmíněném filmu jako místo, kde se rekreoval a odkud vyrážel poznávat krásy *Tater Gustav Anděl*. Odkazy na doby závodních rekreačí tu najdete dodnes, a to nejen prostřednictvím *Jožky a Ivetky*, průvodců z retro hotelu *Morava*, kteří si pro všechny účastníky připravili několik stylových překvapení, budíček o „siedmej“ s následnou rozvíčkou na tatranském vzduchu. Budovatelská hesla vyvěšená v prostorách hotelu i další socialistické propriety najdete téměř všude.

Na Lomničák i Hrebienok

Podobně jako *Gustav Anděl* jsme se vydali na Lomnický štít, avšak na rozdíl od revizora pražských elektrických drah klienty přivítala azurová obloha a fenomenální výhled. Leckdo se proto kochal a slunil déle a do dolní stanice dorazil až tak, že sotva stihl začátek seznamovacího večírku. A ten nemohl začít jinak než

představováním. Ten kdo zrovna neholdoval zimním sportům a chtěl se věnovat spíše poznávání, mohl vyrazit električkou do Starého Smokovce a odsud pozemní lanovkou na *Hrebienok*. Jednou z hlavních turistických atrakcí *Hrebienku* je *Ledový dóm*, svatostánek vybudovaný ze 190 tun ledu. Jeho ústředním motivem je pocta rodině.

Lyžaři i turisté se sešli ve dvě odpoledne pod retro hotelem *Morava*, kde bylo připraveno *Bláznivé odpoledne*. Název akce byl zvolen perfektně, protože ten, kdo do zápolení týmu šel, byl buď blázen hned na začátku, nebo se zbláznil během disciplín. Asi nejbizarnější byl paralelní sjezd na igelitových pytlích, přičemž knokautovat soupeře bylo povoleno jakýmkoli způsobem. Boje to byly opravdu lité.

Akce se vydařila na jedničku. Po příjezdu do Prahy se všichni účastníci shodli: pokud se příští rok pojede na podobný zájezd znovu, rádi se přihlásíme. Model *Retro Tatranu* tak byl vyzkoušen v praxi a po dopilování některých náležitostí komplexního programu bude zařazen do nabídek příležitostných vlaků ČD. 

Historicky první výhra o zakázku ETCS v ČR za účasti ČD - Telematiky

Sdružení dodavatelů ČD - Telematika a ALSTOM Belgium S.A. zvítězilo v historicky první zakázce na dodávku mobilní části evropského vlakového zabezpečovače ETCS v ČR. Konsorcium vybaví celkem pět vlakových souprav *Stadler FLIRT* provozovaných společností *LEO Express* nejnovější verzí evropského vlakového zabezpečovače ETCS (European Train Control System).

Díky komunikaci mezi stacionární (traťovou) a mobilní částí ETCS se opět zvýší bezpečnost cestujících, a to jak na železničních tratích v České republice, tak i na tratích provozovaných členskými státy Evropské unie.

ČD - Telematika se na dodávce podílí v roli systémového integrátora se svým strategickým partnerem *ALSTOM Belgium S.A.*, který je v oblasti ETCS považován za světovou jedničku. *ALSTOM* je historicky prvním dodavatelem na světě, který prošel úspěšným testem aplikace ETCS



Foto: Wikipedia

Level 2, Baseline 3. Dodávka a implementace mobilní části ETCS pro společnost *LEO Express* splňuje požadavky aplikační úrovně Level 2, Baseline 3 (ve verzi 3.6.0).



Dodávka „na klíč“ pokrývá veškeré činnosti od převzetí souprav *Stadler FLIRT* až po jejich finální předání ve fázi plně způsobilého provozu zpět zadavateli, a to s plně funkčním zařízením mobilní části ETCS. Kromě samotného dodání technologie ETCS zahrnuje i zpracování návrhu vhodného konstrukčního řešení integrace ETCS, instalaci včetně zajištění kontroly kvality, uvedení technologie do provozu, provedení příslušných zkoušek a zajištění všech potřebných schvalovacích procesů.

ČD - Telematika tímto rozšiřuje portfolio služeb a navazuje na své zkušenosti v oblasti drážní telematiky v České republice, a to zejména v podobě dodávky systému *GSM-R*, což je evropský standard sloužící pro bezdrátovou komunikaci řídicích dispečerů a výpravčích s lokomotivou, a který současně slouží jako základní přenosový systém pro ETCS. Výstavba systému ETCS (stacionární i mobilní části) je spolufinancována prostředky Evropské unie. (red)

Kontroloři vyrazili na jižní Moravu

Tak jako každý rok, i letos se hlavní kontroloři osobní přepravy Českých drah rozjeli podle ročního plánu kontrolní činnosti a určených obvodů na komplexní prověrku. Tentokrát byla centrem jejich pozornosti jižní Morava. Cílem týdenní akce, která se uskutečnila ve druhé polovině března, bylo prověření fungování všech procesů v rámci osobní přepravy, a to jak v samotných železničních stanicích, tak i ve vlacích.

Martin Harák | Foto: autor, archiv ČD

Hlavní kontroloři osobní přepravy během několikadenní terénní práce prověřili nejen osobní pokladny a další stacionární pracoviště, ČD centra, komanda vlakových čet i sklady minibarů, pozornost ale zaměřili i na vlakové čtyři regionálních i dálkových spojů včetně těch mezinárodních. Jak potvrdila vedoucí Oddělení kvality osobní dopravy Českých drah Petra Kloknerová, kontroly se odehrávaly i skrytou formou. „Nejde o žádné podpásovky. Jde o důležitý kontrolní prvek, kdy sledujeme zaměstnance vlakových čet a osobních pokladen, jak se chovají k našim zákazníkům, jak je dokáží odbavovat, ale hlavně s nimi i komunikovat. Sledujeme nejen jejich odbornost, ale i měkké dovednosti – zda se umějí usmát, oslovit cestujícího odpovídajícím a vstřícným způsobem a jak celkově vystupují. Když zaměstnanci neví, že je někdo kontroluje, chovají se přirozeně, a o to nám jde. Účelem naší činnosti je ověřovat nastavení procesů v přístupu k zákazníkovi a kvalitu jejich naplňování,“ říká Petra Kloknerová.

Prioritou bezpečnost cestujících

A co dále kontroloři prověřovali? Sledovali péči o bezpečnost cestujících a dopravní povinnosti vlakových čet s důrazem na uzavírání mechanických dveří, které nemají dálkové ovládání. Vlakoví revizoři, kteří při této prověrce pomáhali, sledovali na nástupištích bezpečnostní postupy, jako je například výprava vlaků při odjezdu a správné pracovní postupy vlakových čet. Práce hlavních kontrolorů osobní přepravy je náročná. Všichni, kteří tuto činnost provádí, musí dobře znát práci všech, které sledují. Není možné, aby pro ně některá z kontrolovaných činností byla jakousi „neznámou“. Rozsah a objem vědomostí vyžadovaných k výkonu profese hlavního kontrolora jsou obrovské. Musí znát pracovní činnost a postupy skladníků přepravy, osobních pokladníků, informátorů, vlakových čet, ale i příslušnou přepravní část u strojevodůcích na tratích se samoobslužným způsobem odbavování a detailně veškeré služby, jež jsou v rámci osobní přepravy poskytovány.



Pokud u zaměstnanců zjistí cokoli negativního, musí kontrolor umět tyto nedostatky rozdělit podle závažnosti. Práce se zaměstnancem je na prvním místě. S nedostatky jsou všichni seznámeni, navíc je řešena i preventivní stránka – předcházení opakování závad. „O menších prohřešcích jsou informováni supervizoři, kteří umí zaměstnance vést tak, aby postupovali v souladu s předpisy. Při závažnějších zjištěních kontroloři spolupracují s dozorcími a přednosty osobních stanic. Třetí skupinu tvoří závady, jež se projednávají a řeší sepsáním Zprávy o výsledku kontroly, která je zaslána k dořešení manažerovi příslušného Zákaznického personálu (ZAP), nebo do Dep

kolejových vozidel,“ dodává vedoucí Kloknerová. Vyzdvihla i úzkou spolupráci s vlakovými revizory a supervizoři.

Represe až na posledním místě

Hlavní kontroloři osobní přepravy jsou celorepublikově rozděleni. Je jich celkem sedm, mají „své“ obvody, které lze lokalizovat jako severní Morava, jižní Morava, severovýchodní Čechy, západní a severní Čechy, západní a jižní Čechy a středočeská a pražská aglomerace. Jeden z kontrolorů se specializuje na Depa kolejových vozidel, kde nejnáročnější činnost, vzhledem k počtu vypravených vlakových souprav, je u pražského depa. S jeho vedením se podařilo navázat výbornou spolupráci. „Nechceme být vnímáni jako represe, naše činnost by měla sloužit ke změně chování zaměstnanců a dobrému hodnocení národní dopravy. Chceme, aby národní dopravce i přes rostoucí konkurenci zůstal pro cestující vždy první volbou. Píšeme sice kontrolní zprávy a zjištění, ale s provozními zaměstnanci se snažíme na místě pracovat, protože si uvědomujeme jejich nelehkou práci a časté stresy,“ potvrzuje Petra Kloknerová.

Podle ní by ještě během letošního roku mělo také odpadnout pracné papírové zpracování kontrolních zjištění. Společně s Odborem informatiky připravují zpracování všech kontrolních výstupů jako aplikaci do mobilních telefonů, čímž by se odbouralo sepsávání písemných kontrolních listů. Aplikace by měla umožňovat statistické výstupy v excelových tabulkách, s nimiž budeme moci pracovat. Podle kontrolorů se tyto tabulky v současné době vyplňují ručně, což s sebou přináší určitou chybovost, a navíc se v nich složitě něco dohledává. Elektronická statistika umožní navíc volbou filtrů, například informace o konkrétním vlaku nebo stanici. To vše výrazně zjednoduší a zefektivní nelehkou práci hlavních kontrolorů osobní přepravy. ○



Hlavní kontroloři spolupracují se supervizoři po celé republice.



Brány cyklopůjčoven ČD se naplno otevřely

Po zimní přestávce s příchodem nové turistické sezony ČD plnopočetně otevřely síť oblíbených cyklopůjčoven. Od 30. března až do konce října jsou opět v provozu všechny pobočky po celé republice. Milovníci cykloturistiky si tak nemusí dělat starosti s dopravou do cílové stanice ani s přepravou kola. Stačí se pohodlně svést vlakem a bicykl si vypůjčit v některé z jedenadvadesáti půjčoven kol ČD Bike.

Petr Slonek | Foto: archiv ČD

V letošní sezoně se otevřelo celkem 91 půjčoven ČD Bike ve všech krajích republiky. Zcela nové půjčovny mohou cyklisté vyzkoušet také ve stanicích České Budějovice, Česká Lípa-Střelnice, Plzeň hl. n., Týniště nad Orlicí a Železná Ruda město. Ve všech pobočkách jsou pro zájemce připravena kvalitní treková a krosová kola, v některých najdete dětská kola i dětské cyklosedačky. V šestnácti stanicích si můžete vypůjčit také elektrokola a v 19 stanicích jsou k dispozici koloběžky. Samozřejmostí je bohatý výběr cyklistických helem. Kolo doporučujeme předem zarezervovat telefonicky nebo prostřednictvím e-mailu na webových stránkách ČD. Jedině tak budete mít jistotu, že si vždy vyberete kolo, které vám bude nejvíce vyhovovat.

Jednoduchá výpůjčka

A jak si kolo ČD vypůjčíte? Přijedete vlakem na vybrané nádraží s půjčovnou kol ČD Bike. Pro vypůjčení bicyklu, elektrokola či koloběžky postačí předložit dva osobní průkazy (občanský či řidičský průkaz, cestovní pas či In Kartou ČD), podepsat nájemní smlouvu, zaplatit půjčovné, složit kauci v hotovosti a pak už lze vyrazit na výlet. Záloha vám bude vrácena ve stanici, kde kolo odevzdáte. V mnoha aglomeracích nemusíte kolo ani vracet v mís-

tě, kde jste si ho vypůjčili, stačí jej odevzdat v jedné z vratných stanic. Kauce za kolo či koloběžku činí 1 000 Kč, za elektrokolo 2 500 až 3 000 Kč. Ceny půjčovného se v jednotlivých krajích trochu liší. Vždy ale platí, že s In Kartou vás vyjde cena půjčovného nejvýhodněji. Pokud máte In Kartou, pak například v půjčovnách v Moravskoslezském kraji zaplatíte za celodenní výpůjčku 100 Kč, bez In Karty 150 Kč.

Pokud patříte mezi zákazníky národního dopravce, kteří využívají věrnostní program ČD Body, můžete si i letos proměnit 50 bodů (z e-shopu ČD) za voucher, po jehož předložení v půjčovnách ČD Bike získáte nárok na zapůjčení jednoho jízdního kola (dámské, pánské, dětské) na jeden den zcela zdarma. Nabídka však neplatí pro elektrokola a koloběžky.

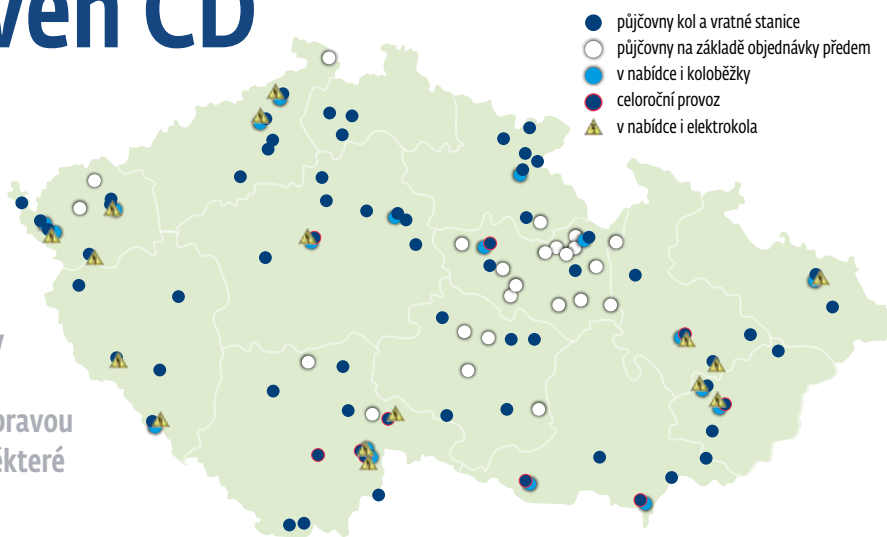
SÍŤOVÁ JÍZDENKA PRO KOLO

Plánujete celodenní cyklovýlet a chcete se často přesouvat vlakem? Celodenní síťová jízdenka pro vaše kolo vyjde jen na 99 Kč. Díky ní můžete cestovat 24 hodin od zakoupení jízdenky libovolným počtem spojů národního dopravce po celé České republice.

Loni zájem opět vzrostl

V roce 2017 si zákazníci vypůjčili v celé síti půjčoven Českých drah 9 222 kol, ve srovnání s rokem 2016 je to o 1 154 výpůjček více. Mezi nejúspěšnější patřila už třetím rokem půjčovna v Praze-Smíchově, kde bylo za období duben až říjen zapůjčeno přes 900 bicyklů. Tradičně největší zájem je v Jihočeském kraji (2 425 kol) a v Jihomoravském kraji (1 083 kol). V Ústeckém kraji ČD zaznamenaly 328 výpůjček, nejvíce v Ústí nad Labem (118 kol a 23 koloběžek) a v Děčíně (106 kol).

České dráhy provozují v lokalitách atraktivních pro výlety na kole a pro pěší turistiky speciální cyklovlaky. I letos vyrazí například spoje s názvem Cyklo Ohře mezi Chebem a Karlovými Vary, a to už od 17. června, kdy je Den Cyklostezky Ohře, až do 30. září. Vlaky pojedou jako spěšné, nezajíždějí do Chodova, a zastaví ve stanicích a zastávkách kolem



„cyklostezky Ohře“. Nově pojedou vlak z Chebu v 8:55 a do Karlových Varů přijede v 9:45. V opačném směru z Karlových Varů vyjede v 10:00 a do Chebu přijede v 10:50. V soupravě pojedou pět vagonů, zvýší se tedy počet míst k sezení i k přepravě kol.

Novinky v krajích

Také letos mohou milovníci cyklistiky v jednotlivých regionech počítat s mnoha vylepšeními. Například na střední a severní Moravě se k Olomouci a Otrokovicím, které fungují celoročně, přidalo ještě dalších osm stanic, kde je možné zapůjčit bicykl. K dispozici v nich jsou kvalitní krosová a horská kola, v některých stanicích navíc také elektrokola a koloběžky.

V Plzeňském kraji je novinkou otevření půjčoven ve stanici Plzeň hlavní nádraží a Železná Ruda město, kde kromě kol jsou v nabídce i elektrokola a koloběžky. V Královéhradeckém kraji se síť půjčoven od května do srpna tradičně rozšíří ještě o stanici Adršpach. V Jihočeském kraji je nově otevřena půjčovna přímo v Českých Budějovicích a využít lze možnost půjčení elektrokola v Jindřichově Hradci.

V Ústeckém kraji jsou k dispozici horská a trekingská kola, v Děčíně a Ústí nad Labem také elektrokola, dětská kola a koloběžky. Novinkou je možnost zapůjčení koloběžek v Děčíně. Kola lze vrátit také ve stanici Žatec. ○

Velká jarní soutěž

Jaro je konečně tady a s ním se na stránkách Železničáře opět setkáváte s naší pravidelnou jarní soutěží. Ve hře jsou znovu, jak už se stalo dobrým zvykem, zajímavé a hodnotné ceny jak jinak než s železniční tematikou. Kdo poctivě pročítal loňská vydání časopisu, bude mít určitou výhodu. Získané informace může využít při správném zodpovídání jednotlivých otázek.

Ať už výhrami rozšíříte svou knihovničku drážních titulů, obohatíte provoz na modelovém kolejišti, nebo se zapojíte jen proto, abyste otestovali své znalosti z oblasti železnice, věříme, že vám naše otázky otevřou dveře poznání dokořán. Kvíz o hodnotné ceny právě začíná.

Ačkoli se na první pohled mohou zdát některé otázky trochu složitější, téměř všechny odpovědi jsou skutečně obsaženy na stránkách loňských vydání Železničáře. Proto budeme v soutěži zohledňovat jen odpovědi se stoprocentní úspěšností. Přejeme příjemnou zábavu a hodně štěstí.

CO MŮŽETE VYHRÁT?

- 1 Model motorového vozu RegioSpider (ve velikosti TT) v hodnotě 4 500 Kč
- 2 Knihu Zrození železnic v Čechách, na Moravě a ve Slezsku (3x)
- 3 Knihu Železniční tratě z Jihlavy do Znojma a Brna (3x)



JAK SOUTĚŽIT?

Své odpovědi pošlete na redakční e-mailovou adresu zeleznicar@cd.cz, jako předmět uveďte: Jarní soutěž. Odpovědi uvádějte ve formátu: 1 a), 2 b), 3 c), ... Pro případ výhry připojte své jméno a příjmení, korespondenční adresu a ideálně telefonní kontakt. Pro úspěšnou účast musíte správně zodpovědět všechny otázky. Do soutěže budou zařazeny e-maily, které dojdou na uvedenou adresu do půlnoci (0:00) 26. dubna. Výherce budeme kontaktovat elektronicky nebo telefonicky bezprostředně po vyhodnocení. Neodpovídejte prosím papírovou korespondenci, z kapacitních důvodů nejsme schopni klasickou poštou třídít a vyhodnocovat. Na výhry neexistuje právní nárok.



1

Železnice spojuje Ostravsko s okolními kraji už 170 let. Slavnostní vlak, který zahájil provoz na Severní dráze císaře Ferdinanda, přijel do Ostravy a Bohumína 1. května roku 1847. V současnosti je celé Ostravsko jedním z nejdůležitějších železničních uzlů u nás. V Bohumíně se nachází také druhé nejvýznamnější depo osobních souprav v tuzemsku.

Kdy se začalo se stavbou trati?

- a) 4. března 1836
- b) 4. června 1837
- c) 4. listopadu 1842



2

První lokomotivy československé výroby, které se objevily v Polsku, byly motorové stroje BN 60 od firmy ČKD z počátku 50. let. Od té doby se na polských kolejích vystřídalo několik stovek vozidel, vyrobených přímo pro potřeby PKP i různých průmyslových podniků.

Jaké lokomotivy od nás Polsko také zakoupilo?

- a) motorové lokomotivy řady 679
- b) motorové lokomotivy ČKD T 458
- c) elektrické lokomotivy řady 362



3

Od první jízdy luxusních mezistátních expresů letos uběhlo 60 let. Měly jednotný červeno-kremový nátěr a logo složené z počátečních písmen nového produktu Trans Europ Express (TEE). Na železnici vyrazily v době, kdy se podařilo odstranit nejvážnější škody po válce a kdy Evropa zažívala hospodářský boom.

Kdo vytvořil logo vlaků TEE?

- a) švýcarský architekt Le Corbusier
- b) italský designér Achille Castiglioni
- c) holandský malíř Joop Moesman



4

V městské hromadné dopravě pravidelné intervaly už nepřekvapí asi nikoho. Kdy přijede metro, autobus či tramvaj, si tak můžeme snadno spočítat. Ale co na železnici? V posledních letech se však i zde stává trendem jezdit v taktu. Vlaky tak u nás podobně jako spoje v MHD jezdí v přesných rozstupech.

Na jaké trati se u nás jako první objevil intervalový jízdní řád?

- a) Praha – Ústí nad Labem
- b) Praha – Kolín
- c) Praha – České Budějovice



5

Všimavý cestující jedoucí vlakem z Prahy hlavního nádraží než vjede po estakádě do tunelů Nového spojení, spatří po pravé straně opravenou budovu ve funkcionalistickém stylu. Ta je v současné době jedinou významnou dochovanou technickou památkou na předválečnou elektrizaci pražských spojek.

Kolik let letos uplyne od zahájení elektrického provozu v uzlu Praha?

- a) 80 let
- b) 85 let
- c) 90 let



6

Je to takřka neuvěřitelné, ale od chvíle, kdy se na evropském kontinentu rozjel první pravidelný vlak komerční rychlosti 200 kilometrů za hodinu, uplynulo loni už půl století. Psal se 28. květen roku 1967 a tím slavným vlakem byl spoj Le Capitole. Jízda vlakem tak dostala zcela jiný rozměr.

Jaká dvě města tento vlak spojoval?

- a) Paříž a Toulouse
- b) Marseille a Lyon
- c) Bordeaux a Paříž



7

Železnice z Nýrska do Železné Rudy loni oslavila 140. narozeniny. Trať se prodírá hustými šumavskými hvozdy, aby těsně před cílem prošla jedním z nejdelších železničních tunelů pod masívem hory Špičák. Svě si na stavbě užili především dělníci. O pár desítek let později se ocitla pod bedlivým dozorem pohraniční stráže.

Kolik měřil úsek trati z Nýrska do Železné Rudy?

- a) 20 kilometrů
- b) 25 kilometrů
- c) 30 kilometrů



8

Staly se nástupci legendárních Laminátek od geniálního Otakara Diblíka. Byť zpočátku tyto lokomotivy z plzeňské Škodovky železničáři přijali spíše vlažně, nakonec si Plecháčce po právu vydobily pověst neúnavných pracantů. A co víc, na řadě tuzemských tratí slouží dodnes. I po více než 40 letech provozu.

Kolik kusů těchto strojů výrobce tehdejší ČSD dodal?

- a) 96
- b) 86
- c) 76



9

Pro milovníky modrého dýmu to byla špatná zpráva. To, co léta považovali za naprostou samozřejmost, museli jednou provždy oželeť – cigarety jako společníka na cestu. Nedávno jsme oslavili kulaté výročí, kdy se všechny vlaky na tuzemských tratích vedené pod hlavičkou Českých drah staly striktně nekuřácké.

Od kdy ve vlacích ČD platí zákaz kouření?

- a) od 1. 1. 2008
- b) od 9. 12. 2007
- c) od 3. 3. 2008



10

Poslední otázka je nesoutěžní, ale její zodpovězení je nezbytné k tomu, abyste byli zařazeni do soutěže. Týká se samotného časopisu Železničář. Jde nám o zpětnou vazbu. Rádi bychom věděli, co se vám v něm líbí a co byste naopak chtěli změnit.

- a) Na Železničáři se mi nejvíc líbí...
- b) Na Železničáři se mi nelíbí...



Lokomotivy se mu staly životní láskou

Emeritní strojvedoucí-instruktor Železniční společnosti Slovensko (ZSSK) Stanislav Antalík z Popradu se léta věnuje zajímavému koníčku. Vytváří nádherné modely československých parních, dieselových, ale i elektrických lokomotiv v měřítku 1:20. Vše je provedeno v kovu tak precizně a detailně, že jde o věrné napodobeniny originálních strojů. Nikoho proto ani nepřekvapí, že řada parních lokomotiv je plně funkční a může bez problému jezdit vlastním pohonem na odpovídající kolejové dráze.

Martin Harák | Foto: autor

Stavbě modelů se Stano Antalík věnuje od patnácti. Inspirací mu byli otcovi bratři, tedy strýčkové. Antalíkův děda kdysi ve Vrútkách vyměnil se zámečnickem v železničních dílnách náramkové hodinky za stabilní funkční parní stroj, s nímž si strýčkové hráli a na půdě rodinného domu si k němu postavili jakousi primitivní kolejovou dráhu včetně lokomotiv. „Mně se to velmi líbilo, proto jsem poprosil tátu, aby mi pomohl vyrobit podobnou železniční trať, a to včetně mašin. Napřed jsme začali s dřevěnými kolejnicemi, později již byly kovové. A lokomotivy? První byla vcelku jednoduchá. Byla to nějaká pára. Spíše vypadala jako hračka, do modelu měla ještě daleko,“ vzpomíná na úplné začátky Stanislav Antalík.

Staví více než padesát let

První modelové lokomotivy pomohl Stanovi zhotovit tatínek. Nejvíce práce měli s kolečky, jejichž vzor otiskli do sádry a následně odlili z ložiskové slitiny. Otec a syn Antalíkovi vyrobili nejprve napodobeniny dieselových strojů T458.1 a Bardotky neboli Pegase řad T478.1 a T478.2. „Možná bych ještě našel jejich fotky, ale vzpomínám si na ně velmi dobře. V nějakých patnácti letech jsem si chtěl už sám postavit dokonalejší model. Byl to opět tradiční Hektor T458.1, kterému jsem udělal už i otevírací dveře a poklopy, takže se začal podobat konečně skutečnému stroji. Pak jsem postavil ještě motorové lokomotivy Čmelák a Breljovec. Až později jsem si vypočítal optimální velikost modelů a vyšlo mi, že nejlepší bude měřítko 1:20, které používám v posledních třiceti letech,“ vysvětluje Stano Antalík.

Základy jsou v počítači

Jak modely pana Antalíka vlastně vznikají? Nejprve si v programu Autocad vytvoří v počítači výkresy, na jejichž základě vyrábí jednotlivé detaily. Kreslí nejen podle továrních výkresů, ale i podle vlastních měření na skutečných strojích. Chce, aby modely byly věrné a odpovídaly skutečnosti. Když je výkres hotov, začí-



STANISLAV ANTALÍK

Po studiích na Střední průmyslové škole dopravní v Košicích nastoupil v roce 1970 do lokomotivního depa (RD) ve Spišské Nové Vsi, kde jezdil na pozici strojvedoucího nejprve první rok na záložce na strojích T458.1 a dalších devět let na různých elektrických mašinách v čele všech druhů vlaků. Vystřídal Šestikoláky řady 182 a 183 či Bobiny řady 140. Jako strojvedoucí-instruktor pracoval posledních 15 let aktivní služby. Mimo Laminátky řad 230 a 240 má zkoušky na všechny typy současných lokomotiv. Nyní se věnuje železniční historii, především stavbě modelů lokomotiv. Dosud vyrobil 15 celokovových modelů v měřítku 1:20.

ná vlastní výroba, kterou si pan Antalík zabezpečuje sám. Jako materiál používá většinou mosaz. K dispozici má nejen frézku a malý soustruh, ale řadu užitečných nástrojů pro práci s kovem. Nejsložitější je ale prý výroba kol, která si odlévá z hliníkové slitiny. Ne vždy se prý daří odlít precizně paprsky kol.

Život strávil na železnici

Pro práci na železnici měl Stano Antalík jedinečné rodinné předpoklady, neboť jeho děda byl topičem na parních lokomotivách řady U 37 na úzkorozchodné dráze Ružomberok – Korytnica kúpele. „Dráze se upsal i můj otec a stal se strojvedoucím. Jeho domovskou tratí byl úsek Margecany – Červená skala – Brezno – Zvolen, vedoucí zčásti nádhernou krajinou Slovenského rudohoří. A aby toho nebylo málo, tak i můj syn jezdí jako strojvedoucí na tatranských elektrických,“ usmívá se pan Antalík.

Popradský lokomotivní modelář si přál být strojvedoucím od dětských let. „Jako chlapec jsem se přes prázdniny vozil s otcem na různých

mašinách. Jsem ročník 1951, takže pamatuji dobře parní provoz. Udělal na mě už tehdy velký dojem. Později táta jezdil na dieselové lokomotivě tehdejší řady T458.1. Dieselové stroje mě zprvu moc nenadchly, ale později jsem i jim přišel na chuť a začal je vyrábět i jako modely.“

S kamarády oživil Papouška

Stano je však hlavně motorem party lidí, která opravila do provozního stavu parní lokomotivu 477.013, deponovanou v popradském depu. „K myšlence mít v depu vlastní parní lokomotivu mě přivedli nadšenci z Vrútek a pražského depa v Libni. Usmyslel jsem si, že se za se po letech svezu s tátou na páře jako kdysi. Bylo nás pět, jak v tradičním českém románu od Karla Poláčka. Papouška jsme dovlekli v nedobrém stavu z bratislavského Muzejno-dokumentačního centra v zimě 1991. Jeho oprava trvala osm let a některé chybějící součástky nám vyrobila dokonce popradská vagonka, ložiskové páneve střední ojnice pomohli odlít v továrně ve Svitu. Za těch mnoho let se na repasi Papouška vystřídala řada nadšenců, byly ale i časy, kdy jsem na mašině pracoval sám. Hodně nám pomohli přátelé z Hanisky u Košic a řada strojvedoucích z Vrútek. Stroj obdržel technicko-bezpečnostní zkoušku v roce 2000 a od té doby s ním občas někde vyrážíme,“ říká Antalík. ○

Jak se metro udržuje ve formě

Pražská podzemní dráha slouží lidem již od roku 1974 a společně s tramvajemi a vlaky Českých drah patří k důležitým kolejovým dopravním prostředkům, které zajišťují mobilitu v městské aglomeraci. Málokdo z běžných cestujících však ví, jak vypadá zázemí metra a jak se odehrává jeho údržba a opravy. V metropoli jsou v provozu tři linky metra. Každá má samostatné depo, kde se o vlaky pečuje. Podívejme se do zázemí toho na Zličíně, kam zajíždějí soupravy z linky B.



Martin Harák | Foto: Wikipedia, autor

Pro všechny vlakové soupravy metra v majetku Dopravního podniku hl. m. Prahy zabezpečují kompletní servis výrobní závody, které vozidla vyrobily, respektive modernizovaly. V případě linek A a B je to plzeňská Škodovka, která má své zázemí na Zličíně a v Hostivaři, vozy na historicky první lince C opravuje a udržuje firma Siemens v depu na Kačerově. My jsme se vydali do zličínského depa také proto, že se tam nacházejí i dvě historické soupravy. Ty příležitostně vyráží na speciální jízdy. Labyrintem zličínského metra nás provedl mistr provozního ošetření Vilém Pevný, jenž pracuje v zázemí podzemky již od druhé poloviny 70. let.

Vozy s novými technologiemi

Všechny deponované vozy metra v depu na Zličíně prošly modernizacemi v plzeňské společnosti Škoda Transportation, kdy všechny soupravy dostaly nejen nový vnější design a interiér, ale především moderní technologie. Vagony nemají například vačkové spínače, které nahradila elektronika. Na lince B prochází vlaky další částecnou rekonstrukcí, protože dožívá tehdejší sovětské zabezpečovací zařízení ARS – automatická regulace rychlosti. Místo něj se montuje moderní liniový zabezpečovač LZA, umožňující automatické vedení vlaku.

Jednou ze zajímavostí depa je čtyřicátá kolej. V době provozu sovětských souprav sloužila k ofukování podvozků a trakčních kontejnerů ve spodní části vozů před denními revizemi. Dnes už to není potřeba, neboť technika pokročila a zařízení jsou lépe zabezpečena a také utěsněna. Trakční kontejnery se tak například čistí až při vyšších revizích, nikoli při denních. Na dvaatřicáté koleji stojí ostrá záloha, což je vlaková souprava pod trvalým vysokým napětím, která je připravena kdykoli k výjezdu. Podle Viléma Pevného je to proto, že když se na trase nějaký vlak porouchá, vyjíždí tento rezervní

vlak. A když už jsme u poruch, ty se v metru dělí na tři kategorie, označené písmeny A, B a C.

Nejhorší je „áčko“, což znamená vysazení cestujících v nejbližší stanici a odjezd po vlastní ose do depa. Tomu říkají v metru mimořádná událost. Při závadě typu B lze dojet s cestujícími až na Zličín, kde se po dohodě dozorčího depa a dispečinku DPP vymění souprava za jinou. „Céčkové“, menší závady se dají řešit během běžného provozu, a hlavně se s nimi může dojezdít do konce směny. Jedná se například o nefunkující informační displej ve voze. Na otázku, zda se někdy stalo, že by metro bylo zcela nepojízdné, mistr provozního ošetření odpovídá, že v posledních letech nikoli. „I dříve šlo spíše o závalu, která se stala třeba tak dvakrát za pět let. V takovém případě pak následující souprava odtlačila tu provozu neschopnou pomalou jízdou před sebou do depa,“ vysvětluje Pevný.

Jako v lokomotivních depech

Další hala depa na Zličíně ukrývá takzvanou hříž, určenou k vyvazování souprav. To je podobné jako v depech kolejových vozidel ČD. Na hříži se provádí zhruba dvakrát v měsíci výměna dvojkolí, trakčního motoru a také náhrada rolen, na nichž sedí vozová skříň na podvozku. Údržba



Během vyvazovacích oprav se skříň vozu ukládá na tyto „falešné“ podvozky.

trakčních motorů se uskutečňuje ve chvíli, kdy se zvýší jejich hlučnost, a tím vznikne nebezpečí zadření ložisek. Účinně se tak předchází mimořádným událostem typu A. Servisní zaměstnanci metra jsou univerzální, protože se zabývají jak denními revizemi, tak mimořádnými opravami. „Zajišťujeme turnusovou službu v nepřetržitém provozu 365 dní v roce. Na noční směně jsou k dispozici čtyři technici, v denní směně je jejich počet několikanásobný. Nonstop musí být vždy k dispozici jeden zaměstnanec, který umí opravovat zabezpečovací zařízení, což je základ bezpečného provozu. Když se něco přihodí strojevodoucímu při výjezdu na trasu, a vše nahlásí včas, snažíme se stihnout opravu do výjezdu vlaku. Jsme jakási ‚rychlá rota‘ a ve většině případů vlak umíme bleskově zprovoznit,“ dodává mistr provozního ošetření.

Šikovní zaměstnanci Full servisu Praha se na Zličíně věnují nejen 52 modernizovaným soupravám, ale i třívozové historické jednotce typu Ečs z poloviny 70. let a také „Černé hubě“, jak se přezdívalo druhé generaci sovětských souprav typu 81-71 z 80. let, vyrobených v Mytišči u Moskvy. Oba vlaky jsou deponovány na Zličíně a jedenkrát do týdne během dopoledne se s nimi vykonává kondiční jízda bez cestujících mezi Zličínem a Českomoravskou. Jde o nutnost. „S historickými vlaky se nejedí na výlet, ale zajišťuje se jejich provozuschopný stav. Pokud tyto soupravy dlouho stojí, mohou zatuhnout vačkové spínače a jiné komponenty. Protože jde o provozuschopné historické exponáty, zabezpečujeme i na nich běžnou údržbu a někteří z nás si mohou zavzpomínat i na mladá léta, kdy jsme na metru začínali,“ uzavírá Pevný. ○

Knižní novinky

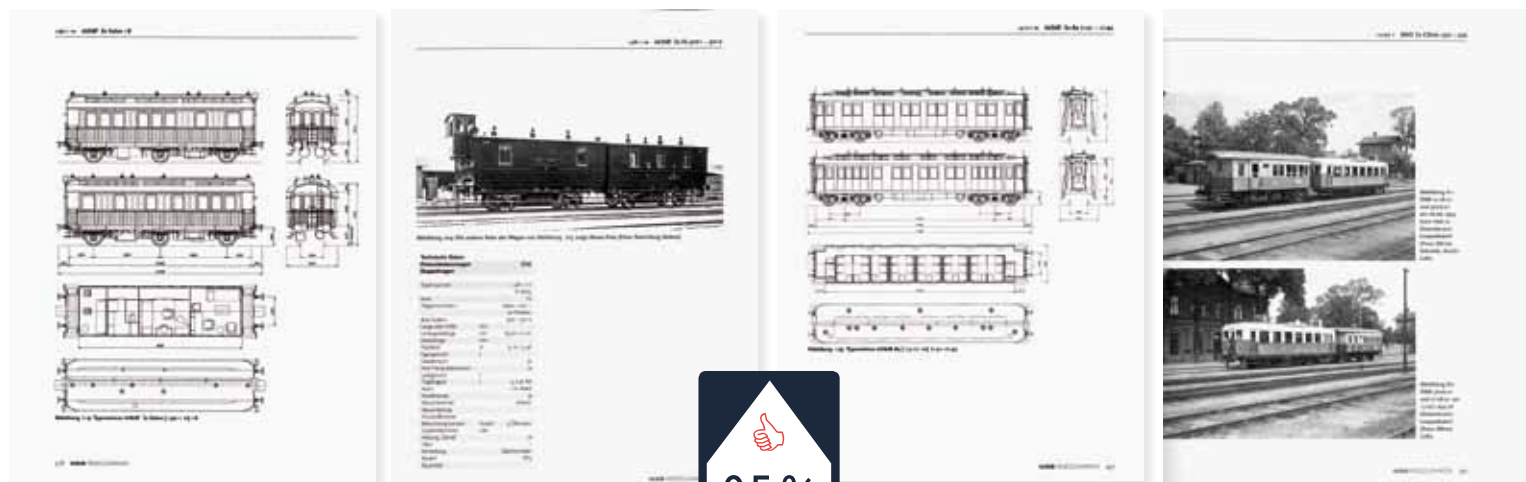
Přinášíme přehled dalších tipů knižních novinek se zaměřením na železniční dopravu a jejich stručné anotace z pera našeho redaktora Martina Haráka.



Die Reisezugwagen der k.k. österreichischen Staatsbahnen – Wagengruppe Ia, 2. díl

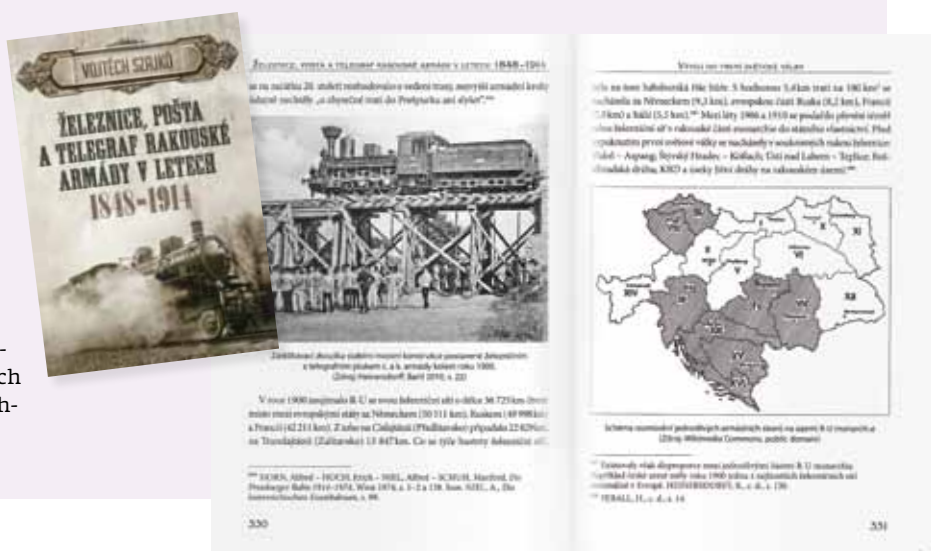
Do parku železničních společností nespádají pouze lokomotivy a motorové vozy, ale také osobní vagony. Autorský tým ve složení Hermann Heless, který je expertem na tato vozidla, statistik Johann Blieberger a grafik Erwin Hauke se poprvé postavil výzvě, spočívající v co nejúplnějším zdokumentování vozového parku rakouské státní železniční společnosti, jejíž leckterá vozidla se dostala později pod správu samostatných Československých státních drah. Druhý díl je pokračováním první knihy o dvouápravových osobních vozech pro dálkovou i lokální dopravu a opět se zabývá nejznámějšími vozy konstrukční řady Ia. Samotná kapitola je věnová-

na tří a čtyřnápravovým vozům a také různým poštovním vagonům. Všechny konstrukční řady jsou pojaty slovem, technickými údaji a většínou i fotografiemi a nákresy. V úvodu autoři současně uvádějí, jaký vliv měl rozpad rakousko-uherské monarchie na rozdělení vozového parku c. k. rakouských státních drah. Knihu, která má rozsah 295 stran, lze exkluzivně objednat za 1 350 Kč v knihkupectví Corona v pasáži Hybernská centrum naproti Masarykovu nádraží. K dílu lze objednat za 550 Kč také DVD, kde jsou ve formátu pdf kompletní seznamy vozidel, a navíc typové výkresy ve vysokém rozlišení.

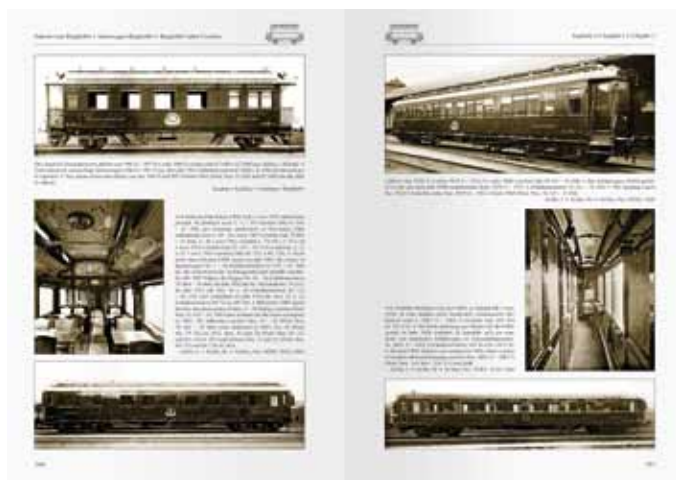


Železnice, pošta a telegraf rakouské armády v letech 1848 – 1914

Nakladatelství EPOCH přišlo nedávno s novinkou z pera historika Vojtěcha Szajkó. Ta se věnuje poněkud pozapomenuté historii rakouské armády do vzniku první světové války. Vědecko-technický pokrok uvedl v 19. století na scénu dva převratné vynálezy – železnici a telegraf. Tyto objevy způsobily komunikační revoluci, a tak se k nim musela postavit i c. (a) k. armáda, do níž se rekrutovali i mladí muži z českých zemí, tehdy přináležících do rakousko-uherské monarchie. Kniha se erudovaným způsobem dotýká řady oblastí, kde má své nezastupitelné místo železnice, po které se uskutečnil v roce 1850 historicky první železniční vojenský přesun. Kniha o 345 stranách je založena především na odborném textu, doplněném dobovými portréty či mapami spojových a železničních sítí. Kniha je k dostání za 299 Kč například v knihkupectví Corona v pražské Hybernské ulici.



Salonní vozy Ringhoffer

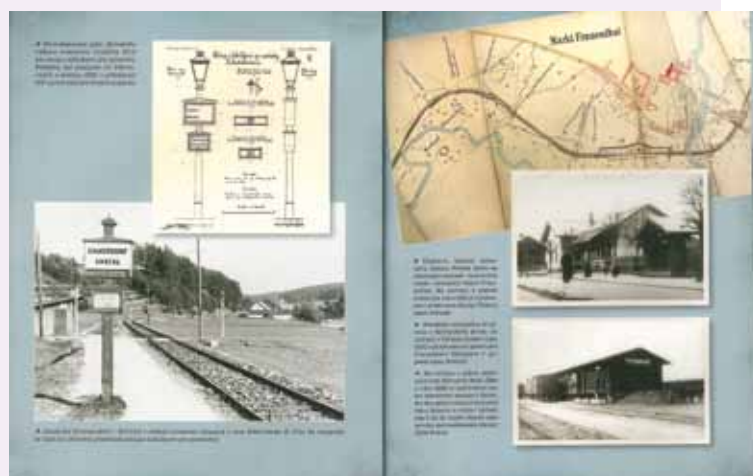


V závěru loňského roku se na knihkupeckých pultech objevilo druhé, přepracované a rozšířené vydání obsáhlé publikace o salonních vozech z továrny Ringhoffer, která poprvé vyšla v roce 1999. Protože železnice jakožto dopravní prostředek dlouho neměla konkurenci ani po stránce rychlosti či pohodlí, často jejich služeb využívali příslušníci nejbohatších vrstev společnosti včetně panovnických rodů. Svou výjimečnost dávali najevo používáním samostatných vozů či celých vlaků s luxusní výbavou. Salonní vozy proto patřily ke špičkovým výrobkům vagonářského průmyslu. Na jejich stavbě se podíleli nejen špičkoví konstruktéři a nejlepší řemeslníci, ale také významní architekti i další umělci, kteří pracovali na jejich výzdobě. Kromě popisu vybraných vozů kniha pojednává i o těchto osobnostech a jejich práci. Oproti minulému vydání přibyla nová kapitola o rodu Ringhofferů a jejich působení v českých zemích, současně byla přepracována kapitola o tvůrcích salonních vozů a rozšířena kapitola s popisy vozů. Tato kapitola byla obohacena především o vyobrazení několika vybraných typů jídelních a lůžkových vozů, které byly v mnoha ohledech se salonními vozy srovnatelné. Bohatě ilustrovaná kniha s řadou unikátních fotografií, která má úctyhodných 475 stran, je k dostání za běžnou prodejní cenu 1 299 Kč.



Posázavská dráha I. Žďár – Německý Brod – Světlá – Kácov

Autorský tým Karel Černý – Martin Navrátil vydal na konci roku 2017 ve žďárském nakladatelství Tváře první díl historické obrazové publikace s názvem Posázavská dráha, který se věnuje traťovému úseku Žďár nad Sázavou – Havlíčkův (dříve Německý) Brod – Světlá nad Sázavou – Kácov. Kolejová doprava si cestu údolím Sázavy hledala poměrně dlouho, a tak do tehdejšího Německého Brodu dorazil první parní vlak směrem od Světlé v roce 1870. Do Žďáru nad Sázavou vlaky dojezdy posléze až v roce 1898 a poslední úsek ze Světlé do Kácova byl otevřen až o dalších pět let později, v roce 1903. Na 112 stranách formátu A4 najdou čtenáři řadu dobových fotografií, nákresů železničních stanic a jejich kolejových dispozic a také mapových podkladů. Nechybějí ani záběry a výkresy železničních vozidel, která na trati byla provozována, jako například parní vůz řady 1.401 kkStB nebo tendrová lokomotiva řady 97 kkStB. Za doporučenou cenu 359 Kč lze knihu zakoupit ve všech větších knihkupectvích.



Tisícikilometrovou lokálkou napříč Švédskem

Kvůli řídkému osídlení zrovna nevyniká hustou železniční sítí. Velká města se nachází v jižní části země, naopak na severu se rozprostírají téměř nekonečné lesy a četná jezera. Není divu, že napříč Švédskem vedou pouze dvě železniční tratě. Zatímco veškerá doprava jezdí po hlavní linii podél pobřeží ze Stockholmu přes Sundsvall do přístavů v Luleå a Umeå, vnitrozemská trasa slouží hlavně turistickým vlakům.

Jiří Mazal | Foto: autor

Tato dráha, příznačně nazvaná Inlandsbanan (vnitrozemská železnice), spojuje Moru přes Östersund s Gallivärem za severním polárním kruhem a dosahuje délky 1 067 km. Provoz tu funguje převážně v letní sezoně skromným jedním párem vlaků denně a řadou dalších mimořádných spojů. Celkem čilá je však nákladní doprava, kdy se přepravuje především dřevo. Od roku 1993 dopravu zajišťuje soukromá společnost Inlandsbanan AB.

Stavba na prvním úseku začala v roce 1907 a kompletně bylo dokončeno až roku 1937. Již při otevření však tehdejší korunní princ Gustav Adolf poněkud prorocky prohlásil, že vstoupíme do nového věku, kdy se nebudou stavět železnice, ale modernizací projde silniční síť. Osobní vlaky zde hrály vždy zanedbatelnou úlohu, dráha převážně spojuje jen nevelké vesnice.

Mora výchozím bodem

Počáteční stanici Mora tvoří vedle historické nádražní budovy také moderní autobusový terminál. Jak je ve Švédsku v menších stanicích zvykem, WC jsou přístupná bezplatně a samozřejmě v podstatně lepším stavu, než jsme zvyklí u nás. To lze ovšem spíše přičítat zdejší kultuře než pilnějším uklízečkám.

Z odstavných kolejí přijíždí motorový vůz řady Y1, vyrobený ve Švédsku dle licence italského Fiatu. Nepříjemným překvapením je uspořádání interiéru – autobusové sedačky jsou poskládané tak, že se z každého druhého místa díváte do zdi. Ani sedadla naproti sobě přesně nelicují k oknu. Na to, že se jedná o turistický vlak, kde lze jaksí předpokládat, že většina cestujících se chce kochat krajinou, docela bída. Část vozu je vyhrazena pro služební účely – disponuje především velkým odkládacím prostorem na zavazadla i kola, průvodčí v něm schraňuje horkou vodu na kávu a čaj a má tu uskladněno i občerstvení.



Stanice Ulriksfors



Zastávka Asarna Södra

Je však možné do něj volně vstupovat a ze zadního stanoviště pozorovat krajinu. To není problém ani u předního stanoviště, strojvedoucí nechává dveře otevřené, a každý se tak může dívat na trať před vlakem.

Jedna z největších zajímavostí, most přes rokli, následuje hned za stanicí Mora. Vlak přímo na mostě zastaví a poté, co si všichni vyfotí vodopád s okolní krajinou, pokračujeme dále. Ačkoliv většina nádražních budov již neslouží původnímu účelu, nachází se v překvapivě dobrém stavu. Jsou vesměs udržované a využívány jako sídla spolků, muzea, nebo k bydlení. Dodnes se dochovala i řada nádherných dřevěných vodáren.



Zabezpečovací zařízení ve stanici Storuman

Charakteristickými pro tuto trať se staly kombinované mosty pro silnici a železnici, dva z nich jsou stále funkční. Zatímco železnice je kryta návestidly, u silnice se spouští klasické závoře. Osídlení kolem trati je minimální a z dřívějších vesnic jsou dnes mnohdy jen prázdninové domy.



Drážní romantika se zarostlými kolejemi a vodárnou v Tandsjöborgu



ně pokročilého věku, nechybí ani děda se dvěma vnuky, kteří mu vždy u výstupu nachystají chodítko. Při jízdě po tak dlouhou dobu je třeba pamatovat i na občerstvení, které by se v intencích motorového vozu těžko zvládlo. Proto má vlak vytvořeny „restaurační“ přestávky. Před příjezdem do příslušné zastávky si vyberete z předloženého menu a průvodčí telefonem jídlo zajistí.

V moderně vyhlížející zastávce Åsarna Södra tak nalézáme naproti zastávce restauraci, která slouží zejména v zimě lyžařům, a dopřává si bufet ve stylu „sněž, co můžeš“. Ochutnávám pro mě netradiční švédskou kuchyni, která je značně odlišná od té naší. K opečeným bramborám nevidím žádné maso, tak si na talíř liji jakýsi sos, u kterého si nejsem jistý, jestli to není polévka. Podle konzistence ale nakonec definitivně identifikuji omáčku.

Noc v hostelu i v příkopu

Večer přijíždíme do Östersundu, ležícím na hlavní trati s pobřežního Gävle do Storlienu na norské hranici, a pokračujeme až příští den ráno. Nacházíme útočiště v hostelu, sídlícím v někdejší hasičské zbrojnici, jenže recepce je zamčená a můj mobil rozbitý. Už se pomalu chystám přespat někde v rohu chodby, když se mi daří uprosit kolemjedoucího mladíka, aby mi půjčil telefon. Obsluha záhy přijede a konečně se dostávám do svého pokoje. V osmilůžkové místnosti spí typická mezinárodní směsice včetně několika Švédů. Jeden pán začne chrápat natolik brutálním způsobem, že neusnul asi nikdo. Ráno zjišťuji, že většina hostů to psychicky nevydržela a uklidila se porůznu do společenských místností.

U vlaku se scházíme v podobném složení jako předešlého dne. Dokonce i „biožena“ přijde,

VELKÉ, ALE MÁLO ZALIDNĚNĚ

Švédsko je s rozlohou 449 964 km² třetí největší zemí Evropské unie. Počet obyvatel je však relativně malý – zhruba 10 milionů, a hustota osídlení je proto nízká (20 obyvatel na km²). Obyvatelstvo je koncentrováno v jižní polovině země. Zhruba 85 % populace žije v městských oblastech. Hlavním městem je Stockholm, který je zároveň i největším. Švédsko je konstituční monarchií s parlamentní demokracií. V roce 1960 bylo jednou ze zakládajících zemí Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj (OECD) a členem EU je od ledna 1995. Švédské železnice měly maximální délku v roce 1938. Mezi lety 1937 a 1985 se už žádná nová trať, s výjimkou několika krátkých průmyslových železnic, nevybudovala. Většina soukromých železnic měla ekonomické problémy, a tak byly většinou vykoupeny státem do roku 1950.

na první pohled je jasné, že noc přečkala někde v příkopu. Německý šotouš je se svým hotelem spokojen, i když není příliš nadšen skutečností, že ho noc stála 150 €. Přibude i filmový fanoušek, který jede na filmový festival do nějakého městečka na severu. Je nám přistaven stejný motorák jako včera a před sebou máme třináctihodinovou cestu do 746 km vzdáleného Gällivare. Opravdu slušná „lokálka“!

Všímám si charakteru zdejších lesů – jehličnany jsou ve spodní části jakoby očouzené, ale břízy kolem nepůsobí sežehnuty. Ptám se průvodčího a ten mi vysvětluje „paměť lesa“ – požárem zasažený strom zůstává ohořelý navždy, i když hořelo třeba před padesáti lety. Strom žije dál, ale spálené části se již nezregenerují. Břízy, jakožto rychle rostoucí dřeviny, pak bují kolem.

Až na polární kruh

Projíždíme bažinatým územím a poprvé spatřuji majestátního losa. V Arvidjaur nás vítá rozsáhlé nádraží, dnes sloužící jednomu ze železničních spolků. Koleje jsou plné odstavených vozidel. Městečko je sídlem zdejších Sámmů, původních obyvatel, kteří tu museli navštěvovat kostel a za tímto účelem zde vznikly chaty na přespaní, dodnes využívané.

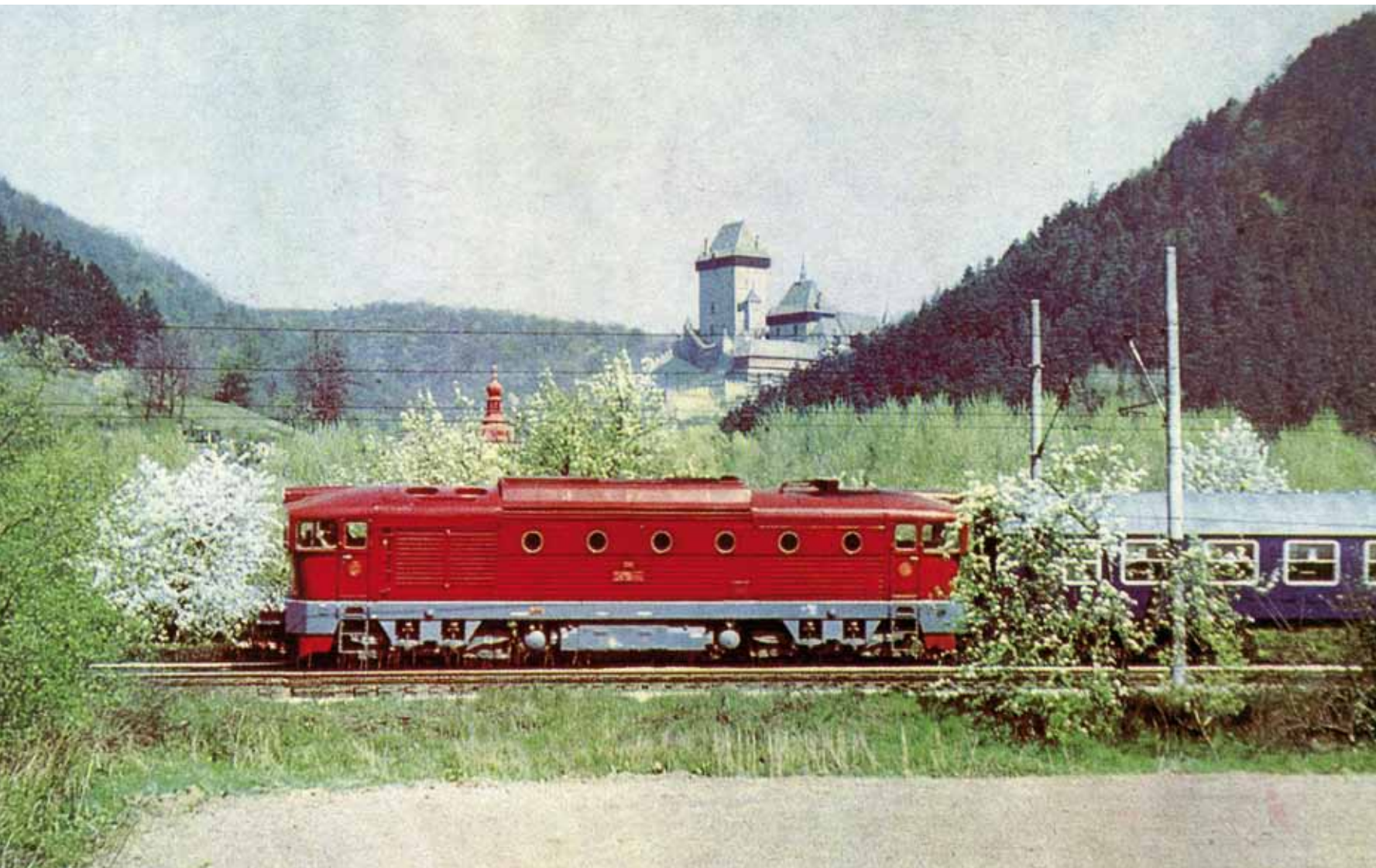
Za jediným tunelem na celé trati o délce pouhých 50 metrů zastavujeme před stanicí Jokkmokk přímo na severním polárním kruhu, který je vyznačen bílými kameny. V nepřívetivém počasí se všichni fotí a zbývá ještě urazit posledních sto kilometrů do Gällivare, kde náš vlak končí. Poprosím průvodčího, aby mi zavolal do hotelu, abych opět nenašel pouze zavřenou recepci. Dobře jsem udělal, na místě totiž zjišťuji, že hotel žádnou recepci nemá. A vlastně to není ani hotel, ale dělnická ubytovna. Velký nápis v přízemí „zakaz palenia“ pak neomylně detekuje převažující klientelu. V vchodu mě uvítají mongolští manželé, a jelikož neberou platební karty, nakládají mě do auta a vezou k nejbližšímu bankomatu. Pak se již uvelebím v pokoji a uléhám ke spánku. ◉



Motorové vozy řady Y1 v Sorsele

Jízda trvá dva dny

Na projetí celé trasy potřebujete dva dny, a cestou se samozřejmě potkávejte s řadou dalších cestujících. Seznamují se tak například s německým šotoušem, „bioženou“ v batikovaném oblečení, která celou cestu křupe racio chlebičky, a jelikož ve Švédsku hodně cestují i lidé znač-



Legendární Západní expres do Paříže s Breljovcem T 478.3134 v roce 1975 pod hradem Karlštejn, kam první vlak dorazil roku 1862.

Železnice pod hrady a zámky

Většinou pod monumenty hradů a zámků, tyčících se na vrších kopců, vedly obchodní cesty po zemi i po vodě, neboť ty nejdůležitější se stavěly převážně v blízkosti řek. Časem se v údolích pod nimi rozjely i vlaky, protože se ukázalo, že železnice je daleko rychlejší a pohodlnější k přepravě čehokoli než tehdejší zdoluhavá plavba čluny či dostavníková nebo formanská jízda.

Jan Dvořák | Foto: sbírka autora

Ale ne pod všechny hrady a zámky se železná dráha dostala k jejich blízkosti. Jsou území, kam neprošla – u nás například oblast středního Povltaví s kdysi důležitými hrady a zámky Zvíkovem, Orlíkem, Zalužany, Vrškamýkem, Vysokým Chlumcem či Tloskovem. V 19. století si někteří tehdejší majitelé hradů, zámků, tvrzí či velkostatků nepřáli, aby nový dopravní prostředek jezdil poblíž jejich sídla, natož po jejich pozemcích. Z neznámého vozidla na kolejích měli lidé strach. A tak se stalo, že na mnoha místech světa si majitelé panství prosadili stavbu tratí s ohledem na své pozemky. Vznikaly tak různé zby-

tečné okliky, zákruty i úvratě – například stře-dočeská Liteň, kde v letech 1859-1949 patřil zámek s velkostatkem rodině Daubků. Proto máme na jedné straně hrady a zámky s velmi těsnou blízkostí železnice, jako je tomu ve slovenském Zvolenu, kde jen pár desítek metrů od sebe se prolíná historie se současností, a na druhé straně zase železnice, které se od hradů a zámků odklánějí do dálky třeba i několika kilometrů.

Nejen majestátní Střekov

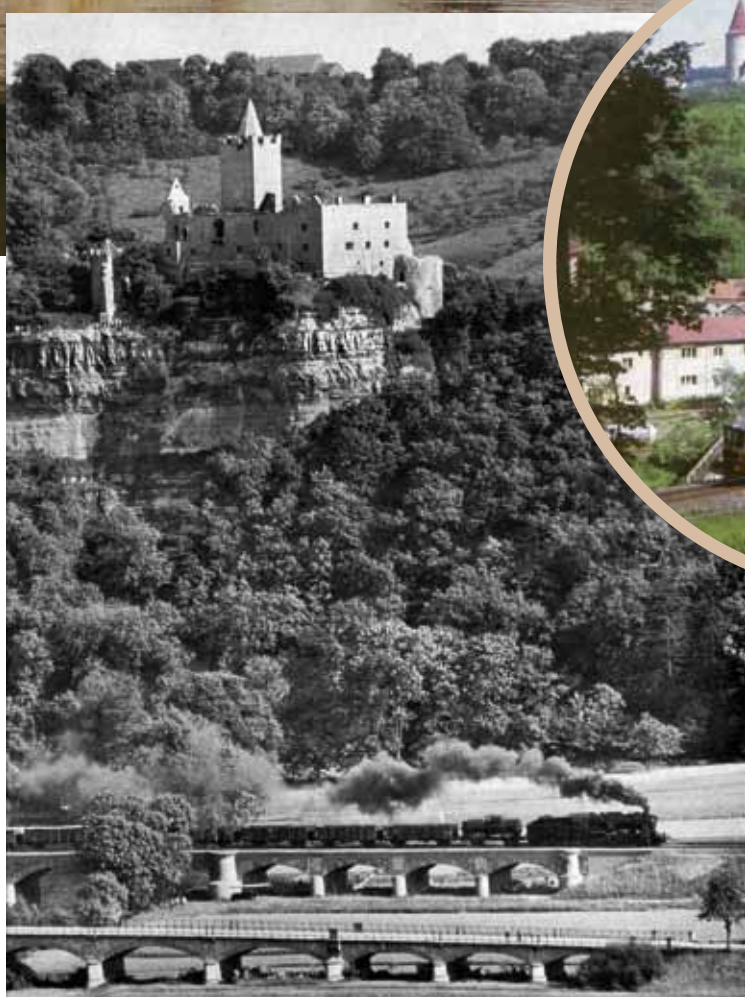
Břehy mnoha světových řek jsou protkány železnicemi, nad nimiž se tyčí hrady nebo zámky. U nás můžeme jmenovat Labe, kde jsou nejznámější fotografie řeky a vlaků s hradem

Střekov či s děčínským zámekem, další známé fotografie železnice s hrady a zámky jsou od řeky Orlice, Sázavy, na Slovensku takovou řekou se železnicí a mnoha hrady a zámky je Váh, v Rakousku a v Maďarsku Dunaj, v Německu dominují řeky Rýn, Mosela a Sála, a tak bychom mohli pokračovat.

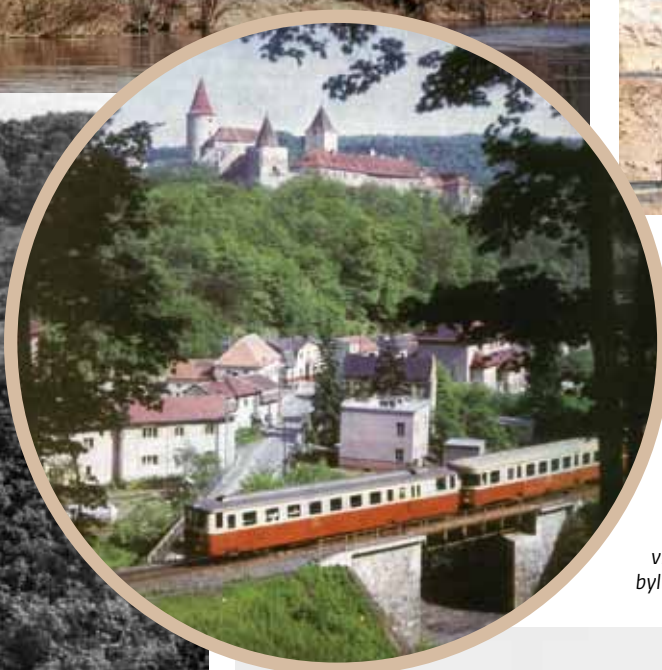
Největší doba rozkvětu tvrzí, hradů a zámků trvala od 12. do 17. století, pak už se na stavu těchto památek začaly projevovat následky válek a hospodářských výkyvů. Mnohé byly v éře začínajících železnic už opuštěny, ale během 19. století začaly opět přitahovat nové majitele, kteří si je nechávali nákladně přestavovat. A tak na mnoha z nich se vystřídala řada rytířských a panských rodů. Dnes jsou tyto



← Dornburg severně od stotisícového města Jena 25. 3. 1978. Na strmých vápencových skalách nad německou řekou Sálou je skupina tří dornburských zámků (Dornburger Schlösser). Severnější je pozdně gotická stavba z 15. století, prostřední pozdně barokní zámek pochází z 18. století a jižní zámek je postaven v renesančním slohu. Pod nimi vede do Jeny osobní vlak stroj řady 01 524.



Titěrně působící parní nákladní vlak pod hradem nad řekou Sálou poblíž německého Naumburku v 60. letech. Hrad se jmenuje Rudelsburg a byl zničen roku 1641.



Ještě neopravený zámek Jezeří na Mostecku v 90. letech. Železnici tu zastupuje důlní nákladní vlak, do jehož vozů bagr nakládá zeminu při odkrývání ložiska hnědého uhlí. Dnes takový snímek již nepořídíte.

← Motorový osobní vlak vedený Kredencem řady M 262.0 s hradem a obcí Křivoklát v roce 1974. První vlak se tu objevil v roce 1876, v té době byl hrad v rukou rodu Fürstenbergů.



Bratislava ještě pod maďarským názvem Pozsony s osobním vlakem vyjíždějícím z tunelu na Pezinok. Nad ním se tyčí bratislavský hrad ve stavu po požáru v roce 1811.

historické stavby v majetku státu i v soukromých rukou, konají se v nich prohlídky pro návštěvníky a najdete v nich muzea, restaurace a hotely.

Některé hrady a zámky se staly pro dráhu vděčnou fotografovanou kulisou – oblíbený je například Frýdlant v Čechách, Pernštejn, Bečov nad Teplou. Jiné už nelze po léta dostat do záběru s vlakem kvůli vzrostlé vegetaci bující nejen podél trati, ale také na kdysi holých stráních kopců, kde tyto, dnes již historické stavby byly postaveny.

Rozpínavý akát

Nejhorší bující invazní rostlinou podél tratí je trnovník akát, jehož první zplanění do volné

přírody bylo v českých zemích zaznamenáno v roce 1874. Nyní se u nás šíří zejména v teplejších oblastech, ale i ve středních polohách především podél železnic a hojně obsazuje i skalnaté stráně nad řekami. Prostor kolonizuje intenzivním vegetativním rozrůstáním, též ale tvorbou množství semen. Strom je jedovatý, toxiny způsobují u člověka rozpad červených krvinek. Nejjedovatější jsou kůra a plody. Akátiny jsou v důsledku kořenových výměšků prakticky bez vegetace. Trnovník akát je řazen mezi čtyřicet nejinvaznějších dřevin světa, jeho houštiny podél železničních tratí jsou prakticky nezníčitelné a dráhy na jejich každoroční vysekávání vynakládají nemalé finanční prostředky.

Některé zde publikované snímky historických památek se železnicí už z daného místa znovu nejdou pořídit, a to z různých důvodů. Zajímavých obrázků z Česka by mohlo být jistě více, ale těch několik fotografií od našich východních i západních sousedů bylo vybráno záměrně. Vždyť tato místa neleží až tak daleko od našich hranic a vlakem jsou dnes snadno dosažitelná. Železniční fanda si jako inspiraci k fotografování a k výletu do blízké ciziny může vybrat třeba právě zveřejněné snímky z Německa či Slovenska. Má i možnost objevit od těchto míst jen několik kilometrů po proudu či proti proudu zmíněných řek i blízké jiné, nám v České republice celkem neznámé hrady a zámky stojící nad železnou dráhou. ○

Divočák

Břetislav Buchta

Kamil Lechovec nevěřil vlastním očím, když je zvedl od lesní pěšiny. Na malé mýtině se na něj usmíval pravák jako vymalovaný. Kruci, ten musí mít aspoň půl kila, blesklo Kamilovi hlavou. Už směřoval k hříbu, když vpravo od mýtiny zaznamenal pohyb. Pohlédl tím směrem a krev mu ztuhla v žilách. Z mezery mezi nízkým porostem na něj okouněl statný divočák.

Z Kamilovy tváře rázem zmizel úsměv a bleskově začal přemýšlet, co si počít. Kanec stál otočen přímo k němu a nezdálo se, že by měl v úmyslu odběhnout. Naopak – zvedl svoji hlavu vyzývavě ke Kamilovi a stál ve vyčkávacím postoji, zřejmě připraven zaútočit.

Kamil pochopil, že na přemýšlení nemá čas, a hledal rychle možnost záchranu. Jediným takovým štítem byl asi čtyři metry za ním statný smrk. Kamil neřešil, zda by byl schopný na strom vylézt, a bleskově k němu zamířil. Těsně před doběhnutím ke smrku se otočil. Divočák pádil k němu!

Kamil udělal poslední krok za strom, když tu se těsně kolem něj přehnal rozzuřený kňour. Ten sice Kamila minul, ale rozhodně nebylo vyhráno. Kanec se totiž zastavil, udělal otočku o sto osmdesát stupňů a znova byl připraven atakovat Kamila. Za okamžik se skutečně zase rozběhl proti svému sokovi.

Kamil na nic nečekal a oběhl masivní smrk. Jen co se přitlačil k jeho kmeni, opět blízko něj proflékl divočák. Za několik vteřin ten zase zastavil a otočil se směrem ke Kamilovi. Podobná situace se několikrát opakovala.

Už notně zoufalý Kamil doufal, že honička přestane divoké prase bavit, anebo se unaví, ale mylil se. Divočák měl stále stejnou rych-

lost a nezdálo se, že by chtěl jejich soupeření vzdát. Naopak Kamilovi pomalu docházely síly, nohy se mu motaly ze stálého obíhání stromu. Když po dalších dvou „kolech“ jej začaly chytat křeče do lýtek, tušil, že souboj s neúnavným kňourem už dlouho fyzicky nevydrží. Při dalším obíhání smrku navíc zakopl o vyčnívající kořen a upadl.

Cuzel 2011



Kamil se těžce zvedl a chtěl opět zamířit za svůj stromový štít, ale tělo jej zradilo. Ještě se stačil nemotorně narovnat, avšak potom přišla nějaká paralýza a on nebyl schopný udělat krok. Pochopil, že prohrál souboj ve výdrži a nyní jen může čekat, co podnikne stále neúnavný divočák...

Kamil roznožil a zvedl ruce vzhůru v naději, že na svého soka třeba udělá dojem a ten se stáhne. „Tak pojď, zatracený mizero, ať to máme za sebou,“ zařval z plných plic. Na kňoura však evidentně jeho gesto a řev neměly žádný vliv. Rozběhl se proti Kamilovi. Ten doslova zkameněl a tušil, že za chvíli bude jeho zdraví nebo i život ve vážném ohrožení. Na levém stehně ucítil teplý proud tekutiny, jak se hrůzou pomocil.

Divočák bleskově vyrazil vpřed a byl od Kamila jen kousek, když ten odevzdaně zavřel oči a čekal náraz. Avšak nic se nedělo...!

Kamil otevřel oči a čekal jej další šok. Nestál na liduprázdné lesní pěšině ve společnosti zuřivého kance, ale v uličce vlaku Intercity do Prahy uprostřed takřka plného vagonu. Dvě děti vpravo od něj se rozplakaly, když je vystrašil svým zařváním.

Zřejmě jejich babička hledala na podlaže zubní protézu, která jí leknutím vypadla. A trojice Japonců v protějším oddíle si asi myslela, že se jedná o kulturní vložku pro obveselení cestujících. Někteří další zvědaví cestující se zvedli ze svých sedadel a chtěli zjistit, co znamenal ten hrůzný výkřik muže v jejich vagonu.

Zato Kamilovi vůbec veselo nebylo. Jednak vůbec netušil, co před chvílí ve vagonu ve svém snu vyváděl. Navíc zjistil pohledem, že jeho strašidelný sen se jaksi zhmotnil a on má mokrou část levé nohavice. A mokrě cítil i v levé botě. S takovou vizáží by jej určitě na divadelní představení, kvůli kterému do Prahy jel, nepustili.

Kamil se s rozpaky vydal uličkou na toaletu, kde chtěl zjistit stav svého zevnějšku a přemýšlet, co dále. Bylo mu jasné, že představu o kulturním zážitku v divadle může opustit. Zároveň byl šťastný, že neleží rozpáraný divočákem někde v liduprázdném lese. ○

PŘEČETLI JSME ZA VÁS

Na trati z Prahy do Liberce by vlaky měly jezdit 120 km/h

Mezi Libercem a Prahou nebude jezdit rychlovlak. Premiér v demisi Andrej Babiš sdělil, že vláda počítá se zcela novou variantou trati. Na ní vlaky zrychlí na 120 kilometrů za hodinu, místy pojedou ještě o deset kilometrů rychleji. Nová studie ukazuje narovnanou trať mezi Libercem a Svijany. Tím se cesta zkrátí o 18,5 kilometru a v hlavním městě by mohl být spoj za hodinu a dvacet minut. Babiš o konci plánů na rychlovlaky promluvil během nedávné návštěvy Libereckého kraje. „Neuvažujeme o rychlovlaku. Proběhla debata, že bychom vlak zrychlili na sto dvacet kilometrů v hodině,“ uvedl Babiš. V praxi to má podle studie znamenat například zkrácení doby jízdy vlaku mezi krajským městem a Svijany (nádraží je v sousedních Příšovicích) o 24 minut. Studie dále uvádí, že trať povede mimo zástavbu s mimoúrovňovým křížením všech komunikací. Trasa se zkrátí také díky stavbě několika tunelů. **MF Dnes 3. 4. 2018**

Stát za obří půjčku 100 miliard koupí nové vlaky a opraví koleje

Česko využije evropský úvěr 100 miliard korun na rozvoj železniční a silniční infrastruktury a železničních vozidel. Ministr dopravy Dan Ťok (za ANO) 6. dubna v Pardubicích podepsal se zástupcem Evropské investiční banky (EIB) memorandum o spolupráci. Úvěr ještě musí schválit vláda. Většinu investic stát plánuje v letech 2019 až 2023. ČR má podle Ťoka připraveno tolik dopravních projektů, že na ně nebudou stačit národní zdroje ani evropské dotace, proto si musí půjčit. „Připravujeme materiál, na jehož základě vláda rozhodne o přijetí úvěru. Evropský úvěr je mnohem výhodnější než klasické navýšení státního dluhu,“ řekl poslanec Martin Kolovratník (ANO). Konkrétní podmínky musí vláda s EIB teprve vyjednat. Výstavba infrastruktury je částečně financována z Operačního programu doprava (OPD) a Connecting Europe Facility (CEF). Úvěr od EIB má pokrýt zbývající část. **ČTK 6. 4. 2018**

České dráhy plánují koupit až 60 elektrických vlaků

ČD by mohly koupit až 60 elektrických jednopodlažních vlaků pro regionální dopravu. Původně počítaly se sedmi. Navýšení počtu schválil řídicí výbor ČD. „Výběrové řízení na uzavření rámcové smlouvy chtějí ČD vypsát ještě letos,“ řekl to po jednání mluvčí Českých drah Radek Joklík. Pokud by dráhy koupily maximální počet, tedy 60 vlaků, každý pro 240 cestujících, celková výše zakázky by činila zhruba deset miliard korun. Národní dopravce podle Joklíka navýšil počet v souvislosti s upřesněním potřeb krajů v rámci obnovy železničních kolejových elektrických vozidel v regionální dopravě. „Cílem zakázky je uzavřít rámcovou smlouvu a samotnou výrobu zahájit až poté, co ČD uzavřou smlouvy na zajištění dopravní obslužnosti s konkrétními kraji, kde budou tato vozidla nasazena,“ uvedl mluvčí. Díky včasné soutěži podle něj výrobce ušetří čas a bude moci zákazníkům nabídnout vozidla dříve. **ČTK 28. 3. 2018**



ŠVÝCARSKO – léto v Bernských Alpách

Čtyři dny v Bernských Alpách pod vrcholy Eiger, Mönch a Jungfrau, dále městečko Brienz ležící u stejnojmenného jezera, Trümmelbašské vodopády, průsmyk velkého svatého Bernarda a hlavní město Švýcarska, Bern, jehož historické jádro je zapsáno na seznamu světového kulturního dědictví Unesco.

Termín zájezdu je 31. 7.–5. 8. 2018. Cena 6 490 Kč zahrnuje 4x místenku, 3x nocleh se snídaní, služby vedoucího zájezdu, cena nezahrnuje vlakovou dopravu, místní dopravu – lanovky, lodě, autobus, případnou úschovu zavazadel a pojištění, za příplatek jsou lehátka T6 (T4) Wien-Zürich-Wien.

Bližší info na www.cdtravel.cz nebo na tel. 972 243 053 pí.Štěchová.

TURECKO

Začal doprodej volných pokojů za lastové ceny.

Termíny 1. 6.–12. 6., 5. 6.–15. 6., 8. 6.–19. 6., 12. 6.–22. 6. a 15. 6.–26. 6. 2018.

Vše je s odletem z Prahy, strava all inclusive, pokoje s vlastním sociálním zařízením, blízko pláže.

Hotely Sandy Beach (Side), Arsi, Emir Fosse a Mesut (Alanye).

Bližší info na www.cdtravel.cz (nabídka last minute) nebo na tel. 972 243 055, 723 811 984 pí. Handrejchová



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

Vyberte si práci v ČD

vlakvedoucí | průvodčí

Nabízíme

- hlavní pracovní poměr, stabilní zaměstnání s dlouhodobou perspektivou
- zaškolení, profesní růst
- dobré platové podmínky
- zvýšenou výměru dovolené
- jízdní výhody i pro rodinné příslušníky
- penzijní připojištění
- příspěvek na rekreaci
- příspěvek na stravování

Požadujeme

- středoškolské vzdělání s maturitou
- zdravotní způsobilost
- uživatelskou znalost PC
- znalost anglického nebo německého jazyka
- ochotu k dalšímu vzdělávání, úspěšné složení odborné zkoušky

Životopis zasílejte na e-mail karieraZAP@gr.cd.cz, do předmětu uveďte název pozice.

www.ceskedrahy.cz/kariera

ČD České dráhy
Národní dopravnice



21. dubna 2018

Expresem Svatý Jiří nejen na Řípskou pouť

V sobotu 21. dubna v 8:50 hod. odjíždí z nádraží Praha-Braník zvláštní vlak Svatý Jiří, v jehož čele pojede parní lokomotiva šlechtična (475.179). Vlakem se ti pro návštěvníky přichystán bohatý hudební program a také například ukázka seskoku parašutistů. Po předložení jízdenky zvláštního parního vlaku získáte slevu na vstupné. Vyznavači zlatavého moku jistě uvítají, že nedaleko zastávky Ctiněves se nachází Podřípský rodinný minipivovar, kde se mohou občerstvit. Pokud pojedete parním vlakem až do cílové stanice ve Zlonicích, můžete se vydat na prohlídku železničního muzea v Lisovicích. Od nádraží je zajištěna autobusová kyvadlová doprava. Více informací o parním vlaku najdete na www.cd.cz/zazitky.

Nejbližší železniční stanice: Praha-Braník/Praha hl. n./Nelahozeves zámeček/Ctiněves/Zlonice ad.



21. a 22. dubna 2018

Festival otevřených sklepů na Znojmsku

Nenechte si ujít jarní Festival otevřených sklepů, který se koná 21. a 22. dubna a v rámci něhož máte jedinečnou příležitost ochutnat vína třiatřiceti vinařů v pěti obcích na Znojmsku. K degustaci bude připraveno na tři sta vzorků. Pokud přijedete vlakem, získáte po předložení jízdenky ČD slevu 20% z ceny vstupenky zakoupené na místě. Jízdenka musí mít cílovou stanici Znojmo nebo Znojmo-Nový Šaldorf s platností 20. 4., 21. 4. nebo 22. 4. 2018. Tyto vstupenky je třeba předem rezervovat na petra.weberova@nap.cz.

Nejbližší železniční stanice:
Znojmo/Znojmo-Nový Šaldorf



12. až 15. dubna 2018

Do Lysé nad Labem na výstavu Regiony ČR

Už posedmnácté se na výstavišti v Lysé nad Labem koná výstava měst, obcí, mikroregionů a turistických informačních center s názvem Regiony ČR, a to od 12. do 15. dubna. Tradičně na ní objevíte širokou nabídku výletů, zážitků, zvýhodněných pobytů nebo prezentace historických památek. Těšit se můžete také na soutěžní přehlídku turisticko-propagačních materiálů a vzdělávací semináře. Letošní ročník výstavy je věnován Františku Antonínu Šporkovi, který se zasloužil mimo jiné o přebudování zámeckého parku v Lysé nad Labem. Více na www.vll.cz.

Nejbližší železniční stanice:
Lysá nad Labem



26. až 29. dubna 2018

Na jarní Floru Olomouc s jízdenkou Vlak+

I letos se můžete na jarní etapu květinové a zahradnické výstavy Flora Olomouc svést do hanácké metropole vlakem na jízdenku Vlak+ Flora se slevou 50%. Aby vám tato jízdenka platila i pro zpáteční cestu, je nutné si ji nechat orazítkovat na výstavišti ve stánku Českých drah, který najdete ve foyer pavilonu A. Jarní Flora Olomouc se tentokrát poneše v duchu oslav 60 let od první zahradnické výstavy. Hlavní expozice s názvem Pugét pro Floru má být pro návštěvníky překvapením. Chystá se také řada novinek. Bližší informace na www.flora-ol.cz.

Nejbližší železniční zastávka:
Olomouc-Nová Ulice/Olomouc-Smetanovy sady

Foto: Dreamstime.com, Výstaviště Lysá nad Labem, Nadace Partnerství, Výstaviště Flora Olomouc

Železničář

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

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