

Železničář

11. DUBNA 2019 | CENA 18 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY

 railjet

 railjet

SIEMENS

8

ROČNÍK XXVI

6–7 ROZHOVOR

O tom, jak funguje Regionální pracoviště Zákaznického personálu (ZAP) v Ostravě, jsme diskutovali s jeho manažerem **Radovanem Šindlářem**.

8 ZPRAVODAJSTVÍ

ČD uzavřely rámcový kontrakt na dodávku až 50 nízkopodlažních dvouvozových elektrických jednotek typu **RegioPanter**. Objednáno je také pět **push-pull** souprav pro Moravskoslezský kraj.

11–13 TÉMA

Stále více je patrná snaha umožnit jízdu vlaků bez omezení po celé evropské železniční síti. Připomeňme si technologii **vlakového zabezpečovače** od jeho počátků až k přechodu na ETCS.

15 PROVOZ A TECHNIKA

Již rok funguje v olomouckém depu Oblastního centra údržby Východ pracoviště oprav podvozků DPOV. A právě v Olomouci se také nachází jedinečné soustrojí dvou **vysoce moderních lisů**.

16–17 RECENZE

Existují nádražky, kterým je lepší se při cestách vlakem vyhnout. A pak jsou takové, jejichž návštěva se může stát cílem putování. Jaké jsou ty ve stanicích **Jedlová a Senohraby**?

18–19 CESTOPIS

Neapol je kouzelné město, které stojí za návštěvu. Turisté se tam ovšem musí připravit na jiný svět. Hodně živelný a chaotický. My jsme se zaměřili na italské **Národní železniční muzeum**.

20–21 HISTORIE

6. duben roku 1979 se významně zapsal do historie železnic. Ten den projela traťový úsek z Ústí nad Labem do Lovosic v čele nákladního vlaku první **elektrická lokomotiva**.

TITULNÍ FOTO

Autor: Michal Málek

Jednotky ČD railjet s lokomotivami Taurus, které v brzké době budou vybaveny moderním zabezpečovacím systémem ETCS.



Bdmpee²³³


Petr Slonek | foto: archiv ČD

Vůz řady Bdmpee²³³ se řadí mezi zástupce velkoprostorových vagonů druhé třídy. Při jejich vzniku se vycházelo z modernizace původních čtyřiceti vozů Bmee²⁴⁸. K tomuto účelu vyhlásily ČD v lednu 2011 výběrové řízení. Na začátku roku 2012 byla soutěž uzavřena a za jejího vítěze vyhlášena šumperská společnost Pars nova s nabídnutou cenou 695,6 milionu korun, tedy zhruba 17,4 milionu za vůz. Firma se zavázala všechny vagony dodat do dvaatřiceti měsíců od podpisu smlouvy.

První kus sjel z výrobní linky podniku 12. února 2013. Vůz č. 001 do provozu s cestujícími poprvé vyrazil 20. dubna 2013 na trase Praha – Olomouc – Ostrava – Žilina, kde byl řazen na vlaku Ex 141 Beskyd.

Jde o klimatizované vozy pro vnitrostátní a mezistátní dálkovou dopravu. Při rekon-

strukci se kompletně obnovil interiér a byl pojatý jako velkoprostorový. Nechybí klimatizace, prostor pro uložení objemných zavazadel, jízdních kol (speciální čtyři háky) a dětských kočárků. Samozřejmostí jsou nyní WC s uzavřeným systémem, zásuvky 230 V a elektronický informační a rezervační systém. Všechny dveře ve voze jsou ovládané tlačítky. Většina oken je pevných, nedělených, zbylé jsou výklopné v horní čtvrtině.

Vozy mají celkem 80 nepolohovatelných míst k sezení. Sedadla jsou s textilním čalouněním, s vysokou zády opěrkou a s koženkovým podhlavníkem s bočními opěrkami hlavy. Područky jsou dřevěné na obou stranách sedadla, střední je společná a jsou většínou sklopné. Uspořádání sedadel je 2+2 vis-a-vis (proti sobě) a za sebou (letadlo). V aktuálním jízdním řádu pro období 2018/2019 jsou nasazovány na linky Ex1 a Ex6. 

Číselná řada	61 54 20-71 0xx-x
Počet vozů	40
Nejvyšší dovolená rychlost	160 km/h
Rok výroby (modernizace)	1986–1987 (2013–2014)
Výrobce (zhotovitel modernizace)	Waggonbau Bautzen (Pars nova)
Míst k sezení (pevná + sklopná)	80
Oddílů	1
Hmotnost prázdný/obsazený	44 t/50 t
Délka vozu přes nárazníky	26 400 mm

Vážení čtenáři,

datum 15. prosince 2019 se rychle blíží, a proto je jak pro nás, tak pro objednatele závazkové železniční dopravy důležité uzavřít kontrakty na další období. Ve většině krajů, které jsou našimi významnými zákazníky, jsme již na spolupráci domluveni. Nové smlouvy jsme nedávno podepsali například v Ostravě nebo v Jihlavě. Právě to byl impuls k závaznému objednání 36 nových vlaků. Konkrétně pět patrových jednotek push-pull zamíří do Moravskoslezského kraje a 31 elektrických jednotek z rámcového kontraktu až na 50 EMU 160 si mezi sebou rozdělí kraje Karlovarský, Plzeňský, Jihočeský a Vysočina. Obě veřejné zakázky, které proběhly přesně podle zákona, vyhrála společnost Škoda. Proto jsme po souhlasu Dozorčí rady a řídicího výboru její vítězství potvrdili podpisem. Nové vlaky by měly výrazně přispět ke zvýšení komfortu cestování v regionální železniční dopravě.

Netrakovní patrové jednotky nasadíme na trať z Ostravy do Frýdku-Místku, Frýdlantu nad Ostravicí a Frenštátu pod Radhoštěm, elektrické jednotky budou své služby cestujícím nabízet například mezi Plzní, Chebem a Karlovými Vary nebo na lince Klatovy – Plzeň – Beroun. Výrobce nám bude vozidla dodávat postupně, první z nich dostaneme na jaře roku 2021. Celková hodnota obou dodávek přesahuje sumu čtyři a půl miliardy korun. V horizontu dvou až čtyř let tak budou zákazníci v regionech jezdit dalšími bezbariérovými vlaky, které nabídnou pohodlné cestování a služby jako například wi-fi nebo elektrické zásuvky pro dobíjení drobné elektroniky. Samozřejmostí bude audiovizuální informační systém, klimatizace a podobně.

Závazná objednávka na 36 nových vlaků potvrdila, že cesta, kdy s předstihem soutěžíme rámcové smlouvy na větší počet vozidel a následně podle smluv s kraji objednáme konkrétní vlaky, je správná. Jednak tím zkracujeme dobu nasazení do provozu a jednak pokračujeme v unifikaci vozidlového parku. Ta je výhodná z pohledu budoucí údržby vozidel.

Vážíme si rozhodnutí krajských reprezentací, které oceňují naši spolehlivost, finanční stabilitu a schopnost investovat ve velkém objemu, a společně jsme pro občany připravili finančně přijatelný a splnitelný harmonogram obnovy vozidlového parku. Novinky v železniční dopravě tak čekají už příští rok také občany z Olomouckého kraje. Tam jsme představili jednotku řady 646 výrobce Stadler Pankow. Firmu, která provede úpravu všech dvanácti vlaků pořízených z Německa, budeme soutěžit. Pak by měly jezdit například ze Šumperku do Jeseníku nebo z Olomouce do Moravského Berouna. Dvě jednotky budou nasazeny také na Hané na trati Olomouc hl. n. – Senice na Hané – Drahanovice.

Posun v jednáních o nových smlouvách nastal i v Jihočeském kraji. Ten nakonec přehodnotil původní požadavek na skokovou radikální výměnu vlaků a zvolil cestu postupné modernizace spojené s rozšiřováním nabídky spojů. Vítáme, že se Jihočeši rozhodli uzavřít nové kontrakty s Českými drahami, které jsou připravené a ekonomicky dostatečně silné, aby díky dlouhodobým smlouvám mohly investovat do nákupu vozidel i modernizaci starších vlaků. Po roce 2022 by díky tomu v Jihočeském kraji mělo jezdit až 14 RegioPanterů a sedm motorových jednotek DMU 120.

Další zakázky na vozidla běží, a pokud dojde k dohodám s objednateli, budeme moci zahájit třeba výrobu nových motorových jednotek již uvedeného typu DMU 120, kapacitně větších elektrických jednotek EMU 240, ale i vozů klasické stavby pro dálkovou dopravu. To, zda naplníme náš ambiciózní plán investovat v příštích 5 letech zhruba 40 miliard korun do nových vlaků, totiž do značné míry závisí právě na zájmu krajů a státu poskytovat občanům lepší služby. Pokud se rozhodnou pro nás a najdou ve svých rozpočtech prostředky na úhradu nákladů spojených s nasazením zcela nových vozidel, jsme připraveni jejich požadavky naplnit.



Miroslav Kupec

předseda představenstva
a generální ředitel ČD



40x 4x

Papoušek otevřel sezonu na Švestkové dráze

Jízda historické soupravy s parní lokomotivou 477.043 z Centra historických vozidel Českých drah v Lužné u Rakovníka odstartovala letošní turistickou sezonu na Švestkové dráze. Tuto trať vlastní a provozuje společnost AŽD Praha a spojuje Most, Lovosice a Litoměřice. Parní vlak vyjel o poslední březnové sobotě mimořádně už z Ústí nad Labem a do Mostu i zpět přepravil několik stovek cestujících. Během letošního roku bude majitel trati a současně provozovatel připravovat vše na prosincové spuštění každodenního provozu. Ten byl na trati ukončen v roce 2007 kvůli nízkému vytížení. Vše se změnilo v roce 2016, kdy trať koupila AŽD Praha. Ta začala investovat do oprav železničního spodku i svršku včetně sđelovacího a zabezpečovacího zařízení. Zároveň ze Švestkové dráhy udělala zkušební polygon, kde se budou testovat stávající i zcela nové technologie. Místy se bude jezdit rychlostí až 100 km/h. Švestková dráha je nejen odborníky, ale také laickou veřejností označována za jednu z nejkrásnějších regionálních tratí u nás. Už od roku 1895 se vine malebnou krajinou Českého středohoří kolem zřícenin hradů Košťálov, Oltářík (Hrádek), hradu Skalka a dalších kouzelných míst.

(hol)



Regionální doprava na Vysočině v rukou ČD

České dráhy budou i v dalších deseti letech zajišťovat základní dopravní obsluhu po železnici v celém kraji Vysočina. Svým podpisem smlouvu stvrdili v úterý 2. dubna v Jihlavě hejtmán Kraje Vysočina Jiří Běhounek a generální ředitel Českých drah Miroslav Kupec. Hejtmán Běhounek potvrdil, že Kraj Vysočina vybral České dráhy na základě přímého zadání, a desetiletý kontrakt činí 6,3 miliardy korun. Navíc se ke konci letošního roku České dráhy zavázaly vstoupit do integrované regionální dopravy a zapojí se do jednotného odbavování cestujících. V Kraji Vysočina bude národní dopravce nadále zajišťovat spoje na všech tratích kromě turistických vlaků na trati 243. Plánována je také modernizace vozidlového parku. Jak zdůraznil generální ředitel ČD Miroslav Kupec, společnost plánuje pořízení šesti elektrických a současně devíti motorových jednotek, a to nejspíše od jízdního řádu 2023/2024, které mají výrazně vylepšit komfort cestování na Vysočině.

(mah)



Cyklohráček slavil ve Slaném

Cyklohráček, oblíbený vlak Českých drah, letos vjel do šesté sezony. Svě jubileum oslavil stylově – s renovovanými vozy, na tradiční trase z Prahy do Slaného a Zlonic. Ve Slaném se v sobotu 30. března zároveň stal ozdobou Dne Pražské integrované dopravy – Dne Cyklohráčku. Při oslavě netradiční vlakové soupravy byl do soupravy mimořádně zařazen i vůz řady 854 v retronátěru. Jízdy Cyklohráčku navíc doplňoval historický motorový vůz 831.054, jezdící ze Slaného do Kralup nad Vltavou, Loun a Zlonic. Do poslední jmenované stanice zajel při své druhé sobotní jízdě i Cyklohráček. V tamním železničním muzeu při té příležitosti zahájili novou sezonu. Ve Slaném se ještě prezentovaly autobusy Karosa ŠD 11 a Škoda 706 RTO LUX. První zajistil okružní jízdy po městě, druhý zajížděl do Hornického skanzenu Mayrau a do muzea ve Zlonicích.

(hol)



Airport Express jezdí od dubna opět častěji

Od začátku dubna se zkrátí interval spojů Airport Express zajišťujících spojení železnice a letecké dopravy. Expresní autobusové spoje nyní jezdí mezi pražským hlavním vlakovým nádražím a letištěm Václava Havla v Ruzyni po 15 minutách, v druhé polovině května se interval zkrátí až na 10 minut. Pro cesty z různých míst Česka lze zakoupit přímé vlakové jízdenky Českých drah až na Letiště Václava Havla Praha. V případě zpátečních cest lze využít také zvýhodněné zpáteční jízdenky s prodlouženou platností. České dráhy nabízejí přímé odbavení jak na letiště Václava Havla, které zahrnuje transfer prostřednictvím Airport Expressu, tak na ostravské letiště Leoše Janáčka, kam jezdí přímé vlakové spoje z Ostravy a Studénky. Pro cestu lze využít například jednodeměrné jízdenky Flexi, ale i další nabídky včetně speciální zvýhodněné letištní jízdenky VLAK+letišť Praha a VLAK+letišť Mošnov. Ty nabízejí slevu 25 % ze zpáteční jízdenky a navíc mají prodlouženou platnost na 30 dní. Použití na zpáteční cestě je možné po potvrzení na informační přepážce na letišti. (red)



Haviřovské nádraží čeká rekonstrukce

Od letošního června až do první poloviny roku 2021 se bude postupně rekonstruovat haviřovské nádraží na Ostravsku. Obyvatelé i návštěvníci sedmdesátitisícového města díky tomu získají nejen vylepšené vnitřní prostory, ale současně i výhodnější napojení výpravní budovy na přílehlý plánovaný dopravní terminál linkové a městské autobusové dopravy. Stavební práce jsou rozdělené do dvou etap, kdy v té první se zrekonstruuje levá administrativní část, kam se přemístí osobní pokladny a veřejně přístupné prostory pro cestující včetně zázemí s potřebnou technologií pro dopravce. Celé historicky cenné nádraží z šedesátých let minulého století navíc dostane novou fasádu, rekonstrukcí projdou i přípojky inženýrských sítí a vnitřních rozvodů. Cestující se mohou těšit na nový mobiliář a toalety, výtahy na nástupiště, ale také na zbrusu nový informační a orientační systém. (mah)



Na Zlínsku chystají integrovaný systém „zetko“

Od poloviny prosince letošního roku spustí Zlínský kraj nový systém integrované dopravy Zlínského kraje, označený písmenem Z neboli „zetko“. Změny se dotknou jak regionální železniční, tak i autobusové dopravy a současně budou rozšířeny železniční linky o potřebné přímé spoje. Zavedení nového systému by mělo nabídnout cestujícím příjemnější a jednodušší cestování v podobě jedné jízdenky na cestu po celém kraji, bez ohledu na množství přestupů. Nové jízdní řády budou nastaveny tak, aby se vlaky s autobusy navzájem doplňovaly a v průběhu dne byla dopravní obslužnost pokryta rovnoměrně. Odstraněn bude i nevhodný souběh mezi jednotlivými druhy dopravy, proto by se již nemělo stávat, že ve stejný čas vyjede na stejnou trasu zároveň vlak a autobus. Nastaven by měl být i nový způsob číslování linek a tarifních zón, aby se zpřehlednil linkový systém, každá linka navíc dostane unikátní trojmístné označení. Od září má být navíc spuštěna speciální informační linka přímo k novému systému Integrované dopravy Zlínského kraje. (mah)



Představenstvo Českých drah se setkala se zaměstnanci

Všichni máme jeden cíl. To bylo motto setkání členů představenstva Českých drah se zaměstnanci, které se uskutečnilo na konci března. Informace o ekonomické situaci firmy, její připravenosti na období po roce 2019 a střednědobých plánech si přišli do jednoho z pražských kinosálů poslechnout na tři stovky manažerů a dalších zástupců organizačních složek z celé republiky. Po úvodních vystoupeních předsedy představenstva Miroslava Kupce, náměstka pro obchod a ekonomiku Radka Dvořáka a náměstka pro správu majetku Michala Heřmana následovala zhruba hodinová diskuse. Účastníky zajímaly informace o jednáních s objednateli dálkové i regionální dopravy, obnově vozidlového parku, budování opravárenství jako dalšího core businessu národního dopravce, transformaci řídicí struktury podniku, ale také o personální politice nebo stavu developerských projektů na pozemcích ČD. Součástí setkání bylo i promítání nového spotu k jarní reklamní kampani. (hol)

O práci u Českých drah je v našem regionu zájem

Regionální pracoviště Zákaznického personálu (ZAP) v Ostravě působí na území Moravskoslezského kraje, který patří k nejvíce osídleným v ČR. Více než šest stovek zaměstnanců je rozčleněno do tří osobních stanic a téměř šedesátky obsazených tarifních bodů. Obsluhují zákazníky ČD nejen ve stacionárních zařízeních na nádražích, ale i ve vlacích všech kategorií v čele s Pendolinem, které doprovází například až do Košic. Nejen o tom jsme diskutovali s manažerem ostravského Regionálního pracoviště Radovanem Šindlářem.

Martin Harák | Foto: autor

Můžete v kostce charakterizovat Moravskoslezský kraj a působení Zákaznického personálu v této oblasti?

Moravskoslezský kraj je mimo jiné charakteristický velmi intenzivním využitím železniční dopravy v rámci ostravské aglomerace i přilehlých regionů. Jeden z nejsilnějších přepravních proudů se odehrává na trati z Ostravy do Frýdku-Místku, respektive Frýdlantu nad Ostravicí, kde denně převezeme a odstavíme tisíce cestujících. Naši zákazníci využívají vlaky Českých drah k dojíždění do zaměstnání, škol a zdravotnických zařízení nebo na úřady, ale například i při cestování za aktivním odpočinkem a relaxací z Ostravska do nedalekých Beskyd. Dalším charakteristickým rysem je významná integrace železniční dopravy v rámci systému ODIS, což má bezesporu velmi pozitivní vliv na intenzitu využití vlakových spojů národního dopravce. Naši zaměstnanci jsou územně i administrativně soustředěni do tří Osobních stanic – konkrétně v Bohumíně, Opavě a Ostravě, v čele s přednostou osobní stanice. V aktuálně šestapadesáti obsazených tarifních bodech máme k dispozici osobní pokladny, v sedmnácti z nich dokonce mezinárodní pokladny a v devíti ještě i pracoviště informátora. Navíc šestice našich pracovišť, například v Bohumíně, Ostravě hl.n. nebo Ostravě-Svinově, má k dispozici směnárny. Ve stanicích Ostrava hl.n. a Frýdek-Místek pak v rámci cyklistické sezony nabízíme možnost zapůjčení kol včetně dětských, elektrokol a koloběžek. Z pohledu mobilních zaměstnanců, což jsou průvodčí, vlakvedoucí, stevardi a vedoucí stevardi, jsou v působnosti jednotlivých osobních stanic dislokována takzvaná střediska vlakových čet, kde tito zaměstnanci nastupují a končí službu. V našem obvodu máme taková střediska v Bohumíně, Českém Těšíně, Ostravě, Frýdku-Místku, Opavě, Krnově, Studénce a Suchbátově nad Odrou. V Bohumíně jsou pak kromě průvodčích a vlakvedoucích regionálních vlaků i rychlíků soustředěni také zaměstnanci doprovázející vlaky vyšší kvality na komerční lince Ostrava – Praha včetně prestižních Pendolin.

Moravskoslezský kraj z velké části leží na hranicích s Polskem, menší část pak na česko-slovenském pomezí. Nabízí se otázka, jak je váš personál jazykově vybavený a zda doprovázíte případně naše vlaky i do zahraničí?

Jsme regionem na severovýchodním konci České republiky, proto je přirozené, že naši mobilní zaměstnanci zajišťují při výkonu služby mimo jiné i do zahraničí. Jedná se zejména o stanice Čadca na území Slovenské republiky a Cieszyn ve Slezském vojvodství na území Polska. Zajímavostí je také peážní úsek trati Krnov – Jeseník, vedoucí přes jihopolské město Gluchołazy v Opolském vojvodství, kde je zajištěná vozba českými vlaky včetně vlakových a lokomotivních čet. Pochopitelně, že naše posádky jsou při vozbě do Polska vybavené nezbytným jazykovým minimem. To je samozřejmostí. Rád bych také zdůraznil doprovod vlaků Pendolino členy týmu posádek SuperCity přes celé Slovensko až do Košic a zpět. Doprovod na slovenském území provádějí v rámci zákaznického servisu a v úzké spolupráci s kolegy z partnerské Železniční společnosti Slovensko. V tomto případě prakticky neexistují jazykové bariéry a naše dva národy si dodnes poměrně dobře rozumí bez jakéhokoli překladu... Specifický je ale příhraniční region mezi Těšínskem a Třineckem, který je historicky dvojazyčný, a tak především naši stacionární zaměstnanci ovládají kromě češtiny a polštiny ještě tamní zvláštní nářečí „po naszymu“, které je takovou kombinací češtiny, polštiny a němčiny.

Centrem kraje, ale i sídlem vedení Regionálního pracoviště je Ostrava. Jsou tam i ta „nej“ nádraží?

V samotném uzlu Ostrava se nachází několik železničních stanic, z nichž dvě lze bez nadsázky nazvat opravdovými železničními křižovatkami. Jedná se o stanici Ostrava-Svinov, která je zároveň z pohledu realizovaných tržeb nejvýkonnější stanicí našeho obvodu, a samozřejmě o ostravské hlavní nádraží. Třetí nejfrekventovanější železniční stanicí na území Moravskoslezského kraje je pak stanice Opava východ.

Na Bruntálsku zabezpečujete doprovod i na jediné úzkorozchodce provozované Českými drahami...

V Osoblažském výběžku, který tvoří moravská enkláva, ze tří stran obklopená Polskem, se nachází významná železniční i turistická lahůdka – úzkorozchodná trať o rozchodu 760 mm, vedoucí z Třemešné

„
Naši zákazníci využívají vlaky ČD k dojíždění do zaměstnání, škol a zdravotnických zařízení nebo na úřady, ale i při cestování za odpočinkem a relaxací z Ostravska do nedalekých Beskyd.



RADOVAN ŠINDLÁŘ

Po studiu na Střední průmyslové škole v Šumperku vystudoval obor Provoz a ekonomika železniční dopravy na Vysoké škole dopravy a spojů v Žilině. Už v průběhu vysokoškolských studií pracoval jako výpravčí, což byla také jeho první pracovní pozice u tehdejších ČSD po ukončení VŠ. V letech 1993 až 2014 pracoval postupně jako přednosta stanice Nový Jičín město a Suchdol nad Odrou, vrchní přednosta uzlové železniční stanice Ostrava-Svinov a vedoucí Regionálního centra vlakového doprovodu Ostrava. V tomto období také absolvoval různé manažerské programy, například studijní program Master of Public Administration se zaměřením na management veřejné dopravy. Od vzniku organizační jednotky Zákaznický personál v říjnu 2014 je manažerem jejího regionálního pracoviště v Ostravě.



ve Slezsku do pohraničního městečka Osoblaha. Trať drží i jeden technický primát – nejostřejší oblouk české železniční sítě u obce Líptaň s poloměrem pouhých 75 metrů. Vlakový doprovod na této romantické dráze zajišťují zaměstnanci ostravského regionálního pracoviště v obsazení 1/0, což znamená že na vlaku se nachází vždy jen vlakvedoucí, který mimo jiné zabezpečuje pod vedením strojvedoucího v koncových stanicích potřebný posun soupravy.

Máte nedostatek zaměstnanců na „jízdu“ a jak případně tuto situaci řešíte?

V rámci postupné generační výměny, a to nejen u mobilních zaměstnanců, nám přijímací pohovory signalizují fakt, že o práci u národního dopravce je v našem regionu zájem. Pozitivní je, že zájem projevují například i absolventi Střední školy technické a dopravní Ostrava-Vítkovice, z nichž někteří mají možnost prakticky si vyzkoušet železničářskou profesi formou dohody o pracovní činnosti už v průběhu studia. Tak si vychováváme nenásilně náš nový „dorost“, který díky tomu ví, do čeho po studiu půjde. Jsme rádi, že zázemí stabilní velké společnosti, jako jsou České dráhy, je pro obyvatele Moravskoslezského kraje atraktivní a že jim máme co nabídnout.

Co vás čeká v letošním roce?

Především půjde o zahájení rekonstrukce výpravní budovy ve stanici Havířov a pravděpodobně i v Bohumíně, stejně tak o pokračující stavební práce na celé řadě dalších výpravních budov obvodu. To s sebou ponese nutná omezení a přechodný diskomfort jak pro naše zákazníky, tak i zaměstnance, kteří v těchto objektech zajišťují zákaznický servis. V průběhu roku dále dojde ke kompletnímu pokrytí všech vlaků od kategorie rychlík výše mobilními platebními terminály. Zároveň předpokládáme, že postupně bude mocí významná část našich zákazníků využít platbu kartou také v regionální dopravě na území Moravskoslezského kraje, a to zejména na páteřních tratích Opava – Český Těšín, Bohumín – Mosty u Jablunkova a Ostrava – Frenštát pod Radhoštěm. Velkým problémem zůstává, a to zejména pro naše zákazníky, výluková činnost, kterou bude v našem regionu SŽDC uskutečňovat i v roce 2019. Jakkoli je totiž na jedné straně z pohledu údržby a modernizace infrastruktury nutná, na druhé straně je mnohdy objektivně velmi obtížné eliminovat její dopady do včasnosti jízdy našich spojů a jejich návazností. Naopak velmi dobrým pocitem mě naplňuje skutečnost, že mám tu čest mít kolem sebe tým schopných lidí, hrdých na svoji práci a na svůj region. To považuji při pohledu do budoucna za nesmírně důležité. ○

ČD pořídí vlaky za sedm miliard

České dráhy uzavřely s konsorciem společností Škoda Transportation a Škoda Vagonka rámcový kontrakt na dodávku až 50 nízkopodlažních dvouvozových elektrických jednotek typu RegioPanter se 140 místy k sezení. Prvních 31 souprav se už začalo vyrábět. Objednáno je také pět nových push-pull souprav pro Moravskoslezský kraj. I tuto zakázku získalo zmíněné konsorcium. V provozu by vlaky měly být na jaře 2021.



Josef Holec | Foto a vizualizace: Škoda Transportation

České dráhy pokračují ve výrazném omlazování vozidlového parku. Trend potvrdily uzavřením rámcového kontraktu na padesát nízkopodlažních elektrických jednotek a pět moderních, dvoupodlažních push-pull souprav od konsorcia firem Škoda Transportation a Škoda Vagonka. Hodnota obou zakázek činí zhruba sedm miliard korun. Nová vozidla se objeví v regionální dopravě.

„Soutěž na rámcovou dodávku až 50 moderních elektrických jednotek jsme vyhlásili už loni, abychom mohli jednotlivým regionům nabídnout co nejrychleji další obnovu vozidlového parku. Ta se odvíjí od smluv na zajištění dopravní obslužnosti od prosince 2019, které s kraji postupně uzavíráme,“ vysvětlil předseda představenstva a generální ředitel ČD Miroslav Kupec. Dvouvozové nízkopodlažní jednotky RegioPanter najdou uplatnění v krajích po celé republice. „Jejich výrobu jsme zadali hned při podpisu rámcového kontraktu. Díky tomu nasadíme první jednotky z uvedeného kontraktu už za 25 měsíců, tedy na jaře roku 2021. Pokud bychom soutěžili nové vlaky až po uzavření všech kontraktů na dopravní obslužnost, byly by první jednotky nasazeny přibližně o rok později,“ upřesnil Kupec. Smlouvy vedení ČD a konsorcia se uzavíraly na konci března v budově generálního ředitelství ČD.

Nasazení téměř kamkoli

Potvrzená je nyní výroba 31 jednotek pro linku spěšných vlaků Plzeň – Cheb – Karlovy Vary (4 kusy), pro linku P2 Klatovy – Plzeň – Beroun (11 kusů), pro kraj Vysočina (6 kusů) a Jihočeský kraj (10 kusů) v hodnotě 3,6 miliardy korun. RegioPantery nabídnou až 140 míst k sezení a všechny žádané prvky výbavy včetně elektric-

kých zásuvek či internetového připojení. Jednotky budou dvousystémové (3 kV DC, 25 kV 50 Hz AC), což umožní jejich nasazení prakticky na jakékoli elektrifikované trati v ČR. Vlaky ve špičce nabídnou trojnásobnou kapacitu díky možnosti spojení až tří jednotek řízených jedním strojvedoucím. Maximální rychlost je 160 km/h a samozřejmě je vybavení evropským zabezpečovacím zařízením ETCS. Hodnota rámcového kontraktu včetně dodávky náhradních dílů činí 5,89 miliardy korun.

České dráhy v současnosti provozují 12 jednotek RegioPanter řady 440, osm jednotek řady 640, 17 jednotek řady 650 a 14 jednotek pro dálkovou dopravu InterPanter řady 660 a 661.

Z VÝBAVY PUSH-PULL A REGIOPANTERŮ

- světlý a přehledný klimatizovaný interiér
- nízkopodlažní uspořádání a plošina
- dveře ovládané speciální vysílačkou pro nevidomé vč. akustického majáčku
- prostorné bezbariérové WC a sklopný přebalovací pult
- Wi-Fi připojení k internetu
- elektrické zásuvky 230 V vč. USB portů
- sklopné nebo rozkládací stolký
- moderní audiovizuální informační systémem s LCD monitory
- informační štítky v Braillově písmu

Zcela nová bude i pětice netrakovních push-pull souprav, kterou hodlá národní doprava nasadit na linky v Moravskoslezském kraji. Jednotky, vycházející z koncepce NIM Express pro DB, budou ČD provozovat na trati mezi Ostravou, Frýdkem-Místkem, Frýdlantem nad Ostravicí a Frenštátem pod Radhoštěm. „Jejich velkou výhodou je snadná změna trakce po plánované elektrifikaci tratě z Ostravy směrem na Frýdlant nad Ostravicí. Zpočátku může provoz jednotky zajistit motorová lokomotiva, kterou pak vyměníme za elektrickou. Nové vlaky nabídnou bezbariérový nástup, klimatizované oddíly, wi-fi připojení k internetu, elektrické zásuvky pro napájení elektroniky cestujících nebo dostatečně velké prostory pro cestování osob na vozíku, přepravu kočárků, kol a v zimě lyží,“ vyjmenoval Miroslav Kupec. Jezdit mohou až 160 km/h a budou vybavené systémem ETCS. Celková hodnota uzavřeného rámcového kontraktu včetně dodávky náhradních dílů je 1,039 miliardy Kč. Vlastní soupravy v hodnotě 986 milionů Kč ČD obdrží na jaře roku 2021.

S prodlouženou zárukou

Netrakovní jednotky se budou skládat ze tří vozů, jednoho řídicího se stanovištěm strojvedoucího, ze kterého je možné dálkové ovládat lokomotivu, a dvou vozů vložených. „Cestující se mohou těšit na dvoupodlažní soupravy nové generace plně odpovídající západoevropským standardům. V základní sestavě budou třívozové soupravy složené ze dvou vložených a jednoho řídicího vozu s celkovou kapacitou až 356 míst k sezení. Na vozidla mimo jiné poskytneme nadstandardní záruku v délce pěti let od dodání do provozu,“ sdělil předseda představenstva a prezident skupiny Škoda Transportation Petr Brzezina. ○



ČD Bike: Nová kola i půjčovna

Po zimní přestávce České dráhy znovu otevírají síť oblíbených cyklopůjčoven v celkem 85 železničních stanicích po celé ČR. Novinkou je možnost vypůjčení kola ve stanici Šumperk. Zákazníci mohou opět využít kvalitní trekingská a horská kola, na některých místech budou k také k dispozici elektrokola a koloběžky. Loni na řadě nádraží vyrostly úschovny kol v Biketower.

Josef Holec s využitím tiskové zprávy ČD | Foto: archiv ČD

Cyklistická sezona odstartovala a České dráhy 30. března otevřely cyklopůjčovnu ČD Bike. Vyjely rovněž cyklovlaky, jež budou i letos křížovat oblíbené lokality. Půjčovny nabízejí kvalitní horská, treková i krosová kola a ve vybraných pobočkách rovněž koloběžky. Novinkou pro letošní sezonu je rozšíření počtu půjčoven s elektrokoly. O ně je totiž rok od roku stále větší zájem.

„Po celé republice je letos možné vypůjčit si kola v celkem 85 půjčovnách, z toho 66 poboček je zapůjčí bez nutnosti rezervace a zbylých 19 po předchozí objednávce,“ upřesnila Jana Rotreklová, manažerka projektu ČD. Loni České dráhy poskytly po celé republice celkem 10 513 kol. Nejvíce si jich zákazníci půjčili v Jihočeském kraji (2 308 výpůjček), v Praze a okolí (2 076), Jihomoravském kraji (1 096) a Olo-

NOVÁ KOLA PRO JIŽNÍ MORAVU



Půjčovny ČD Bike v Břeclavi a Znojmě mají k dispozici 40 kol. Právě tady si loni půjčili zájemci v rámci jižní Moravy nejvíce strojů a prvenství drží dlouhodobě, proto se národní dopravce rozhodl omladit cyklopark právě v těchto stanicích. V Břeclavi si cyklisté přišli pro 734 kol, což je o dvě desítky více než v minulé sezoně. Mírný nárůst zaznamenala i půjčovna ve Znojmě, kde ČD zajistily 225 výpůjček. Celkově pak v Jihomoravském kraji využilo službu ČD Bike 1 096 zákazníků. V regionu tak zájem o zapůjčení kol roste už několik let.

mouckém kraji (1 091). Filiálky se nacházejí ve všech krajích ČR. V případě stanic hrála prim Praha-Smíchov s 1 159 výpůjčkami, čímž se stala nejvyužívanější nejen v regionu, ale v celé zemi vůbec.

Kola jedou zdarma

Nově České dráhy otevírají cyklopůjčovnu v Šumperku v Olomouckém kraji, kde je možné využít řadu malebných cyklostezek v okolí. „Stačí se například vydat podél toku řeky Desné a vybrat si z mnoha tras, které vás dovedou do termálních lázní a aquaparku ve Velkých Losínách, do Koutů nad Desnou anebo k unikátní přečerpávací vodní elektrárně Dlouhé Stráně,“ zmínila Rotreklová.

Pokud už se cestující rozhodnou přijet do stanice a vypůjčit si bicykl, je potřeba předložit jeden platný osobní doklad, složit zálohu, uzavřít smlouvu a po zaplacení půjčovného vyrazit. Zálohu cestující dostanou zpět po vrácení kola, kromě toho ho nemusí vracet tam, kde vyrazili na výlet, což je nespornou výhodou při celodenních výletech. Na vybraných tratích ČD přepravují vypůjčené kolo zdarma, zákazníci tak mohou svůj cyklovýlet kombinovat s pěší turistikou a využít bezplatné úschovy v určených stanicích. Kromě úschoven ČD je možné kolo bezpečně za poplatek zaparkovat v cyklověžích, které stojí vždy na strategických místech u autobusového či vlakového nádraží. „Majitelé In Karty s platnou zákaznickou aplikací mají navíc úschovu v cyklověžích vždy prvních 24 hodin zdarma. Od konce loňské sezony můžete využít úschovu kola v Biketower, jichž je zatím 11 po celém Česku,“ podotkla Rotreklová.

Věrnostní program výhodou

Rezervaci kol lze zajistit i prostřednictvím e-mailu či telefonu. „Cestující tak nemá žádné starosti s přepravou bicyklu na místo výletu, ceny půjčovného jsou dostupné všem, navíc přeprava vypůjčených strojů je na vybraných trasách zcela zdarma, stačí uhradit jízdné a předložit při revizi jízdenek nájemní smlouvu. Zdarma je také uložení ve vybraných úschovnách ČD,“ uvedla Jana Rotreklová. Zákazníci ČD, kteří jsou zaregistrovaní do věrnostního programu ČD Body, si můžou vyzvednout za 50 bodů voucher k bezplatnému jednodennímu zapůjčení jízdního kola. Podrobnosti včetně cen zápujček jsou na webu www.cd.cz/cdbike.

Preventivní vlak vyjede na Liberecko

Úspěšný projekt Českých drah, Správy železniční dopravní cesty a společnosti ČD Cargo Preventivní vlak bezpečně železnice pokračuje i letos. Jarní část začne na Liberecko. Cílem projektu je varovat děti a mladistvé před nebezpečím na železnici a snížit počet nehod a leckdy zbytečných neštěstí.

Společenská odpovědnost národního dopravce zahrnuje i oblast prevence na železnici. „Každoroční statistiky nehod jsou pro České dráhy stále silným impulzem pokračovat právě v aktivitách v oblasti prevence. Z praxe víme, že většina nehod vzniká zcela zbytečně, ve většině případů nekázní, riskováním a často fatálním podceněním situace na straně řidičů a chodců,“ upřesnila Elen Mátéová, manažerka projektu. „O projekt je velký zájem. V některých městech ani nedokážeme pokrýt poptávku.“

A statistika je stále velmi varovná, přestože se v meziročním srovnání počet mimořádných událostí mírně snížil. Jen za minulý rok ČD evidují 992 mimořádných událostí, v roce 2017 jich bylo 1 012. „Při těchto nehodách zemřelo v roce 2017 celkem 237 osob a loni pak 212 osob. „Nejčastěji umírají lidé při střetu s vlakem. V roce 2017 evidujeme 278 případů, při kterých zemřelo 219 osob. V roce 2018 to bylo 242 nehod a 190 mrtvých,“ doplnila Elen Mátéová.

Preventivní vlak je postavený na netradičním způsobu komunikace s mladými lidmi, která se při uplynulých ročních velmi osvědčila. Odehrává se na vlakovém nádraží a v prostorách speciálně upravených vagonů. Preventivní vlak začíná v Kinovoze, tedy voze upraveném jako kino, kde je

účastníkům promítán hraný dokument „To nedáš! 2“. Premiéru měl na podzim loňského roku a připravily ho ČD společně se SŽDC. Druhým stanovištěm je konferenční vůz, kde má přednášku vyšetřovatel ČD nebo SŽDC a návštěvníci zde také uvidí fotografie a krátká videa z opravdových nehod. „Na posledním stanovišti pak čekají drážní hasiči SŽDC, kteří předvádí ukázky své práce a také ukázky první pomoci.“

Projekt letos vstoupí do 13. sezony. Za 12 let jej navštívilo čtyřicet tisíc návštěvníků. Letos vlak zastaví 16. a 17. dubna ve Frýdlantu v Čechách, 23., 24. a 25. dubna v Liberci a 29. a 30. dubna v České Lípě. A již potřeť se v červnu objeví mimořádný Preventivní vlak v Brně. A to na žádost města, kterému se tento projekt velice líbí a zařadilo ho do své akce Brněnské dny bez úrazů.

(hol)

Strojvedoucí se proškolí na simulátorech

České dráhy budou své strojvedoucí školit na nových simulátorech. První z dvojice přístrojů uvedly do provozu v České Třebové, druhý se nachází v Praze-Vršovicích. Obě zařízení stála více než 30 milionů korun a jde o vůbec první simulátory svého druhu u nás. Výcvikem si projdou nejen uchazeči o práci strojvedoucího, ale i stávající kandidáti na tuto profesi.

Josef Holec s využitím tiskové zprávy ČD | Foto: autor

Ke školení adeptů na pozici strojvedoucího i těch stávajících budou České dráhy využívat dva nové simulátory. Technika poslouží především pro nácvik všech možných situací a měla by pomoci snížit počet mimořádných situací. Zařízení, která byla instalována v České Třebové a Praze-Vršovicích, jsou svého druhu první v České republice a vyšla na více než 30 milionů korun.

„Simulátory nám pomohou lépe připravit uchazeče o práci strojvedoucího na výkon jeho povolání a u stávajících strojvedoucích zlepšit jejich návyky při práci,“ potvrdil Miroslav Kupec, předseda představenstva a generální ředitel Českých drah. Podstatná bude příprava na provozní situace, se kterými se začínající strojvedoucí při jízdě na lokomotivách vůbec nemusí setkat a i zkušený strojvedoucí se s nimi setkávají jen výjimečně. „Může jít například o jízdu vlaku na přivolávací návest, v mezistaničním oddílu nebo obsazenou kolej,“ doplnil Kupec.

Zelená pro ETCS

Oba simulátory chce národní dopravec v příštích letech ještě zdokonalovat a doplňovat o další moderní prvky, které přibudou na lokomotivách ČD. Patří mezi ně především evropský vlakový

provozu nedají nacvičit vzhledem k tomu, že vznikají neplánovaně. Jde především o různé poruchové stavy na trati nebo nepravidelnosti v dopravě a z toho vyplývající komunikace strojvedoucího s výpravčím nebo dispečerem,“ vysvětlil smysl pořízení Jiří Lukeš, vedoucí oddělení vzdělávání ČD.

Pokročilá virtuální realita

Simulátory věrně kopírují prostředí kabiny strojvedoucího se všemi ovládacími prvky. Obě zařízení jsou vytvořena tak, aby přesně vyhovovala potřebám a požadavkům ČD. Ovládací pult a rozmístění prvků vychází od jednotek z rodiny Panterů, jinak ale kabina nepředstavuje konkrétní typ vozidla. Ovládací a zobrazovací prvky jsou přizpůsobeny tak, že je možné simulovat jízdu i s diesellovou lokomotivou. Nastavit je možné i počasí, adhezní podmínky, zkrátka vše, co může v reálném provozu nastat. Pokud vlak narazí, objeví se přes obří displej prasklina.



Útroby modré kostky se stanovištěm simulátoru...



...a velín, odkud se simulátor ovládá.

zabezpečovač ETCS. Ten musí dopravci v nejbližších letech ještě nainstalovat na stovky vozidel využívaných koridorů.

„Na trenážeru je možné nasimulovat prakticky všechny situace, které mohou v provozu nastat, včetně těch mimořádných, jako jsou například překážky na trati. Výcvik bude zaměřen na ty situace, ve kterých strojvedoucí nejčastěji chybují a které mohou být, nebo byly, příčinou mimořádných událostí. Zároveň bude výcvik zaměřen na situace, které se v běžném

Simulace zobrazuje strojvedoucímu odpovídající venkovní prostředí, tedy kolejiště včetně návestidel, železničních stanic a zastávek, přejezdů a okolní krajinu včetně zástavby. Instruktor nejdříve připraví scénář. Celá technologie je navíc rozdělena do dvou místností, v jedné je simulátor jako takový včetně výpočetní techniky a klimatizace, ve druhé se nachází velín včetně obřího LCD monitoru, na němž se zobrazují hodnoty z displejů na stanovišti, prostředí anebo záběr z kamery uvnitř simulátoru. Poté, co

PŘÍPRAVA STROJVEDOUČÍCH ČD

Příprava nového strojvedoucího u ČD zabere zhruba rok. Zájemci o práci nejdříve stráví několik týdnů v některém z OCP ČD, kde se jako strojvedoucí v přípravě seznamují s jednotlivými pracovišti a získávají první praktické zkušenosti. „Další měsíc pak působí v Dopravním vzdělávacím středisku v České Třebové, kde se připravují ke zkoušce k získání licence strojvedoucího u Drážního úřadu a k interní zkoušce, která umožní zařazení uchazeče do jízdního výcviku. V této fázi absolvují budoucí strojvedoucí také první výcvik na simulátoru. Současně s jeho instalací jsme zrekonstruovali školící středisko v České Třebové,“ uvedla Blanka Havelková, předsedkyně představenstva Dopravního vzdělávacího institutu, jenž zajišťuje vzdělávání zaměstnanců ČD. Po úspěšném zvládnutí obou zkoušek nastupují do jízdního výcviku. Ten trvá podle platné legislativy nejméně 12 týdnů. ČD v tomto případě uplatňuje délku výcviku 15–24 týdnů. V průběhu celé přípravy absolvují uchazeči další měsíční kurz, v rámci něhož se připravují na řízení konkrétních typů vozidel a řešení konkrétních provozních situací. V tomto období strojvedoucí opět nejméně dvakrát absolvuje trénink na simulátoru. Po splnění všech výše uvedených požadavků následuje další zkouška a poté již nasazení do provozu. Délky kurzů a jejich obsah jsou stanovené zákonem. Proces výcviku strojvedoucího u Českých drah trvá nejčastěji 8–10 měsíců.

Zdroj: ČD

Od národního zabezpečovače k ETCS

Železnice v jednotlivých zemích v současnosti procházejí velkými změnami v oblasti řízení a zabezpečení dopravy. Patrná je především snaha umožnit jízdu vlaků bez omezení po celé evropské železniční síti. Připomeňme si proto technologii vlakového zabezpečovače od jeho počátků až k přechodu na jednotný evropský vlakový zabezpečovač označovaný zkratkou ETCS neboli European Train Control System.

Josef Schrötter | Foto: M. Harák | Ilustrace: M. Málek (zdroj P. Dobiášovský)

Vlakový zabezpečovač předává informace strojvedoucímu o tom, zda trať před ním je volná a kdy se má připravit na snížení rychlosti a brzdění před návěstí Stůj. Kontroluje také strojvedoucího, zda je bdělý, a eliminuje jeho případné selhání při nedodržení pokynů. Tím se zajišťuje bezpečná jízda vlaků. Existence okolo dvaceti typů vlakového zabezpečovacího zařízení na evropských železnicích byla a v současnosti zůstává největší překážkou volného pohybu kolejových vozidel, a proto se nyní v celoevropském měřítku buduje jednotný evropský vlakový zabezpečovač.

ETCS na české železniční síti

Výjimkou v tomto ohledu není ani Česká republika. V současné době je na tuzemské železniční síti vybavená stacionární částí systému ETCS trať Kolín – Česká Třebová – Brno – Břeclav – státní hranice Slovensko/Rakousko. Od 1. ledna 2019 zde běží již třetí etapa ověřovacího provozu, jejímž účelem je primárně provozně ověřit začlenění nového vlakového zabezpečovače typu ETCS do celkového systému řízení provozu včetně stvrzení příslušných předpisů. Přestože byl dlouhodobě prezentován požadavek na zahájení provozu ETCS s odkazem na připravenost dopravců nasadit do provozu svá dovybavená vozidla, doposud se žádný z dopravců nepřihlásil a nezahájil kroky, které by vedly k tomu, že jeho vozidlo bude vystaven příslušný průkaz způsobilosti. Ten by mu měl zajistit jízdu pod dohledem ETCS jako jediného vlakového zabezpečovače. Do konce letošního roku bude dokončena stavba ETCS na druhém koridoru v úseku Petrovice u Karviné – Přerov – Břeclav. Dále se již pracuje na úseku Kolín – Praha – Kralupy nad Vltavou, včetně spojky Praha-Běchovice/Praha-Libeň – Praha-Malešice – Praha-Hostivař, a dělá se také na traťovém úseku z České Třebové do Přerova a na čtvrtém železničním koridoru mezi stanicemi Praha-Uhřetíněves a Votice. Bohužel pokulháva vybavení a vybavování hnacích vozidel systémy mobilní částí ETCS. Plně vybavení mají zatím jen hnací vozidla Vectron a Taurus od firmy Siemens a některá z vozidel typu Traxx od firmy Bombardier. ETCS je k dispozici i na Pendolinech, projde ale upgradem.

Úplnou novinkou je vybavení mobilní částí ETCS Level 2 od Alstomu celkem 78 lokomotiv dceřině společnosti ČD Cargo. Jedná se o první velkou sérii modernizace existujících vozidel tímto zařízením v Česku. Dokončení zakázky v hodnotě desítek milionů euro je plánováno do konce roku 2022. Dodavatel, ČD - Telematika, instaluje vozidlovou část ETCS na jednatřicet strojů řady 163 a na sedmačtyřicet lokomotiv řady 363. ČD-T pro tuto zakázku uzavřela konsorcium s firmou AŽD, partnerem pro národní zabezpečovací technologie.

Pohled do historie

Náš národní systém vlakového zabezpečovače vznikl v roce 1953, kdy byl do plánu nově zřízeného Výzkumného ústavu dopravního (VÚD) zařazen úkol vyřešit univerzálně použitelné vlakové zabezpečovací zařízení s přenosem čtyř návěstních informací s kontrolou bdělosti strojvedoucího. Zvolen byl systém Liniového

vlakového zabezpečovače (LVZ) s tím, že pro přenos informací na stanoviště strojvedoucího budou využity kolejové obvody staničních a traťových zabezpečovacích systémů. Liniový vlakový zabezpečovač byl postupně zaváděn na hlavních tratích tehdejších Československých státních drah vybavených traťovým zabezpečovacím zařízením, takzvaným autoblokem, prakticky od počátku šedesátých let pod označením LS II až LS IV.

Princip spočíval v systémech zavedených v železničních společnostech v USA ve 20. století. Systém LVZ využívá induktivní přenos informace z trati na vozidlo z dodatečně kódovaných kolejových obvodů. To znamená, že kódování se spouští vstupem vlaku do kolejového obvodu. Československý vlakový zabezpečovač umožňuje přenos čtyř návěstních znaků (pojmu) na stanoviště strojvedoucího, a jeho funkce je sloučena také s funkcí kontroly bdělosti strojvedoucího. Znaky návěstního opakováče „zelená“ a „žlutá“ jsou povolující návěsti, které nevyžadují od strojvedoucího žádnou aktivitu. Ostatní znaky spolu s informací o přerušení přenosu kódových informací patří k výstražným návěstím, které za jízdy vyžadují periodickou obsluhu tlačítka bdělosti v intervalu okolo dvaceti sekund. Na tratích bez kódu byl systém označován jako LVZ-Ž, což znamená Liniový vlakový zabezpečovač – s kontrolou bdělosti strojvedoucího, takzvaný „živák“.

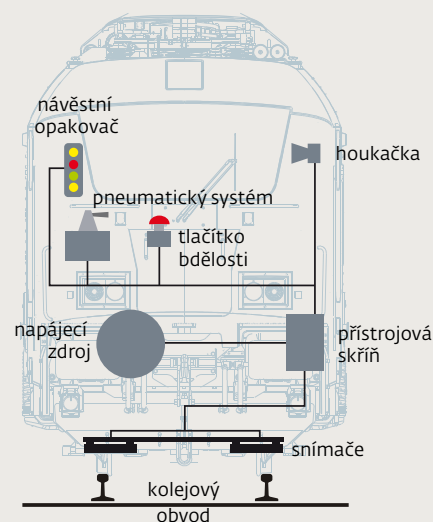
ETCS eliminuje nekompatibilitu

V jednotlivých státech Evropské unie byly na základě stanovených požadavků na úroveň bezpečnosti provozu všechny v minulosti zavedené a dosud používané systémy vlakových zabezpečovacích zařízení velmi rozdílné. Většina z nich byla technicky zastaralá a například nekontrolovala rychlost vlaku podle brzd-



ETCS jsou prozatím vybaveny například Taurusy ÖBB, které dopravují i ČD raijetý.

PRINCIP LVZ

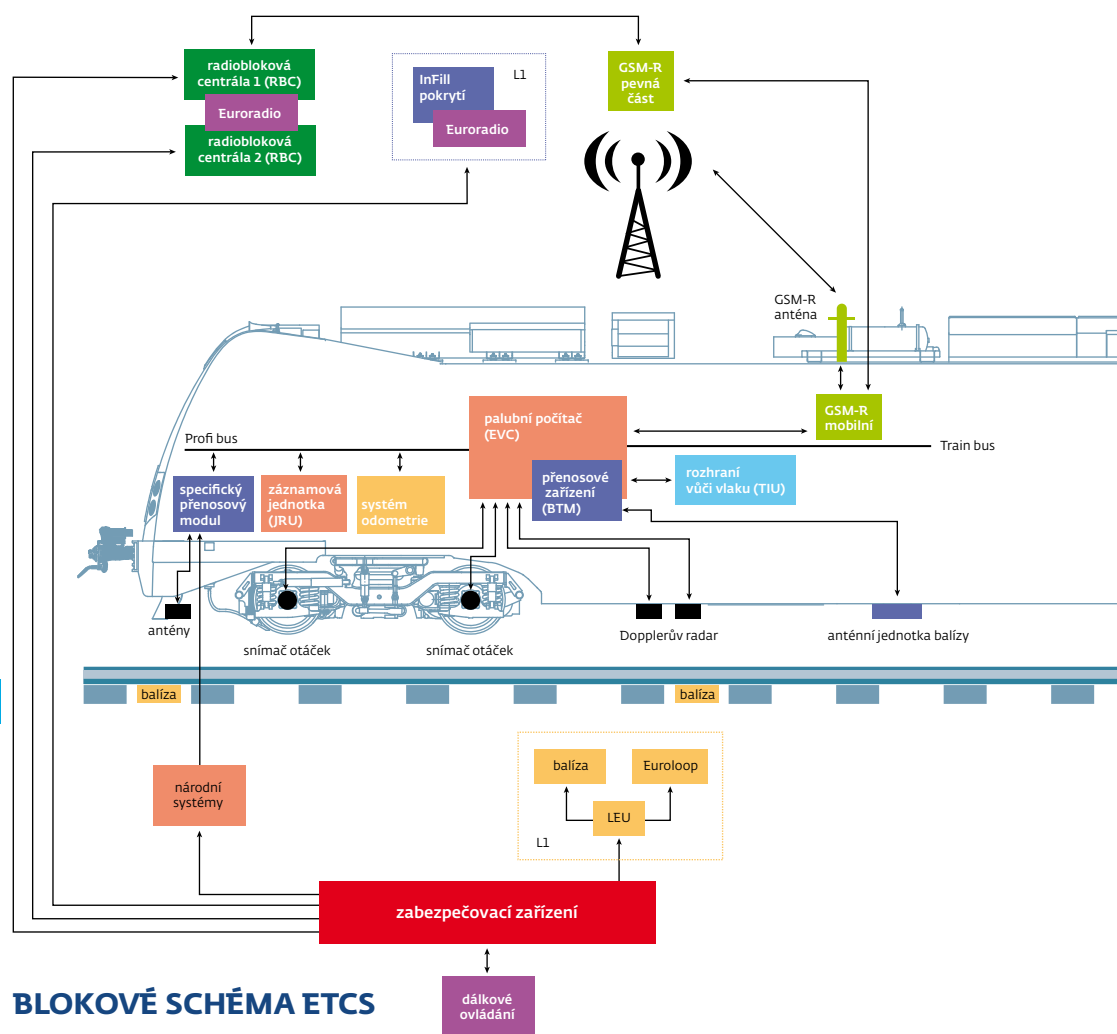


ných křivek. Brzděné křivky zahrnují jak parametry trati, tedy například i stoupání či sklon, tak i brzdící schopnosti daného vlaku. U stávajících vlakových zabezpečovačů najdeme i rozdíly z hlediska funkce a bezpečnosti. Největším problémem však byla jejich vzájemná nekompatibilita, která se stala překážkou při jízdách vlaků na území cizího státu. Hnací vozidlo by tak muselo být vybavené všemi národními zabezpečovacími, jež se v daných zemích zrovna používají. A právě to byly důvody, které vedly k myšlence vytvořit a zavést v rámci Evropské unie nový jednotný, výrazně dokonalejší a bezpečnější systém vlakového zabezpečovacího zařízení.

Úkolem ETCS je předávat strojvedoucímu informace o oprávnění k jízdě, o povolené rychlosti a vzdálenosti (brzděné křivky). Současně strojvedoucího kontroluje, zda tyto pokyny dodržuje. Traťová část systému ETCS předává prostřednictvím Radioblokové centrály (RBC) do palubní části systému ve vlaku informace, které neustále stanovují a kontrolují dodržování maximální povolené rychlosti da-



Displej ETCS na stanovišti Pendolino



BLOKOVÉ SCHÉMA ETCS

ného vlaku. ETCS by měl postupně nahradit dvacítku národních systémů vlakových zabezpečovačů, a tak umožnit vedení vlaků po celém území Evropy bez nutnosti výměn hnačích vozidel na hranicích, popřípadě bez nutnosti vybavení lokomotiv různými národními systémy. Počítá se s jeho rozšířením přede-

vším na vysokorychlostních tratích a tranzitních koridorech. Do budoucna by měl nahradit všechny stávající národní systémy.

Podle technických specifikací interoperability řízení a zabezpečení (TSI CCS) je ETCS označován jako vlakový zabezpečovač třídy A, a národní vlakový zabezpečovač (VZ) je třídy B. ETCS

kontroluje oprávnění k jízdě, obsahující zejména informaci o délce úseku, pro který je povolení k jízdě platné, údaje o maximální rychlosti v daném úseku vyplývající z postavené jízdni cesty. Zároveň sleduje ještě další ukazatele:

- maximální traťovou rychlost v daném úseku,
- maximální rychlost vlaku,
- dodržení trasy vlaku,
- směr jízdy,
- přechodnost vlaku pro daný úsek,
- dodržení přechodných omezení.

Všechny tyto parametry jsou zapracovány do brzdné křivky pro daný vlak a prostorový oddíl. ETCS se skládá z traťové a vozidlové části a informace mezi nimi se předávají v podobě datových přenosů. U nás se rozhodlo, že se bude nasazovat druhá úroveň ETCS L2 (level two). Zabezpečovací systémy na dopravní cestě komunikují s Radioblockovou centrálou (RBC) a vlakem pomocí rádiového systému GSM-R. Radioblockové centrály (RBC) jsou umístěné na Centrálních dispečerských pracovištích SŽDC v Praze a Přerově. Pro úsek Kolín – Břeclav je jich pět v Praze a tři v Přerově. Nové aktualizace TSI CCS si vyžadují další vývoj, testování a schvalování, což ovlivňuje průběh výstavby ETCS a u staveb dochází ke zpožděním v uvádění do provozu. Tento problém se ale týká všech železnic v Evropě.

Je zcela evidentní, že systém ETCS i přes mnoho dětských nemocí nahradí v budoucnu všechny evropské národní vlakové zabezpečovače. ETCS si mimo jiné vyžadá také mnoho dopravních a technických změn, což mimořádně úzce souvisí se změnou chování a návyků provozních pracovníků železnic. ○



Pohled na stanoviště řady 230 s návěstním opakovačem LVZ, který je v meziokenním rámu nad rychloměrem.



Přeprava betonových výrobků po železnici

Setkat se na českých železničních tratích s vozy loženými panely a jinými betonovými prefabrikáty nebyl ještě v nedávné minulosti velký problém. Není divu, vždyť okraje většiny velkých měst tvořila panelová sídliště. I v současné době však firmy produkující betonové výrobky patří k významným zákazníkům ČD Cargo.

Alena Pilařová Makešová | Foto: Martin Boháč, Jan Kadlec

Začneme nejprve údajem ze statistiky. Za rok 2018 vlaky společnosti ČD Cargo přepravily 250 000 tun betonových výrobků, což představuje zhruba 5 % objemů komodity stavebniny. Přepravujeme panely, betonové pražce, betonové sloupce a také různé stavební a dlažební systémy. Tyto výrobky jsou nejčastěji nakládány na nízkostěnné vozy Res, případně na speciál-

ní vozy Smmps. Do vysokostěnných vozů jsou pak nejčastěji nakládány pražce, které v nich putují na nejrůznější železniční stavby nejen v České republice, ale i v zahraničí. Velmi zajímavé jsou vnitrostátní přepravy betonových stavebních systémů společnosti KB-BLOK Systém. Betonové výrobky přepravujeme nejen po České republice, ale díky licenci na provozování drážní dopravy v Rakousku jsme v letošním roce zajistili přepravu prozatím tří ucelených vlaků se stavebními díly ze Skovic do stanice Fürnitz na jihu Rakouska. V čele těchto vlaků stálo vždy dvojice Vectronů ČD Cargo vedené naším rakouským strojvedoucím.

Spolupráce s firmou Linberg

Zajímavá přeprava se odehrála v listopadu loňského roku. Obchodní manažeři ČD Cargo navázali spolupráci s firmou Linberg z Jarošova nad Nežárkou vyrábějící například stropní systémy, odvodňovací stavební prvky, skruže, tvárnice, cihly nebo dlažbu. Předmětem obchodního případu bylo zajištění přepravy atypických betonových dílů na výstavbu retenční nádrže v Chýni u Prahy. Jednalo se o díly s překročenou ložnou mírou, proto bylo nutné pro-

jednat nejen cenu, ale i přepravní technologii a podmínky přepravy.

První skupina pěti vozů řady Res (řada 394) byla naložena ve Stráži nad Nežárkou v úterý 20. listopadu, z Jarošova odjela 21. listopadu a do Hostivice dorazila v neděli 25. listopadu 2018. Na manipulační ploše ve stanici Hostivice pak následující den proběhla vykládka, respektive překládka na nákladní automobily, které zboží odvážely přímo na místo stavby v Chýni. Vykládka druhé pětice vozů se uskutečnila 28. listopadu 2018. Nádrž bude v obci Chýně sloužit k akumulaci dešťové vody, kterou bude regulovaným odtokem postupně vypouštět do dešťové kanalizace.

Podle vyjádření zástupců firmy byla železniční přeprava zvolena z důvodu možnosti přepravit v krátkém čase velké množství těchto prefabrikátů z výrobního závodu až na místo stavby, a to i za cenu první a poslední míle silniční dopravou, neboť jarošovský závod nedisponuje železniční vlečkou. Jednalo se o velmi zajímavou příležitost pro železniční dopravu, která tím potvrdila svoji schopnost začlenit se do logistického řetězce i netradičních průmyslových výrobků. ○



Tranzit betonových prefabrikátů z Maďarska do Norska přes Českou republiku



Překládka betonových skruží v Hostivici

Moderní opravna podvozků s jedinečnými lisy

Již celý rok funguje v nových prostorech haly C olomouckého depa Oblastního centra údržby Východ pracoviště oprav podvozků DPOV a. s., dceřiné společnosti Českých drah. Polovinu „cěčkové“ haly mateřská společnost ČD pronajala na dobu neurčitou firmě DPOV v rámci programu synergie opravárenských a servisních činností celé skupiny České dráhy. A právě v Olomouci se také nachází jedinečné soustrojí dvou vysoce moderních lisů.

Martin Harák | Foto: autor

Do olomouckého depa se přesunul kompletní tým opravářů podvozků z Přerova loni v dubnu a současně pro ně bylo zřízeno moderní pracoviště, které se bude ještě dále vylepšovat. Už dnes je olomoucká hala vybavená kolejově propojeným unikátním soustrojím dvou lisů, kdy na demontážní a montážní lis navazuje ještě samostatný měřicí a diagnostický lis. Větší z nich, švýcarské výroby, slouží ke konečnému ustavení podvozkových mír. Na menším, českém lisu se provádí montáž a demontáž podvozků. „Pokusíme se pracoviště rozšířit na celou halu C tak, abychom mohli navýšit kapacitu oprav podvozků. Po doplnění personálu a jeho zaškolení začne olomoucký tým pracovat na směny v turnusové službě. Po dohodě s mateřskou společností budeme rozšiřovat i sortiment podvozků, na který se musíme technicky vybavit dalšími přípravky, a rozšíříme i skladové prostory,“ rýsuje blízkou budoucnost předseda představenstva DPOV Roman Kott.

Práce týmu podle potřeby

Četař Petr Kravák, jenž má olomoucké pracoviště oprav podvozků na starosti, říká, že stávající stabilní osmičlenný kolektiv bývá již dnes posílen o devátého pracovníka, který alternuje mezi základnou na hale C a vylévarnou tlakových ložisek na opačné straně depa. Parta opravářů pracuje v osmihodinových směnách od pondělí do pátku, ale pokud je potřeba, chodí i na sobotní a nedělní směny. „Naši základní činnosti jsou opravy podvozků typu SGP 300, nedávno jsme začali i s maďarskými podvozky typu Dunakeszi. Rukama nám procházejí jak jedničkové vozy řady Ampz, tak i dvojkové řady jako například Bmz nebo Bmee. Stranou nezůstávají ani jídelní vozy WRm, lůžkové a lehátkové vozy jsme prozatím neopravovali. Ale co není, může být,“ dodává četař Kravák.

Náročná technologie oprav

Na otázku, co je na práci zaměstnanců pracoviště podvozků, kde se manipuluje s těžkými břemeny a kovy, nejobtížnější, Petr Kravák odpovídá jednoznačně. „Nejsložitější je práce při vyvazování vozové skříně od podvozku. Vůz musíme nejprve přistavit do zvedáků, které se zajistí patkami. Všechny spojovací součásti je nutné v první řadě odpojit, včetně elektrického a vzduchového vedení. Jako poslední se uvolní hlavní připojení, takzvaný královský čep, jímž je spojen podvozek se skříní. Následně se vozová skříně zvedne a až poté vysuneme podvozky mimo skříně a přemístíme na speciální pracoviště.“ A pak se podle četaře parta zručných mechaniků soustředí na veškeré demontážní práce, což je někdy docela náročné. Než se osobní vůz dostane na vývaz,



Pečlivé seřízení lisu je naprostou samozřejmostí pro úspěšný výsledek.

musí najezdit tisíce kilometrů, přičemž se na podvozku pravidelně usazuje nejrůznější nečistota, a tak někdy musí při „rozborce“ přijít na řadu i autogen. Tím se zajistí, že se všechny části od sebe oddělí. Díky vybavení kvalitními nářadím a dalšími pomocnými přípravky se také nemusí olomoucký tým stresovat ani případnými reklamacemi. Ty se tím totiž eliminují.

Sestava podvozku hodinářskou prací

Naopak při sestavování podvozku jde doslova o hodinářskou práci. Prakticky celá četa poma-

lu, pomocí jeřábu, usazuje rám do dvojkolí a každý si musí hlídat své milimetry, aby všechno zapadlo na své místo. Parta pracovníků z DPOV říká, že například při usazování prvního podvozku typu Dunakeszi se radili se svými kolegy z mateřské firmy z vedlejšího pracoviště OCÚ Východ, kteří mají s tímto druhem podvozků letité zkušenosti. „Usazování maďarských podvozků je mnohem náročnější než u rakouských SGP, proto záleží opravdu na každém milimetru,“ potvrzuje Petr Kravák. Právě on kontroluje po celém týmu finální usazení a je osobně odpovědný za bezchybný provoz podvozku. Jde o velmi odpovědnou práci, protože podvozky dosahují na mnohých vlacích rychlosti 160 km/h, na trase do Hamburku pak až 200 km/h. ○



Celkový pohled na speciální dvoulis v hale C olomouckého pracoviště DPOV



Jedlová vs. Senohraby

Existují nádražky, kterým je lepší se při cestách vlakem vyhnout. Ať už kvůli špatnému jídlu, nebo nevábnému prostředí. A pak jsou takové, jejichž návštěva se snadno může stát cílem samotného putování. Do této kategorie patří i dvě na první pohled zcela odlišné, přesto velice příjemné restaurace na různých místech země. Jednu najdete uprostřed Lužických hor na tratích 080, respektive 081, druhou na hlavním tahu z Prahy na České Budějovice. Jaké jsou hospody ve stanicích Jedlová a Senohraby? Obě určitě uspokojí každého návštěvníka.

Petr Slonek, Josef Holec | Foto: autoři

Nádraží v Jedlové, které často slouží jako výchozí nebo cílový bod různých výletů po Lužických horách, můžeme s nadsázkou říci, že patří k nejdlehlším železničním uzlům v Česku. Jmenuje se podle nedaleké 774 m vysoké hory a nevede sem vlastně ani pořádná zpevněná cesta. Ale v jako každém významném uzlu, tak i zde je nádražní restaurace. Vlaky odsud vyrážejí na Českou Lípou a Doksy, zastavují tu osobáky linky U8 mířící z Děčína do Rumburku i rychlíky linky D22 jezdící z Kolína přes Mladou Boleslav a Českou Lípou rovněž na Rumburk. Za budovou stanice najdete turistický rozcestník tras KČT s pečlivým značením tras.

Interiér nádražky je malý, ale o to více útulný. Z oken je vidět na nástupiště a hlášení o příjezdech vlaků je bez problémů slyšet i do občas hlučného lokálu. Jeho výzdobu tvoří kombinace pivních a drážních suvenýrů či předmětů včetně působivých historických fotografií. Velkým plusem jsou krbová kamna v rohu (zvláště v zimních měsících), nechybí



- Vždy příjemná a ochotná obsluha
- Jedinečná atmosféra
- Dobře ošetřené pivo
- Široká nabídka skvělých jídel
- Blízko k vlakům



- Malá kapacita lokálu

ani televize na baru, která ale v době naší návštěvy byla vypnutá.

Co činí tento podnik mimořádným, je jeho přátelská atmosféra a především kuchyně. Personál zůstává příjemný a nad věcí, a to i ve chvíli, kdy kvůli pravidelnému návalu neví kam dřív skočit. Nevykolejí ho ani vylitá limonáda na stole. Pohotová obsluha točí skvěle ošetřený Svijanský máz za 27 Kč, nebo o deset korun dražší plzeňské. Obojí chutná skvěle. Zážitkem jsou ale zejména produkty kuchyně. Hotovek, z nichž většina nestojí víc než stovku, je na výběr spousta. My vzali především výtečnou dršťkovou polévku, která s pečivem sama o sobě hlad spolehlivě zažene, pro děti jsme pak zvolili přece jen o něco jemnější vývar. Na výběr tu však polévky mají hned tři. Ti hladovější nepohrdli hlavním jídlem, konkrétně chalupářským gulášem za 89 korun či výpečky se zelím za 94 Kč. Gurmáni si nenechali ujít kachnu se zelím za 129 Kč. Po opulentním obědě následovalo skvělé espresso za necelých třicet korun.

Všechna námi vybraná jídla byla výtečná, což by člověk neznalý poměrů v těchto kon-

činách příliš nečekal. Možná je to dáno tím, že tato nádražka je jedinou použitelnou hospodou v okruhu dobrých deseti kilometrů. Stala se vyhlášenou a ve velkém ji navštěvují zejména vyhládlí turisté mířící za krásami tamní krajiny.

Zvláštností jsou záchodky. Kdo si chce odskočit, musí opustit lokál a vydat se k němu klasicky přes nástupiště a čekárnu. Díky tomu se však může pokochat přírodou či letmým pohledem na vlaky nebo si venku zakouřit. Podtrženo, sečteno: v „Mordoru“ Lužických hor jde o oázu, kam se každý bude rád vracet.

Senohraby

Klid, útulno, čisto a v chladných měsících blahodárné teplo dopravává svým zákazníkům nádražní restaurace ve středočeských Senohrabech. Ačkoliv nejde o nádražku v pravém slova smyslu, neboť není součástí výpravní budovy, na stránky Železničáře však lokál s názvem Franz jednoznačně patří – náleží



- Čisto, útulno, v zimě teplo
- Milý pan hostinský
- Dobře ošetřené pivo
- Běžné ceny piv i pokrmů
- Zahrádka
- Je vidět na provoz



- nic

přímo k prvnímu nástupišti. Navíc slouží cestujícím i výletníkům, kteří odsud vyrážejí na výlety do blízkého a malebného okolí v Posázaví.

Už při příchodu zaujme vkusně zařízený interiér, jemuž dominují příčky s priznanými cihlami a dřevěné konstrukce. Obojí vyvolává dojem nevtravého luxusu, který bychom v restauraci na malém městě, byť u koridoru, vpravdě nečekali. Tady bych chtěl snad i bydlet, říkám si, když se uvelebím na měkkém podsedáku tak, abych viděl na drážní provoz.

Pan hostinský dělá svému řemeslu čest, popovídá s hosty, je čistě obleče-

ný a upravený. Když si objednávám jen nepasterizovaný Gambrinus za 30 korun (v nabídce i Plzeň za 39 Kč a 11° Kozel za 30 Kč) a „pouhý“ utopenec, z legrace se zakaboním, přeměří si mou postavu, odhadne metrický cent čisté váhy a bodře pronese dotaz na tělo: „To vám stačí? Takovému pořizkovi?“ Inu, buřt s cibulí a octem mi ke svačině doopravdy vyhovuje.

Co nevidět už se pouštím do chutného buřtíku, přikusuji čerstvý chléb a všechnu tu dobrotu zapíjím výborně vychlazeným „chlebem“ zrzavým. Porce nabízí bohaté cibule, akorát kyselého láku, poctivou vycpávku z papriček a pečiva co hrdla jest. To vše za příjemných 39 korun.

V poslední době bychom vám mnoho restaurací nedoporučili. Senohrabští se ale mohou pyšnit, jako první v rámci recenzí nádražek, stoprocentním výkonem. Do středočeské hospůdky Franz se budu velice rád vracet. A nyní na jaře dvojnásob – to kvůli zahrádce. Kvitují, že hostinský si svých hostů váží, poklábosí, ale zbytečně nelení. Televizní přenosy jen dotváří kulisu, nekřepčí. Téměř ze všech míst je vidět na vlaky, jídelní lístek si nehraje na telefonní seznam, pivo je řízné, perfektně ošetřené, prostor uklizený a čistý. Co víc si přát? ○



Do Neapole za železniční historií

Rčení vidět Neapol a zemřít je velmi staré. Někdo míní, že souvisí s krásou a romantikou jihoitalského města. Jiné prameny říkají, že má spojitost s chorobami, které přiváželi do rušného přístavu námořníci z různých koutů světa. V posledních letech je jízlivě dáváno do souvislosti s nepořádkem, špínou a hromadami neodvezených odpadků zůstávajících ve městě při stávkách nebo akcích mafie, jež stále na mnoha místech ovládá Itálii. Ať je to tak nebo tak, Neapol je kouzelné město, které stojí za návštěvu.

Petr Štáhlavský | Foto: autor

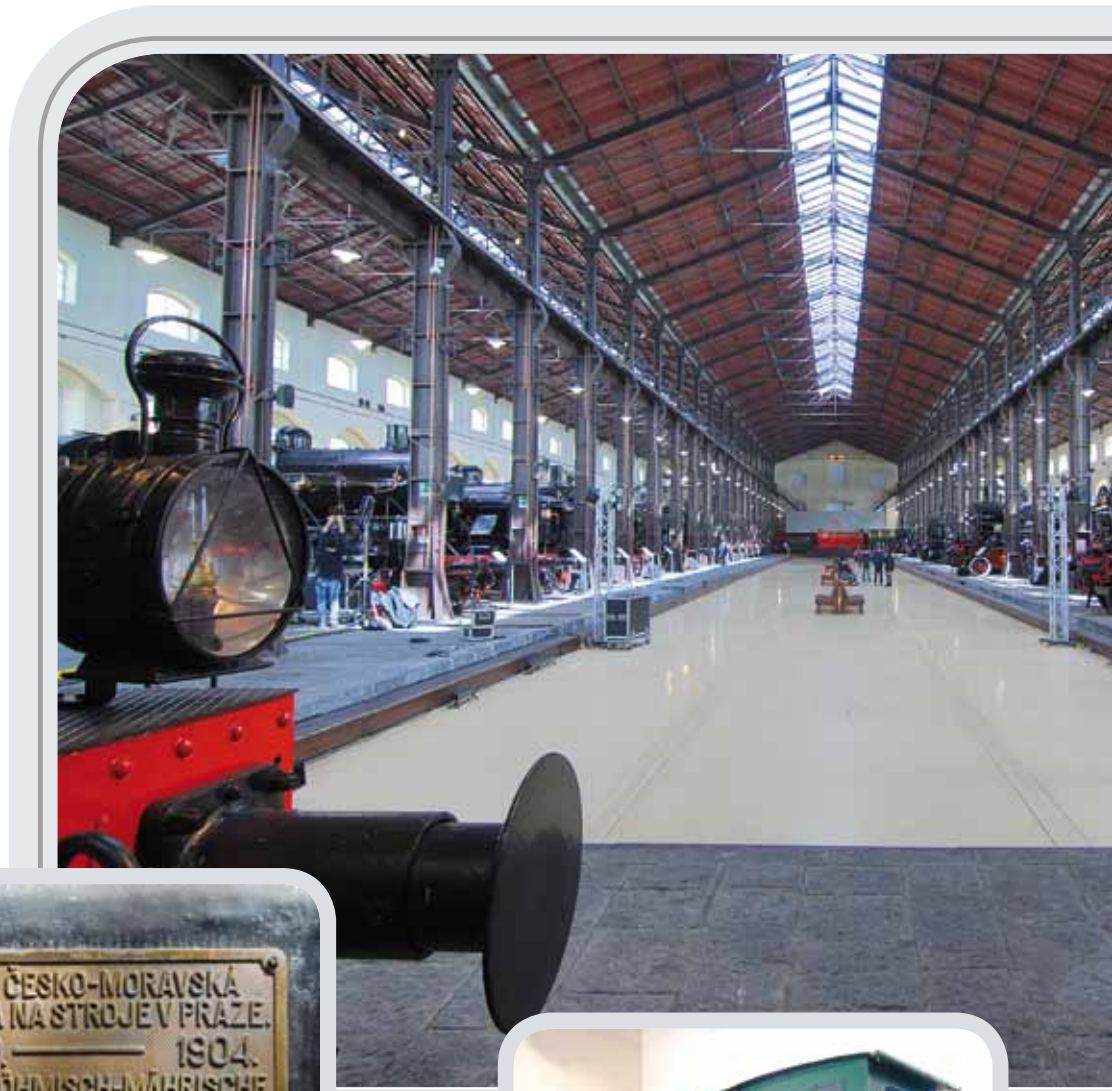
Turisté se tam ovšem musí připravit na jiný svět. Hodně živelný a chaotický. Nám Čechům, kteří se řídí zásadou, že pravidla jsou vytvořena proto, aby se porušovala, však přizpůsobení nebude dělat problém. Odpadky lze odložit skoro kdekoliv. V úzkých uličkách je třeba dávat pozor na rychle jedoucí mopedy a malá auta a semaforey na křižovatkách slouží spíše jako ozdoba než zařízení pro řízení provozu. Lidé a auta ze všech směrů se na rušných křižovatkách mísí bez ohledu na to, jaké barvy zrovna svítí.

Město pěti set věží

Neapol má tisíciletou historii a zároveň představuje největší a nejhustěji osídlenou aglomeraci v Itálii. Několik staletí byla hlavním městem stejnojmenného království. Díky tomu je v ní množství památek. Ve městě se nachází několik hradů, řada muzeí a nespočet kostelů a klášterů. Těm vděčí za označení „město pěti set věží“. V roce 1995 byla Neapol zapsána na seznam kulturního dědictví UNESCO.

Také v jejím okolí je množství lákavých turistických cílů. Nejslavnější jsou antická města Pompeje a Herculaneum pochovaná v roce 79 výbuchem sopky Vesuv. Ta je stále činná a intervaly mezi jejími velkými explozemi jsou přibližně 2 000 let. Důvod, proč návštěvu Neapole a okolí zbytečně neodkládat, protože tisíciletá perioda už je tady.

Z Neapole se jezdí také na kouzelné a už římskými císaři hojně navštěvované ostrovy Capri a Ischia. Capri se proslavil jako oblíbené místo císaře Tiberia a Modrou jeskyní, do které se dostanete pouze po moři na loďce. Ischia je pak vyhlášené lázeňské místo s řadou termálních pramenů.



Česká stopa v muzeu Pietrarsa

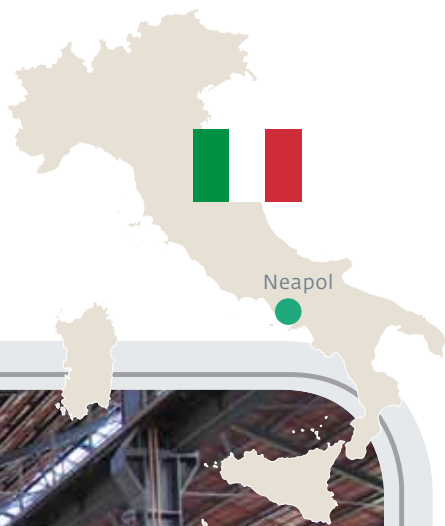
Ráj šotoušů

Pravověrní milovníci železnice z celého světa, jimž se také trošku přezíravě říká šotouši, však míří do Neapole z úplně jiných důvodů. Jejich cílem ale není centrální nádraží, kde končí svou jízdu mnohé rychlovlaky a kudy také projíždějí nejrůznější typy souprav dál na jih Itálie. Pokračují dál regionálním vlakem z podzemního nádraží Piazza Garibaldi po první italské železniční trati otevřené v říjnu 1839 do zastávky Pietrarsa-S.Giorgio a Cremano, kde se nachází v těsném sousedství dráhy italské Národní železniční muzeum (Museo Nazionale Ferroviario di Pietrarsa). Vzniklo na místě strojírny postavené v polovině 19. století z popudu neapolského krále Ferdinanda II., která později fungovala jako lokomotivka a železniční dílny. Ty ukončily činnost v roce 1975 a byly předány muzeu. V roce 2007 se po rozsáhlé renovaci areálu muzeum otevřelo veřejnosti. Ta



Obdobný typ pitoreskního posunovadla sloužil v minulosti také u bývalých ČSD.

tam najde několik velkých hal s originálními vozidly, modely a starými dílenskými stroji. Na volné ploše se nachází vodní jeřáb, přesuvná nebo socha zakladatele strojírny v nadživotní velikosti. Areál se nachází hned na mořském břehu, a tak nabízí i dokonalý výhled přes záliv na samotnou Neapol.



Neapol je plná malých uliček a tajemných zákoutí.

Česka mezi párami

Po levici od vchodu se nachází hala parních lokomotiv. Stojí tam ve dvou řadách naproti sobě rozdělené prostorem přesuvny nejrůznější stroje, které zachycují vývoj italských drah. Složitě italské dějiny se otiskly i do různorodosti lokomotiv, jejich konstrukcí a výrobců.

Zastoupení máme i my a první česko-moravská továrna na stroje v Praze se svou 120. lokomotivou vyrobenou v roce 1904. Zde dostala označení 477.011 a patří mezi 70 lokomotiv této řady, které obdržely Italské státní dráhy v rámci reparací po I. světové válce. V bývalém Rakousku-Uhersku nesly označení 180 a Kryšpínovo označení jim přiřklo u ČSD řadu 523.o.

V hale se nachází i další zajímavé exponáty počínaje replikou prvního historického vlaku na italském území a konče velkými rychlíkovými

mi lokomotivami. Nachází se zde i malá ozubnicová úzkokolejka švýcarské produkce z roku 1912, nebo zástupkyně řady 290, která patří mezi nejstarší italské dochované lokomotivy. Vystavený stroj 640.088 byl poslední, který v Pietrarse prošel běžnou opravou, a lokomotiva 680.037 vytvořila v roce 1907 s 210 tun těžkým vlakem tehdejší italský rekord 118 km/h.



Mohutná šestínápravová elektrická řada E 626 se po 2. světové válce dostala i na naše tratě.

Společně s parními lokomotivami zde našlo útočiště také několik archaicky vyhlížejících třífázových elektrických lokomotiv z počátku elektrizace severoitalských tratí. Nejvíce ze všeho asi zaujmou neobvyklé tvary sběračů přizpůsobených pro dvouvoňčové trolejové vedení.

Historie končí u Želvy

Kolmo k hale s parními lokomotivami se nachází centrální prostor, podél kterého jsou dvě řady hal. Ta delší vpravo zahrnuje bývalou soustružnu, kovárnu a kotlárnou. Dnes se v těchto místech nachází sbírka velkých železničních modelů včetně slavných elektrických jednotek, jako byl vlak Settebello, kino s železničními dokumenty, velké stacionární dílenské stroje nebo sbírka motorových lokomotiv. Nás asi nejvíce zaujme pitoreskní posunovadlo 207.020, které odpovídá předválečným vozidlům T 200.0 zkušenským u ČSD.

V protější hale bývalé kotelny a slévárny se nachází sbírka osobních a motorových vozů a stejnosměrných elektrických lokomotiv na 3 000 V. Přestože se jedná o vozidla typická pro italské železnice před a po 2. světové válce, najdeme tam i pro nás zajímavé kousky. Je to hlavně šestínápravová lokomotiva E 626.005. Čtyři kusy této řady byly za války zavlčeny až na území Československa a po válce byly tři z nich opraveny a uvedeny do provozu na napětí 1 500 V na pražských spojkách.

Sbírku Národního železničního muzea v Pietrarse pak symbolicky uzavírá prototyp Tartaruga – Želvy. Jde o lokomotivu, která představuje důležitý milník ve vývoji italských železnic. Vystavený prototyp E 444.001 při své inaugurační jízdě 8. listopadu 1967 z Říma do Neapole po staré Direrrisimé překonal celou trať za pouhých 88 minut a dosáhl maximální rychlosti 207 km/h. Od sériových strojů se však poněkud odlišuje. ○

ŠOTOINFO

Národní železniční muzeum Pietrarsa se s celkovou plochou 36 000 m² a především díky množství vystavených kolejových vozidel řadí mezi největší muzea železnic na světě. Exponáty jsou vystavené v pavilonech staré továrny. Vlaky k muzeu odjíždějí z podzemní stanice Napoli Piazza Garibaldi spojené s nádražím Napoli Centrale. Využít lze linku Trenitalia metro 2 ve směru Salerno nebo Torre A. Centrale / Castelammare. Muzeum je otevřeno ve čtvrtek (14 až 20 hodin), v pátek (9 až 16:30 hodin) a o víkendech (9:30 až 19:30 hodin). Základní vstupné je 7 euro, ve čtvrtek je zlevněné. Slevu mají také děti, mládež a senioři.



Stanice Napoli Centrale je konečnou stanicí pro mnohé rychlovlaky ze severu země.



Velké hale s desítkami parních lokomotiv dominuje dvojice velkých rychlíkových strojů.



Přesuvna, návštěvnická, vodní jeřáb, ale i palmy nebo lavičky pro odpočinek vytvářejí nádvoří areálu.



Jeden z prvních spojů kategorie IC mířící z Prahy do Berlína a Hamburku

Šestý duben roku 1979 zůstane nesmazatelně zapsán v historii našich železnic. Ten den projela traťový úsek ze severočeské metropole Ústí nad Labem do Lovosic v čele nákladního vlaku první elektrická lokomotiva řízená strojvedoucím Jindřichem Novákem. Tím také symbolicky skončil provoz parních vlaků, který fungoval na dráze nepřetržitě od roku 1851. Později byl postupně utlumován i provoz motorových lokomotiv, které po zrušení parních strojů zajišťovaly veškerou osobní a nákladní dopravu mezi Prahou, Lovosicemi, Ústím nad Labem a Děčínem.

Čtyřicet let měděných drátů v údolí Labe

Martin Harák | Foto: autor, Jaroslav Kocourek, Michal Martinek

Levobřežní železniční trať údolím Labe však nepíše svoji historii od šestého dubna 1979, ale již od dávného roku 1851. Podle dobového tisku se v ten den konaly velkolepé oslavy při příležitosti otevření železné dráhy z Prahy do Drážďan. Parní stroje pojmenované Austria a Bohemia vyrazily s prvními cestujícími, kde nechyběla ani jeho císařská Výsost arcivévoda Albrecht, o páté ranní za větru a vydatného sněžení a deště z Prahy směrem do Podmokel, dnešního Děčína. Tam se naše reprezentace setkala se saskou delegací, s níž se odebrala stejným vlakem zpět do Prahy. Citujme úryvek z Prager Zei-

tung ze 7. dubna 1851: „V Lovosicích to vypadalo obzvláště slavnostně. Na nádraží stála slavobrána ze zelených větví, které zdobily snopy a zemědělské náčiní. Pod ní byly navršeny pyramidy z červených jablek. O spodní část sloupů se opíraly umně vyvedené symboly orby a vinohradnictví. Byla tam též nastoupena četa pluku Dom Miguel a posádková hudba, která zahrála státní hymnu.“ Tolik připomenutí dávné historie.

Do Lovosic už v srpnu 1850

Traťový úsek z Ústí nad Labem do Lovosic o délce 22,5 kilometru byl dokončen již počátkem srpna 1850 a první zkušební jízda se konala v dopoledních hodinách 15. srpna 1850. Kromě

přepravy osob byla dráha stavěna i za účelem levného dovozu uhlí z Ústí nad Labem do Lovosic, potažmo Prahy. Noviny Bohemia tehdy informovaly, že „otevřením dráhy z Lovosic do Ústí nad Labem se začala psát nová kapitola dějin, kdy nastane mohutný příliv cestujících a pracujících, kteří v lovosických podnicích naleznou stálou obživu“.

Dnešní dvoukolejná elektrizovaná trať s číslem 090 vedoucí z Prahy přes Kralupy nad Vltavou, Roudnici nad Labem, Lovosice a Ústí nad Labem do Děčína je součástí prvního tranzitního koridoru a součástí celostátní dráhy. V letech 1979 až 1986 se na trati uskutečnila postupná elektrizace a na přelomu minulého a to-

hoto století byla trať modernizována, proto v úseku Kralupy nad Vltavou – Lovosice mohou vlaky jezdit rychlostí až 160 km/h, což splňují vlaky kategorie EuroCity nebo Expres v čele s vícesystémovými stroji Vectron řady 193.

Bardotky, Brejlovci i Bobiny

Těžiště osobní i nákladní vozby převzala po „párách“ motorová trakce. V osobní dopravě to byly především Bardotky řady 751, později Brejlovci řady 753, kteří díky silnějším motorům plnohodnotně nahradili parní stroje řady 475.1, zvané Šlechtičny, ale i Papoušky 477.0 nebo Albatrosy řad 498.0 a 1. První Brejlovci byli dodáni do děčínského depa v létě 1970, desítky kusů následovaly v dalších letech. Po trati se proháněly i maďarské motorové expresy řady M 298.0 Ganzy nebo východoněmecké jednotky VT 18.16 zvané Vindobona, v nákladní dopravě to byly například lokomotivy řad 770 a 771 či ruské Sergeje řady 781. Elektrické stroje na stejnosměrnou soustavu 3 kV se rozjely z Ústí nad Labem směrem na Lovosice až v roce 1979. Šestého dubna přesně v 11.30 vyjel z Ústí nad Labem do Lovosic první elektrický uhelný vlak s 29 vozy a celkovou hmotností 939 tun. V čele vlaku byl stroj tehdejšího označení E 469.2032, který vedl ústecký strojvedoucí Jindřich Novák. Lovosice se tak staly významným překladištěm energetického uhlí z vlaků na lodě, které je převážely dále po Labi do chvaletické elektrárny. Elektrizace postoupila ještě koncem roku 1979 až do Vraňan a poslední, nejdelší úsek z Vraňan do Prahy byl zprovozněn pod trolejí až 1. června 1985. Osobní dopravu v těch letech zajišťovaly Bobiny řady 141, později pak Peršingy řady 163. Mezinárodní spoje mířící z a do Německa obsluhovaly dvousystémové stroje řady 350, které jsou dnes v majetku Železniční společnosti Slovensko. Ty po roce 1989 nahradily Bastardy řady 371, které byly až do loňského roku v každodenním provozu na ose Praha – Drážďany, respektive Lipsko.

Regionálka, ale i nákladka

Celá trať 090 vede rovinatou krajinou od Prahy po Lovosice v blízkosti Vltavy, od Lovosic přes Ústí nad Labem až do Děčína vede údolím Labe. Regionální dopravu zajišťují v oblasti Ústeckého kraje České dráhy v úseku Hněvice – Ústí nad Labem jako linku U4, což jsou zpravidla prodloužené spoje CityElefantů středoevropského a pražského Eska linky S4 z Prahy do Hněvic. Zmíněná trať má i dnes velký význam i pro nákladní dopravu. Určitě stojí za to připomenout, že v letech 1994 až 2004 byly v úseku Lovosice – Děčín – Drážďany provozovány ve dvouhodinovém intervalu speciální vlaky systému RoLa na přepravu silničních kamionů. Soupravu vždy tvořila vícesystémová lokomotiva řady 372, lehátkový vůz a plošinové vozy řady Saadmks s takzvanými malými koly. Po vstupu České republiky do Evropské unie, kdy odpadlo celní odbavování kamionů na hranicích, dala většina autodopravců opět přednost silnicím, proto systém RoLa byl na této trase zrušen. Nicméně silná nákladní doprava na čele se stroji dceřiné společnosti ČD Cargo je každodenním obrázkem této vytížené železniční magistrály. Osobní dopravu nevyjímáje. ○

(Použitý zdroj: Publikace 150 let dráhy z Prahy do Drážďan, Železničář ročník 1979)



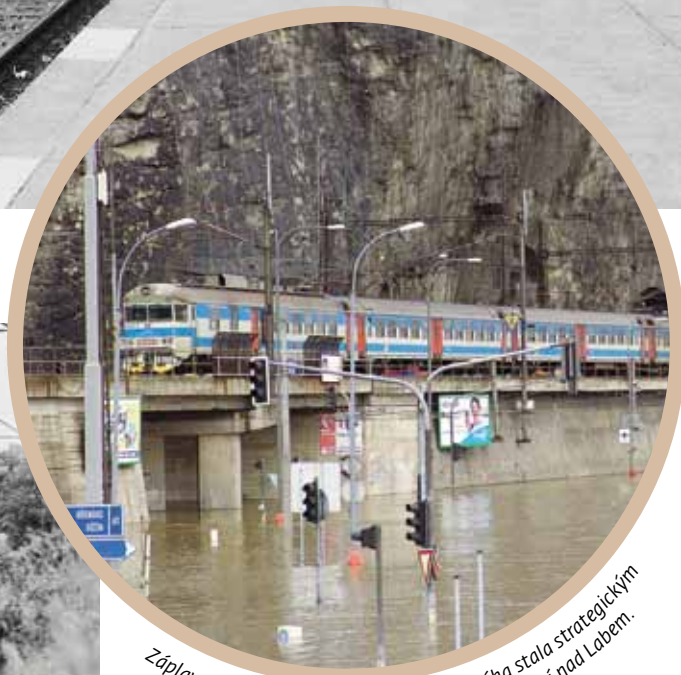
Lokomotiva dnešní řady 121 projíždí okolo osobního vlaku ústeckým nádražím.



Jedním z předchůdců elektrické trakce byl například dnes již legendární stroj zvaný Brejlovec.



Běžný obrázek z provozu osobních vlaků na ústecké trati. Snímek pochází z července roku 2009.



Záplavy v roce 2006, během kterých se dráha stala strategickým dopravním spojením mezi Střekovem a zbytkem Ústí nad Labem.



Krušnohorský expres v čele s Ganzem řady M 298.0 a Sergejem T 679.1 v Praze Bubenči v květnu 1980.

Kontrola

Břetislav Buchta

Výpravčí Luděk Hamza si poposedl na svém křesle u řídicího pultu a pohladil roztaženou dlaní své zakulacené bříško. „Denisko,“ otočil se k operátorce, „ty klobásky od brášky jsou fakt božské. Víš co? Teď bys mohla zajít udělat kafička, než se nám do stanice začnou hrnout další vlaky.“

Než však stačila operátorka zareagovat, vrzly dveře a dovnitř dopravní kanceláře se vloudil závan venkovního vzduchu. Denisa i Luděk se otočili ke vchodu. Před dveřmi stál chlap jako hora, vypracované tělo, mohutná ramena. Na sobě měl železničářskou uniformu, která již pamatovala řádku let, nicméně byla čistá a puky na kalhotách nažehlené. Hlavu mu zdobila dobře sedící stejnojmenná čepice.

„Dobrý den,“ zaburácel příchozí. „Jmenuji se Milan Kolčák, jsem kontrolor z ředitelství a přišel jsem se podívat, jak jste ustrojeni... Takže, soudruhu výpravčí, nechte svolat celý mančaft ze stanice včetně pokladních a posunovačů. Do čtyř minut budete nastoupeni před dveřmi kanceláře.“

„Ale,“ hlesnul výpravčí a chtěl kontrolora upozornit, že každou chvíli muže třeba jet nákladní vlak a bude třeba provést potřebné úkony. „Žádné ale,“ zavelel tvrdě příchozí. „Prostě vykonajte pokyn.“

Před dveřmi dopravní kanceláře se nakonec všichni seřadili mimořádně rychle. Na kraji řady stál výpravčí, vedle něj Denisa. Řadu doplňovaly dvě pokladní a dva posunovači.

Milan Kolčák přísným pohledem projel všechny stojící v řadě. Nejprve poslal Luděka pro stejnojmennou čepici, kterou zapomněl, a vyplínil jej za knoflík na uniformě, který měl přichycený měděným drátem. Následně takřka přivedl k pláči pokladní Jarmilu Vévodovou, která si ve vzniklém zmatku vůbec ne-

všimla, že se jí rozepnul vrchní knoflíček její blůzky, a odhalila se tak nejen část jejich mohutných ňader velikosti pět, ale také vrchní lemy podprsenky. Potom pochválil Denisu a druhou z pokladních, které dle jeho názoru splňovaly představy, jak by měl vypadat zaměstnanec socialistických drah.



Digishock

Nakonec Milan přešel k posunovačům a k údivu všech oba s vážnou tváří poplácal po ramenu. Potom přešel zpět k Luděkovi. „Takže, soudruhu výpravčí,“ spustil. „Slyšel jste, s čím jsem byl při kontrole spokojen a s čím nikoliv. Příště chci, aby tady bylo vše, jak se říká lidově, špičkový. Zaručíte mi to?“ „Samo-zřejmě,“ odvětil Luděk. Milan odstoupil od řady a všechny ještě jednou sjel přísným pohledem. „Dobrá tedy... dnešní kontrola je u konce. Děkuji vám a nyní se vraťte ke své práci.“

Výpravčí Luděk těžce dosedl do křesla. „Denisko, prosím tě, udělej to kafe, mám už úplný absták. Poslyš... nezdál se ti ten kontrolor nějaký divný?“ „Máš pravdu; něco mi na něm

nehrálo,“ odvětil výpravčí. „Víš co? Zavolám své známé Kamile. Dělá na personálním.“

Luděk vzal svůj notýsek, kde měl různé kontakty, a vytočil číslo.

„Kamilko,“ začal, když volaná telefon zvedla, „mám na tebe prosbu. Před chvilkou tu byl nějaký pošuk, tvrdil, že je kontrolor z ředitelství, a udělal nám zde pěkný vítr. Můžeš zavolat té své známé z vedení a optat se na něj? Měl by se jmenovat Milan Kolčák... Děkuji, jsi hodná...“

Když po chvíli zazvonil telefon, zvedl jej, chvíli poslouchal, zakroutil hlavou a jeho obličej se během pár sekund proměnil ze zakaboněného do ironické grimasy. „Už jsem dvacet let u dráhy, ale něco takového jsem ještě nezažil,“ bouchl Luděk zvesela do řídicího pultu. „Co se děje, Luděku?“ vzhledla překvapeně Denisa. „Víš, kdo je ten agent Milan?“ „Netuším.“

„Pomocný dělník z ostravského depa!“ „Nekecej... To jako fakt?“ „Jo... A představ si, že už několikrát takový kousek předvedl, ale jelikož nezpůsobil žádnou škodu ani větší zpoždění, prostě se nad tím jen poušmáli. Protože prý je nesvéprávný, a tedy nepostizitelný.“ „To mi chceš tvrdit, že takový člověk jen tak může v depu dělat? Bez občanky?“ „Údajně se za něj zaručil jeho otec, který tam také dělá. A navíc prý je Milan neskutečně pracovitý, proto mu pár prohřešků prominuli.“

„Myslíš, že přijde na tu slíbenou opětovnou kontrolu?“ smála se Denisa. „Jen ať si, panáček, klidně přijde. Přinesu si násadu na krumpáč, a jestli se ten pacholek znovu ukáže, dám mu s ní takovou pecku na zadek, že uvidí.“ „Luděku, ty bys byl skutečně takový nelida!“ „Sí piš... se mnou se taky nikdo nemazlí.“

Výpravčí Luděk Hamza si pohodlně natáhl nohy a zvedl hrnek. „Tak na toho slavného kontrolora!“ zvolal demonstrativně na počest člověka, který jej dnes pořádně napálil. A dal si pořádný hlt kávy. ○

PŘEČETLI JSME ZA VÁS

Konec neomezeného připojení k internetu ve vlacích ČD se blíží

Už je téměř jisté, že cestující ve státních vlacích přijdou o neomezené připojení k internetu. České dráhy na začátku března oslovily tuzemské operátory s představou, jak by služba wi-fi měla v budoucnu vypadat. A místo neomezeného datového balíčku, který si dopravce dosud kupoval od společnosti O2, chce raději platit jednotkovou cenu pouze za vyčerpaná data. To znamená, že cestující bude zřejmě brzdit datový limit nastavený řádově ve stovkách megabytů. Na psaní e-mailů či vyhledávání to bohatě stačí, ale třeba na stahování filmů je to málo. Bezplatné připojení má nyní zhruba každá desátá souprava s logem ČD, hlavně moderní vlaky jako Pendolino nebo railjet. V poslední době se využití wi-fi zvyšuje a společnost O2 už za stávajících podmínek nechce neomezená data poskytovat – smlouva končí 30. dubna. I proto jsou nyní ČD v kontaktu s mobilními operátory. **LN 27. 3. 2019**

Správce železnic načerpá od EIB první miliardy na investice

Česko získá od Evropské investiční banky první peníze z celkového balíku sta miliard korun určeného na rozvoj dopravní infrastruktury. Správa železniční dopravní cesty dostane od finančního domu úvěr ve výši tři miliard korun. Řekl to šéf SŽDC Jiří Svoboda. SŽDC získá díky úvěru první část z dříve dohodnutého a vládou schváleného úvěru pro tuzemskou železnici v celkové výši 11,5 miliardy korun. Finanční prostředky načerpá SŽDC prostřednictvím ministerstva financí. Úvěrová smlouva zajistí financování modernizace tratí ve dvou úsecích, a to Velim – Poříčany a Dětmárovice – polská hranice. Aby správa železnic peníze získala, musela se zavázat k modernizaci celkem osmi úseků prvního a druhého železničního koridoru, která vyjde na 24 miliard korun. K nynějším třem miliardám úvěru může EIB do budoucna poskytnout dalších 8,5 miliardy. Zbývající část bude financována z národních zdrojů **E15 28. 3. 2019**

Bezpečí vlaků vyjde ČD draho. Nabídky jsou překvapivě vysoké

Národní dopravce stojí před historickým okamžikem. Jeho šéfové rozhodnou o osudu obří soutěže na elektronické zabezpečení vlaků, které má být stejné pro celou EU. Osadit se jím mají moderní jednotky Pendolino či railjet, ale i další soupravy nebo lokomotivy z flotily ČD, celkem 468 strojů. Systém označovaný zkratkou ETCS dokáže například při selhání strojůvůdce převzít kontrolu nad vlakem. Zákazku rozdělenou do šesti soutěží podle druhu vozidel ovšem provází i rozpaky. Týkají se hlavně vysokých nabídkových cen a skutečnosti, že se do každého z tendrů přihlásil vždy jen jeden uchazeč: firma AŽD Praha nebo ČD-Telematika, kterou většinou vlastní České dráhy. Manažeri ČD počítali s tím, že za bezpečnostní vybavení bezmála pěti stovek vlaků zaplatí nejvýše 4,7 miliardy korun. Údajně však přišly nabídky přesahující částku 10 miliard. A to je oproti původním očekáváním výrazný rozdíl. **LN 2. 4. 2019**

NABÍDKA NA LÉTO

Bulharsko – Slunečné pobřeží

Hotely: Blue Bay, Kiparisite, Riva, Condor a Sunrise
 Letecky z Prahy a Brna od června do září
 Pobytů na 7, 10 a 11 nocí, 2–4lůžkové pokoje
 Cena od 8 000 Kč dospělí, děti 2–12 let 4 100 Kč
 (ceny jsou dotované pro zaměstnance skupiny ČD, Cargo a SŽDC)

Cena zahrnuje: ubytování, stravu (polopenze, plná penze, all inclusive),
 pobytovou taxu, služby delegáta a komplexní cestovní pojištění

Více na www.cdtravel.cz nebo na tel: 972 243 053 K. Štěchová



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

SVĚTOVÉ ORCHESTRY NA PRAŽSKÉM JARU



Od 12. května do 4. června se uskuteční už 74. ročník mezinárodního hudebního festivalu Pražské jaro. V Praze se opět setkají největší osobnosti klasické hudby – opravdové legendy i mladé talenty. Festival nabídne na padesát koncertů. Samotné zahájení festivalu vzbuzuje velká očekávání – Smetanovu *Mou vlast* zahrají Bamberští symfonikové pod taktovkou svého šéfdirigenta Jakuba Hrůši. Orchester je pro tuto příležitost zajímavý i svým zrodem. Vznikl v roce 1946 z odsunutých Němců, hráčů Pražské německé filharmonie, a navzdory poválečné situaci se k českým kořenům vždy hlásil a hlásí i dodnes.

Přijíždí rovněž Orchestra dell'Accademia Nazionale di Santa Cecilia – Roma. S šéfdirigentem sirem Antoniem Pappanem vystoupí 17. května. Těšit se můžete i na newyorský Orpheus Chamber Orchester. Na Pražské jaro se s nimi vrací i znamenitý klavírista Jan Lisiecki. Jejich koncert se odehraje 21. května 2019 v Rudolfinu.

Český skladatel žijící ve Vídni Šimon Voseček píše na zakázku Pražského jara dílo *Hypnos*, jež ve světové premiéře zazní 19. května na koncertě PKF – Prague Philharmonia v rámci Debutu Pražského jara pod taktovkou Bena Glassberga, vítěze Mezinárodní dirigentské soutěže v Besançonu.



Tři z vás mohou vyhrát po dvou vstupenkách na koncert houslisty Milana Al-Ashhaba, jenž se uskuteční ve středu 29. 5. v Rudolfinu – Dvořákově síni. Půjde o recitál vítěze Mezinárodní houslové soutěže Fritze Kreislera ve Vídni. Na klavír jej doprovodí Adam Skoumal.

Od kolika let hraje Milan Al-Ashhab na housle?

- a) od šesti
- b) od sedmi
- c) od pěti

Odpovědi pošlete do pátku 3. května na e-mail zeleznicar@cd.cz, do předmětu pište heslo soutěž – Pražské jaro a nezapomeňte uvést svou adresu.



Vlak+ Pražské jaro

Využijte zvláštní tarifní nabídky Vlak+ Pražské jaro – zpáteční jízdenky do 2. vozové třídy se slevou 50% ze zpáteční slevy. Jízdenky s touto slevou mohou být vystaveny z kterékoli stanice, v níž zastavují vlaky ČD, do stanic Praha hlavní nádraží, Praha Holešovice, Praha Smíchov, Praha Masarykovo nádraží, Praha Dejvice, Praha Vršovice nebo Praha Libeň. Při cestě zpět z Prahy prokáže cestující – návštěvník festivalu nárok na slevu předložením vstupenky na některý z koncertů. Datum jeho konání musí být v intervalu mezi prvním a posledním dnem platnosti jízdenky. Pokud cestující takovou vstupenku nepředloží, nebude nárok na slevu uznán a zaplatí za cestu zpět jízdné, na které prokáže nárok. Jízdné doklady vystavené ČD jsou zpáteční, s datem nástupu jízdy 12. 5. – 4. 6. 2019. Platnost zpáteční jízdenky je 7 dnů (včetně prvního a posledního dne platnosti).

 [http:// festival.cz](http://festival.cz)



20. a 21. dubna 2019

Plnou parou na Knížecí Velikonoce na Křivoklátě

O velikonočním víkendu (20. a 21. 4.) se údolím Berounky vydá na svou tradiční cestu Křivoklátský expres. Vlak v čele s parní lokomotivou Štokr odjíždí po oba směry z pražského smíchovského nádraží v 9:26 hodin. Kvůli aktuální výluce vlak pojedou po odklonové trase přes Rudnou u Prahy a Nučice do stanice Beroun-Zábor a Zbečno až k majestátnímu gotickému hradu Křivoklát. Na Křivoklátě jsou pro návštěvníky připraveny každoroční oslavy příchodu jara v podobě staročeského a řemeslnického jarmarku. Ten doplňuje bohatý kulturní program s možností absolvovat komentované prohlídky hradu. Po předložení jízdenky z parního vlaku získáte slevu na vstupné. Z Křivoklátu pokračuje parní vlak přes Rakovník až do Lužné u Rakovníka, kde mají milovníci historie a techniky možnost navštívit železniční muzeum, které si v letošním roce připomíná dvacet let od svého otevření. Více informací včetně jízdního řádu na www.cd.cz/zazitky.

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



27. a 28. dubna 2019

Na Festival otevřených sklepů se slevou

Máte rádi víno? Pak si nenechte ujít příležitost ochutnat produkci 37 vinařů v pěti obcích na Podluží. Festival otevřených sklepů – Jaro u Podluží se koná poslední dubnový víkend v Moravské Nové Vsi, v Prušánkách, v Moravském Žižkově, v Hruškových a v Mikulčicích. Pokud přijedete vlakem, získáte po předložení jízdenky ČD slevu 20% z ceny vstupenky zakoupené na místě. Jízdenka musí mít cílovou stanicí Moravská Nová Ves nebo Břeclav s platností 26. 4., 27. 4. či 28. 4. Vstupenky si rezervujte na petra.weberova@nap.cz.

Nejblíže železniční stanice:
Moravská Nová Ves



25. až 28. dubna 2019

Jarní Flora Olomouc láká na Strom života

Hlavní květinová expozice letošní jarní Flory Olomouc, kterou najdete v pavilonu A, má název Strom života. Zaujme propojením půvabu jarních květin a sklářského umění. Těšit se můžete i na výstavu bonsajů a samozřejmě Jarní zahrádkářské trhy. Za barevnými a voňavými exponáty se do hanácké metropole svezte vlaky ČD na zvýhodněnou zpáteční jízdenku VLAK+ Flora. Ta je nabízena se slevou 50% na zpáteční jízdné, a to odkudkoliv v ČR. Aby vám jízdenka platila i pro cestu domů, je nutné si ji nechat označit razítkem u stánku ČD ve foyer pavilonu A.

Nejblíže železniční stanice:
Olomouc-Nová Ulice/Olomouc-Smetanovy sady



19. až 22. dubna 2019

Velikonoční prohlídky zámku Lemberk

Zajímá vás, jak před sto lety slavila šlechta nejvýznamnější křesťanské svátky? Přijďte od 19. do 22. dubna na zámek Lemberk, kde se konají speciální velikonoční prohlídky, a dozvíte se to. Prohlédnete si velikonočně vyzdobené clam-gallasovské apartmá, které si pro sebe nechala ve 20. letech 20. století upravit poslední šlechtická majitelka zámku princezna Gabriela Auersperková. Součástí velikonoční prohlídky je i zámecká kaple Sešláni Ducha svatého a Rytířský sál. Prohlídky s průvodcem začínají v 9:30; 10:30; 11:30; 12:30; 13:30 a 14:30 hod.

Nejblíže železniční stanice:
Lvová

Foto: Partnerství, o. p. s., Výstaviště Flora Olomouc, Státní zámek Lemberk, archiv ČD

Železničář

VYDAVATEL: České dráhy, a. s., nábř. Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1, IČ 70994226 | Vychází každý druhý čtvrtek v nákladu 11 500 výtisků. | **ŠÉFREDAKTOR:** Petr Slonek | **VEDOUcí ODDĚLENÍ:** Václav Rubeš
GRAFICKÁ ÚPRAVA: Michal Málek | **PRODUKCE:** SevenArt, s. r. o. | **ADRESA REDAKCE:** Železničář, České dráhy, a. s., Generální ředitelství, nábř. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1 | e-mail: zeleznicar@cd.cz
web: zeleznicar.cd.cz | **INZERCE A PŘEDPLATNÉ:** 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 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