

Železničář

26. KVĚTNA 2016 | CENA 15 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



11
ROČNÍK XXIII

Z OBSAHU

6-7 ROZHOVOR

Vedoucí Oddělení elektrické integrace firmy Siemens Mobility **Lukáš Hubka** prozradil, na co musí projektant myslet, aby vlak vyhověl všem požadavkům.



8-9 ZPRAVODAJSTVÍ

Muzeum ČD v Lužné u Rakovníka zahájilo novou sezonu. Odhalen zde byl i památník nestora železnice Jaroslava Kocourka.

10-13 TÉMA

Vysokorychlostní spojení Drážďan a Prahy konečně dostává první konkrétní obrysy. Jak bude vypadat a kdy se po něm svezeme?

15 LIDÉ A PŘÍBĚHY

Lyžuje od čtyř let a sjezdování se pro ni stalo celoživotní zábavou. **Zdeňku Hicklovou** ze ZAP Pardubice ke sportu přivedl otec, sám bývalý železničář.

16-17 RECENZE

Co přichystal konkurent smíchovského Království železnic, Ioni otevřený **Dům vláčků** na pražských Petřínách?

18-19 CESTOPIS

Navštivte pozapomenutou, ale turisticky atraktivní krajinu v severovýchodním výběžku Moravskoslezského kraje, **Krnovsko a Osoblažsko s Albrechticem**.

20-21 HISTORIE

Před 50 lety definitivně dosloužila zkušební **turbínová lokomotiva TL659.002** – jediná, kterou měly bývalé ČSD krátce v inventárním stavu.



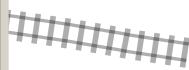
Železničář

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. | e-mail: zeleznicar@cd.cz | web: zeleznicar.cd.cz
ŠÉFREDAKTOR: Petr Slonek | **VEDOUČÍ ODDĚLENÍ:** Václav Rubeš | **GRAFICKÁ ÚPRAVA:** Milan Matoušek | **ADRESA REDAKCE:** Železničář, České dráhy, a.s., Generální ředitelství, nábř. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1 | **INZERCE A PŘEDPLATNÉ:** Eva Balíková, tel. 972 233 090, 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 ZAJIŠŤUJE: České dráhy, a.s., ZC Česká Třebová, PJ Praha, Tiskárna Olomouc | Registrováno Ministerstvem kultury ČR pod č. MK ČR E 6680 ze dne 4. 2. 2003. | ISSN 0322-8002

TITULNÍ FOTO: MICHAL MÁLEK Jaro v Podkrkonoší.





UVÁZLO V REDAKČNÍ SÍTI



Neří Bobinka jako Bobinka. Poznáte rozdíl? Na prvním obrázku od **Pavla Kohoutka** je tato legenda zachycena jako model, na druhém od **Jana Chaloupky** v životní velikosti coby skutečný vlak. Historická souprava ve složení lokomotiva Bobinka E422.003 a dva vozy Bnp vyrazila minulý týden na zkušební jízdu. V rámci akce Léto na Bechyňce vyjede 4. června.



SLOVO ÚVODEM

Vážení čtenáři,

jako generální ředitel národního železničního dopravce považuji za svou prvořadou povinnost zajistit jeho další budoucnost, tedy budoucnost akciové společnosti České dráhy. Hlavními pilíři strategie je dosažení vyrovnaného hospodaření v osobní dopravě, snížení zadlužení a udržení podílu na trhu. Proto aktuálně řešíme obchodní model po roce 2019, kdy nám mají skončit některé smlouvy na zajišťování dopravní obslužnosti, zabýváme se rozvojem podnikatelských aktivit, jež nám mohou přinést další tržby z osobní dopravy a samozřejmě hledáme cesty k zefektivnění ztrátových činností a snížení nákladů. Nedávné zvýšení ratingového hodnocení agenturou Moody's ze stupně Baa3 na stupeň Baa2 se stabilním výhledem je na jedné straně reakcí na pozitivní změny uvnitř firmy a na straně druhé nám může významně pomoci. V podstatě to znamená, že jsme považováni za důvěryhodnou společnost a zájemci o naše dluhopisy se nemusejí bát, že se jim jejich investice nevrátí.

Posun na „vyšší příčku“ v rámci tzv. investičního pásma je pro nás pochopitelně mimořádně důležitý, protože nám to umožní docílit nižší ceny za obstarávání externího financování, tedy především nižší úroky. To se potvrdilo při poslední emisi, kdy jsme vydali dluhopisy v celkové nominální hodnotě 400 milionů eur se splatností 7 let a s kupónem 1,875 % ročně. Novou emisí refinancujeme emisi eurobondů, která byla vydána v roce 2011 s úrokem 4,5 % ročně. Tento více než dvouapůlprocentní rozdíl je klíčový, protože představuje snížení nákladů spojených s obsluhou dluhu. Při tak velkém objemu může jít až o 213 milionů korun, o které zaplatíme každoročně méně na úrokových nákladech. I pro společnost naší velikosti je to nezanedbatelná úspora.

A na základě čeho zvýšila Českým drahám společnost Moody's ratingové hodnocení? Především díky tomu, že České dráhy řídíme jako standardní korporaci a zlepšili jsme finanční profil a likviditu společnosti. Agenturu Moody's zajímala celá řada témat, včetně dlouhodobé strategie, našich investičních záměrů, podnikatelského plánu na letošní rok a podobně. Ratingová agentura pečlivě sleduje i to, jak plníme své sliby. Proto firmě v minulosti uškodilo, že předchozí managementy počítaly s miliardami za prodej nádraží. My to neděláme. Až peníze přijdou, použijeme je jako tzv. mimořádný příjem na snížení dluhu. Jinými slovy, ratingová agentura Moody's provedla „komplexní lékařskou zprávu společnosti České dráhy“ a rozhodla, že ratingové hodnocení zvýší na Baa2 se stabilním výhledem. Stejný ratingový stupeň, tedy Baa2 se stabilním výhledem, byl udělen i emisí eurobondů vydané 25. 5. 2016.

Osobně to považuji za velký úspěch celého našeho týmu. Odráží se v tom dvouletá soustavná práce na zlepšení finančního profilu společnosti a posílení likvidity společnosti, což ale jde ruku v ruce se zlepšováním služeb, zvyšováním efektivity a pochopitelně také s úspěšným fungováním dceřiných společností, které přispívají k dosažení lepších výsledků celé Skupiny ČD.



Pavel Krtek

předseda představenstva ČD



Na Velkou pardubickou můžete opět se slevou 50%

I letos pokračuje spolupráce pardubického závodistiště se společností České dráhy. Díky tomu mohou návštěvníci, kteří na dostihy přijedou vlakem, opět využít 50% slevu na vstupné. Všichni příchozí ji obdrží na základě předložené platné jízdenky. Nevztahuje se však na vstupenky, které již byly zakoupeny v předprodeji. Kvalifikace na Velkou pardubickou se uskuteční v termínech 25. června, 20. srpna a 10. září. Na závody Velké pardubické se můžete vydat 9. října letošního roku. Zastávka Pardubice, závodistiště se nachází jen pár desítek kroků od bran dostihového areálu. (red)

Na Cobusu se objevil polep s railjetem

Pasažéry letadel vozí po pražském letišti Václava Havla autobus s novým reklamním polepem Českých drah. Široký Cobus 3000 už celoplošnou reklamou disponoval v posledních čtyřech letech, nyní ale přišel čas na obměnu. Ta by měla podle smluvních podmínek vydržet jeden rok. A zatímco původní grafice dominovalo Pendolino s odkazem na jízdenku z kteréhokoli nádraží až na letiště, nově se na vozidle objevil railjet ČD. Reklamní agentura při realizaci využila přes sto metrů čtverečních fólie včetně perforované části určené na okna. Odstranění staré reklamy, vyčištění karoserie a polepení trvalo pracovníkům reklamní agentury tři dny. (hol)



Vozy Bmz absolvovaly

Zkušební laboratoř Výzkumného Ústavu Železničního (VUZ) uskutečnila o víkendu 13. a 14. května 2016 na ZC Velím jízdní brzdové zkoušky podle vyhlášky UIC 544-1 a při rychlosti 200 km/h. Soupravu o délce 400 m tvořilo 15 modernizovaných vozů ČD řady Bmz tažených elektrickou lokomotivou ČD řady 380. Cílem zkoušek bylo především stanovení brzdícího účinku vozů po modernizaci, u kterých kvůli vyšší hmotnosti bylo použito nové oblo-

Do Sušice vyrazil speciální vlak s cyklisty

Zvláštní vlak z plzeňského hlavního nádraží do Sušice vypravily v sobotu 7. května České dráhy ve spolupráci se Střediskem volného času Radovánek. Speciální spoj ocenili především příznivci cyklistiky – kromě 250 míst pro cestující totiž byly v soupravě také dva vagony pro kola a nechyběl ani bufetový vůz. Spoj se na pouť vydal v půl osmé ráno, zpět se vrátil v 18:33 hodin. Sušice je vyhledávaným turistickým cílem. Je možné se odsud vydat podél Otavy přes Rabí do Horažďovic nebo na rozhlednu Sedlo a přes Kašperk zpět do údolí Otavy. (jch)





brzdové zkoušky

žení typu ICER. Testy byly provedeny v režimech P a R s vypnutými potrubními zrychlovači, v režimu R se zapnutými potrubními zrychlovači a v režimu R+Mg, přičemž lokomotiva byla po celou dobu zkoušek vypnuta z brzdy. Zkušební rychlosti byly odstupňovány po 20 km/h od 120 km/h do 200 km/h. Celkem bylo provedeno čtyřicet rychlostních zabrzdění, z toho zhruba polovinu z rychlostí 160 km/h a vyšších. (red)



Kinematovlak vyrazil již potřinácté

Kinematovlak, který je tradiční součástí filmového festivalu pro děti a mládež Zlín Film Fest, zahájil pouť slavnostně 18. května a poněkud netradičně ve stanici Zlín střed. V minulých ročnících naopak cestu ve Zlíně končil. Kino na kolejích plné festivalových filmů pro děti, ale i vagon nazvaný jako Vláček hráček a vůz s výstavou o historii železnice jedou letos již potřinácté. Ze Zlína se souprava vydala ještě do dalších jedenácti českých a moravských měst a své putování zakončí 6. června v Mladé Boleslavi. Novinkou letošního Kinematovlaku je animovaný film o maskotovi Českých drah slonovi Elfíkovi, který nenásilnou formou děti poučí, jak se mají chovat ve vlaku a třeba i na nádražích. Tradičním dopravcem zůstává, podobně jako v minulých ročnících, dceřiná společnost ČD Cargo, která dětskou soupravu převází svými hnacími vozidly. (mah)



ČD posílily spoje na Pochod Praha – Prčice

České dráhy opět výrazně posílily dopravu na 51. ročník Pochodu Praha – Prčice, který se uskutečnil v sobotu 21. května. Pro pěší i cyklisty, jichž dorazilo asi 20 tisíc, byla připravena řada různých dlouhých tras, například z Čerčan, Benešova, Bystřice, Olbramovic, Votic, Střežimíře, Tábora, Sedlčan nebo Milevska. Do všech míst se lidé dostali posílenými i mimořádně zavedenými vlaky ČD. Některé ranní rychlíky mezi Prahou a Českými Budějovicemi mimořádně zastavovaly ve stanici Střežimíř, odpolední rychlíky pak ve stanici Heřmaničky. Účastníci pochodu mohli využít speciální „Celodenní jízdenku – region Středočeský / Prčice“ za 159 Kč. (red)



Vybraní členové vlády v čele s premiérem Bohuslavem Sobotkou se v pátek 20. května vydali do Berlína odhalit pamětní desku Antonínu Hamplovi, politikovi, jenž byl za druhé světové války umučen nacisty ve věznici Moabit. Vybrali si spoj Českých drah EC 178 s tím, že si objednali velkoprostorový vůz 2. třídy řady Bdmpee. Sobotka poznamenal, že spojení s Německem má pro vládu další význam – prosazuje výstavbu vysokorychlostní trati mezi Prahou a Drážďany. (hol)

Členové vlády jeli do Berlína spojením ČD

ROZHOVOR

Cestující do vlaků dostane v první řadě komfort

Projektant působící v železničním průmyslu musí dodržovat řadu konkrétních drážních norem. Nejkomplikovanější na jeho práci je sladění všech požadavků kladených na daný produkt. Vlak musí být bezpečný, spolehlivý, vyzbrojen nejmodernější technikou, měl by být také atraktivní ať už navenek nebo příjemným interiérem a přepravit co nejvíce pasažérů. O tom, jak toho dosáhnout, jsme hovořili s vedoucím Oddělení elektrické integrace firmy Siemens Mobility Lukášem Hubkou.

MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOR

Jak jste se vlastně dostal ke konstruování vlaků? Co je na této práci nejkomplikovanější a co musí člověk bezpodmínečně znát?

Po absolvování Fakulty elektrotechniky na plzeňské univerzitě jsem zvažoval, jakým směrem se bude moje kariéra ubírat. Narazil jsem na inzerát, kde tehdejší firma Siemens Kolejová vozidla hledala konstruktéry do Engineeringu. Přihlásil jsem se, prošel výběrovým řízením a stal se součástí železničního světa. Konstruování a projektování v elektrotechnice vyžaduje znalost obecných pravidel a norem, přehled napříč veškerými komponenty ať už jsou to spínací prvky, spojovací materiály nebo kabely. Konstruktor musí navíc složit státní zkoušku pro projektování. Některé požadavky na výsledný výrobek – tedy lokomotivu, jednotku nebo vůz – jdou i proti sobě. Bez zkušeností se neobejdete. A právě ve výběru optimálního řešení spočívá samotné projektování. Plánování každého nového stroje je pro mě výzva.

U „Siemensů“ působíte jako vedoucí Oddělení elektrické integrace. V čem spočívá vaše práce?

Mohlo by se zdát, že moje práce je spíše formální, což ale není pravda. Základem snažení nejen mého, ale celého našeho týmu je určení strategie, jakým směrem se máme vydat, abychom zadání splnili podle představ zákazníka. Cílem oddělení i celého Engineeringu je zpracovávat samostatně projekty u nás v Praze. Možná to někomu přijde divné, proto raději připomenu, že Siemens je německá firma. Dělán tedy všechno proto, abychom zvyšovali naše kompetence v různých projektových rolích, sbírali zkušenosti a pracovali také v příjemném prostředí. Navíc hledám další vhodné kandidáty pro rozšíření týmu, což pomůže zvýšit naši akceschopnost. Další významnou úlohu hraje plánování kapacity na „rozjeté“ i připravované projekty a pochopitelně sledování stavu prací. K tomu mentoruji nebo zacvičuji méně zkušené kolegy v pracovní problematice. V neposlední řadě kontroluji a objektivně hodnotím odvedenou práci. Přestože se nemusím pouštět do velkých technických detailů, v diskuzích se zaměstnanci to dělám často a rád.

Podíle se na řadě zajímavých projektů, jako je konstruování nového regionálního vlaku pro Bulharsko, rychlovlaků pro Turecko nebo Čínu. S čím jste se musel se svým týmem potýkat?

Na projektu elektrické jednotky pro Bulharské státní dráhy jsme čelili hned několika výzvám. Například tomu, že budeme nabízet nesymetrickou variantu, tedy že tato čtyřvozová jednotka bude mít pouze jeden hlavní transformátor umístěný na jednom z čelních vozů. Tím se ale zdvojnásobí proudové zátěže, neboť primární vinutí transformátoru je napájeno střídavým napětím 25 kV. Proto jsme u sekundárních vinutí museli vyřešit napájení hlavního pohonu pro druhý čelní vůz a k tomu pomocných pohonů pro celou jednotku. A to všechno je navíc umístěno na druhém čelním voze. Při dimenzování těchto vedení bylo navíc nutné počítat se zvýšenou okolní teplotou na střeše vlaku, což vedlo k větším průřezům kabelových vedení. Protože jde o vlak pro Bulharsko, kde bývá velmi silné sluneční záření, museli jsme navíc počítat se sníženou životností těchto silných kabelů. Dalším oříškem byla baterie určená na 24 V. To nás přivedlo ke zvýšení průřezů vedení v závislosti na úbytcích napětí, čímž se zajistila stabilní hladina napětí pro správnou funkci například spínacích prvků. Vzhledem k přibývajícím hmotnostem kabeláže se musela navíc sledovat váhová bilance celého vlaku, kterou jsme optimalizovali v několika postupných krocích. Naopak u rychlovlaku Siemens Velaro pro Turecké státní dráhy jsme měli za úkol integrovat i tamní národní zabezpečovací systém, který doposud na Velaru použit nebyl. Byla to výzva jak pro kolegy, kteří navrhovali hardwarové řešení, tak i pro naše programátory. U čínských rychlovlaků se potýkáme se zajímavým technickým problémem, kdy si zákazník přeje na jednotce dva sběrače na jednom voze, což je z pohledu spolehlivosti celého vlaku poměrně složité. A navíc při plánování vysokých rychlostech, například 350 km/h, musíme zohledňovat například kmity trolejového vedení a velké odskoky sběračů tak, aby byly stabilní a aby se v žádném případě nezničily.

„Abychom dostali lidi na železnici, musí se jim nabídnout opravdu něco zajímavého, a tím je v první řadě komfort. Dnes už nacházíme ve většině vlaků nejen příjemné prostředí, ale také pohodlí, klid na práci a připojení k internetu.“



LUKÁŠ HUBKA

Po ukončení studií v roce 2004 na Fakultě elektrotechniky Západočeské univerzity v Plzni odešel pracovat nejdříve jako konstruktér železniční techniky ve filii Siemens Transportní systémy. V roce 2005 převzal roli vedoucího projektového týmu konstruktérů. O čtyři roky později, kdy byl výrobní závod v Praze uzavřen, nastoupil do nové role vedoucího skupiny v oddělení elektro již nově pod záštitou Siemens, s. r. o. Od února 2015 pracuje na postu vedoucího Oddělení elektrické integrace divize Mobilitaty společnosti Siemens.

Zabýváte se konstrukcemi vysokorychlostních vlaků. Jak budou vypadat v nedaleké budoucnosti?

Výkony techniky se zvyšují, rozměry snižují, a tak se jednoznačně posouváme stále směrem k rychlejší přepravě lidí i zboží ve stále větších objemech. Vývoj i dále bude pokračovat stejným směrem, a nepůjde jenom o rychlost. Chtěl bych, aby vlaky soutěžily o cestující s automobily a tento boj vyhrávaly. Abychom dostali lidi na železnici, musí se jim nabídnout opravdu něco zajímavého, a tím je v první řadě komfort. Dnes, na rozdíl od doby poměrně nedávné, už nacházíme ve většině vlaků nejen příjemné prostředí, ale také pohodlí, klid na práci a třeba i připojení k internetu. Cestující tak dostávají jakousi přidanou hodnotu v podobě volného času, který by jinak museli věnovat řízení. Další výzvou je zjednodušení údržby a zvýšení spolehlivosti. Aby byly vlaky efektivní, musí jezdit až dvacet hodin denně a dnes to spolehlivě dokáží. Nevidím nějaký neomezeně velký prostor ke snižování cen za hotové výrobky, a to i proto, že existuje neustálý tlak na zvyšování kvality a na servis. Vlaky by měly být navíc úspornější a budoucnost mají určitě i rekuperační systémy, což je vrácení energie zpět do trakční sítě. Jsem přesvědčen, že elektrické pohony mají třeba v porovnání se spalovacími motory před sebou ještě hodně zajímavý vývoj v pokračujícím trendu miniaturizace.

České dráhy provozují už několik let railjet, který pochází z vaší firmy. Vedle rakouského dopravce ÖBB se ČD staly druhým provozovatelem těchto komfortních vlaků. Jak tyto moderní jednotky hodnotíte a v čem mají výhodu oproti konkurenci?

Nerad bych se pouštěl do srovnávání s konkurencí, ale zkusím pár slov o přednostech našeho railjetu. Tento vlak je koncipován jako soupravový. Základem je lokomotiva, kde je umístěn trakční pohon, následují vozy pro cestující, které jsou průchozí s koncovým řídicím vozem. Tím se podařilo eliminovat hlavní zdroje hluku a vibrací. Railjet se proto stal velmi komfortním dopravním prostředkem, neboť souprava je navíc tlakotěsná a klimatizovaná. Sám jsem s ním mnohokrát jel a mohu z vlastní zkušenosti potvrdit, že jízda v něm je tichá a klidná a každému tento vlak mohu jen doporučit. ◆



ZPRAVODAJSTVÍ

Bobinka s Elinkou se vrací na Bechyňku

Na jihočeskou Bechyňku se vrátí dvojice historických hnacích vozidel. České dráhy tady spolu s Národním technickým muzeem a Jihočeským krajem budou od začátku června do konce letních prázdnin vypravovat vlaky v čele s kapesní Bobinkou a Křížíkovou Elinkou. Pro další zatraktivnění cestování po této malebné trati okolní města přichystala bohatý kulturní program.

JOSEF HOLEK | FOTO: JAN CHALOUPKA

První česká elektrifikovaná trať spojující Tábor s Bechyňou přivítá své „staré známé“. Na Bechyňku České dráhy začnou nasazovat historické soupravy s lokomotivou E422.0003 a elektrickým vozem M400.001, tedy legendární Bobinku a Elinku. Oba historické skvosty už na trati kdysi jezdily a nyní se do provozu na pár měsíců vrací, přičemž červenou Elinkou se mohou zájemci svěřit jen ve vybraných dnech, naopak Bobinka bude nasazena na pravidelné víkendové spoje. Hlavním cílem je nalákat další návštěvníky do regionu.

„Bechyňka je v Evropě unikátní tratí nejen díky staviteli, ale i vozidlům, která se dochovala,“ uvedl Marek Plochý, manažer produktu ČD nostalgie. Lokomotiva E422.0003 byla

letos zprovozněna po třinácti letech – naposledy sloužila mezi Lipnem a Rybníkem, poté ji čekalo pendlování mezi Táborem a muzeem v Lužné u Rakovníka. „Při přípravě tohoto projektu České dráhy rozhodly, že ji opět uvedou do provozu. Rozšířili jsme tak vozidlový park, neboť stejná lokomotiva s pořadovým číslem jedna je deponována v Táboře, v původním nátěru,“ přiblížil. Elinka řady M400.001 patří Národnímu technickému muzeu (NTM). „Tento stroj ukončil provoz v roce 1973 a o rok později zamířil do našich sbírek a příležitostně se na trať vrací,“ upřesnil Michal Novotný, ředitel železničního muzea NTM. Unikátnost tkví především v tom, že Elinka pamatuje počátky provozu na této trati. Trať z Bechyně do Tábora byla zprovozněna v roce 1903, Křížíkův vůz tedy brázdí klikatou trať stotřináctým rokem, samozřej-

mě vyjma období, kdy byl rekonstruován. „Vozidlo by ale samozřejmě nemohlo fungovat, kdyby nebylo péče kolegů z ČSD a nyní i Českých drah,“ připomněl Novotný.

Cestování i za kulturou

Aby bylo cestování ještě atraktivnější, připravili zástupci měst Tábora a Bechyně bohatý kulturní program. Jen namátkou: 18. června, na výročí provozu na trati, se v Bechyni uskuteční Duhafest a pochod údolím Židovy strouhy. V Táboře mohou lidé 16. července zajít na Bohemia Jazz Fest.

Slavnostní zahájení provozu se uskuteční v sobotu 4. června a v soupravách budou vždy zařazeny dva unikátní osobní vagon. Ty mají nový lak, nainstalovaný rozhlas, opravený interiér a instalované držáky na kola. O dokonalou věrohodnost cestování z let dávno minulých se postará vlakový personál v dobových uniformách. V pravidelných spojih bude platit běžný tarif ČD, v Elince je povinná rezervace a vzhledem k unikátnosti v ní platí zvláštní jízdné. Místenku je ale možné zakoupit v kterékoli stanici. Léto na Bechyňce končí 28. srpna. Více najdete na www.cd.cz/nostalgie a webových stránkách měst. ◆



OTEVŘENÍ TOČNY V OLOMOUCI VĚVODIL KREMÁK

MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOR

Malí i velcí nadšenci železniční historie mohli v sobotu 14. května navštívit jak olomoucké Depo historických vozidel, tak se zároveň svěřit několika historickými parními a motorovými vlaky. V deponii historických kolejových vozidel v Olomouci bylo možné obdivovat jedinečné skvosty z železniční historie, mezi nimiž nechyběly například motorové stroje Hektor T 435.039 nebo Berta 749.250, ale řada dalších exponátů.

Aby byla umocněna správná historická atmosféra, nemohla chybět ani parní trakce. Tu aktivně zastupoval Kremák 534.0432, který nejen symbolicky „odemkl“ letošní muzejní sezonu v hanácké metropoli, ale současně vyjel na spe-

ciální jízdu do Prostějova a zpět. Pro poruchu kompresoru jej na druhé jízdě operativně vystřídal Pilštyk T466.0007. Během soboty jely ale ještě další dva historické vlaky. Ze Šumperka do Olomouce směřovaly motorové vozy Hurvínek M 131.101 s Věžákem M 120.417 a naopak z Valašského Meziříčí jela v čele s historickou soupravou diesellová lokomotiva Rosnička T 334.090. Návštěvníci mohli v celkem třech postupných a různých kombinacích na točně zhlédnout motorové a parní lokomotivy a v neposlední řadě i motorové vozy. Velkou atrakcí byla v poledních hodinách i soutěž zručnosti strojvedoucích, kteří se pokusili se svými stroji stisknout nafukovací balonek, aby nepraskl. To vše za značného zájmu nadšených diváků.

Muzeum v Lužné zahájilo další sezonu

Muzeum Českých drah v Lužné u Rakovníka má za sebou První parní víkend. V polovině května zahájil novou sezonu příjezd protokolárního vlaku z Prahy s řadou významných hostů. V rámci oficiálního programu byl slavnostně odhalen i památník nestora tuzemské i střeoevropské železnice Jaroslava Kocourka.



JOSEF HOLEK | FOTO: JAN CHALOUPKA

Zhruba tři tisíce návštěvníků si nenechalo v polovině května ujít letošní První parní víkend v muzeu Českých drah v Lužné u Rakovníka. Sobotnímu otevření muzejních bran předcházela páteční příjezd protokolárního vlaku z pražského hlavního nádraží. Představitelé ČD zde také odhalili památník Jaroslava Kocourka, uznávaného odborníka na železniční dopravu.

Příchozí se mohli těšit na řadu novinek. „Rozšířili jsme odstavné kolejiště, kde můžeme deponovat celé soupravy. Naproti nádražní budově se nám podařilo opravit vodárnu z roku 1871 a rozšířit sociální zázemí pro návštěvníky. Novinkami jsou i čekárna pro přečkání nevlídného počasí a pětice vyměňovaných vrat na rotundě,“ vyjmenoval vrchní přednosta Depa historických vozidel (DHV) v Lužné Jin-

dřích Rachota. Veřejnosti se představil i zevrubně opravený Skaličák řady 433.001, který je v provozu DKV Brno. „Šlo o generální opravu a trvala více než rok,“ řekl Rachota.

Víkend párou zahalený

Pátek patřil oficialitám spojeným s příjezdem protokolárního vlaku se všemi, kteří se nějakým způsobem zasadili o rozvoj v oblasti nostalgie. „Pozvali jsme i spolupracující subjekty a také orgány samosprávy, poslance a senátory. Zkrátka jeli především ti, kteří se zasazují o rozkvet železniční nostalgie,“ podotkl člen představenstva ČD zodpovědný za osobní dopravu Michal Štěpán. Kromě toho byla v areálu muzea – za hvězdu právě opravené parní lokomotivy řady 433.001 – odhalena pamětní deska železničního odborníka evropského formátu pana Jaroslava Kocourka. „Fundament je ze základních kamenů výtopny Lužná – Lišany. Cedulky se jménem a číslem 498.015, tedy řady jeho oblíbené lokomotivy, odlila jedna z plzeňských sléváren. Pomník vytvořil akademický sochař Zbyněk Fojtů,“ sdělil Jindřich Rachota. Štěpán vyzdvihl vysokou odbornost Jaroslava Kocourka a také pro něj typický lidský přístup a veliký nadhled při řešení problémů. „Jeho náhlé úmrtí přišlo tehdy jako blesk z čistého nebe a zasáhlo stovky železničářů i příznivce dráhy nejen v Česku,“ vzpomněl Štěpán. Jaroslav Kocourek zemřel před deseti lety ve věku 56 let (více se o něm dočtete v některém z dalších vydání).

V hlavní roli Ušatá a Papoušek

Sobota a neděle už patřily výhradně veřejnosti. Do Lužné se mohli lidé vypravit i z pražského Masarykova nádraží historickou soupravou sestavenou z vozů Bai a lokomotivy 464.008. Retro vlak s Ušatou, jak se této krásavici přezdívá, poté s cestujícími vyrazil i do Stochova. Tam jim byl zpřístupněn Masarykův salonek. O sobotní odpolední návrat do metropole a nedělní ranní odjezd ve směru Lužná se naopak postaral Papoušek 477.043 s vozy řady Bam, Da a ABA. Ušatá z hradecké výtopny pak víkendové jízdy uzavřela cestou do Prahy.

České dráhy železniční nostalgii trvale podporují. „Tato disciplína je finančně velmi náročná. Kromě těch, kteří se o techniku starají, má nemalý význam i práce lidí, kteří se pohybují okolo marketingu a shánění sponzorů,“ připomněl Michal Štěpán. Upozornil i na jisté soupeření mezi spolky železniční historie. „V nostalgii se soupeření nevyplácí. Navzájem ji to vysiluje a v konečném důsledku může utrpět technika i návštěvníci.“

DRÁŽNÍ ÚŘAD INFORMUJE

Revize určených technických zařízení elektrických mohou provádět revizní technici s osvědčením vydaným Drážním úřadem. Technické prohlídky a zkoušky provádí právnické osoby s platným pověřením od ministerstva dopravy. Tyto činnosti jsou pilířem při schvalování způsobilosti zařízení do rutinního provozu.

V poslední době pozoruje Drážní úřad klesající úroveň revizí i technických prohlídek a zkoušek. Byly zjištěny i situace, kdy revizní zpráva obsahovala informace či hodnoty nevyhovující technickému nebo právnímu předpisu a byla právnickou osobou použita jako podklad ke kladnému hodnocení způsobilosti zařízení.

Drážní úřad proto upozorňuje revizní techniky, že se v rámci ústní části odborných zkoušek dle § 16 vyhlášky č. 16/2012 Sb. zaměří na tento problém a v některých případech využije možnost odejmout osvědčení o odborné způsobilosti. Rovněž při zjištění nedostatků v činnosti právnických osob bude Drážní úřad iniciovat odejmutí pověření. (DÚ)



Kvalitu služeb ČD potvrzují certifikáty



Aby měli zákazníci Českých drah jistotu kvalitního servisu, začala společnost před deseti lety certifikovat činnosti podle ISO 9001. V roce 2011 pak po úspěšném auditu obdržela mezinárodní certifikát řízení kvality na komplexní zajištění přepravy osob. V následujících letech dopravce přidal certifikace v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci OHSAS 18001 a loni osvědčení systému hospodaření s energiemi ISO 50001.

JOSEF HOLEK | FOTO: ARCHIV ČD

Zejména možnost obstát při veřejných zakázkách vedla v roce 2006 České dráhy k první certifikaci. Zadavatel mohl při výběru upřednostnit firmu, která disponovala nejen technickým zázemím, ale hlavně stálou kvalitou poskytovaných služeb. Prvním bylo osvědčení ISO 9001, jež postupně získávaly vybrané složky akciové společnosti. Postupně přibývaly další certifikace, třeba propracovaný management bezpečnosti a ochrany zdraví při práci. Kromě toho bylo nutné reagovat na všechny významné změny, kterými dopravce prošel. V roce 2015 představenstvo ČD rozhodlo o implementaci systému managementu hospodaření s energiemi dle normy ISO 50001. Ve všech případech jsou navíc nastavené vnitřní kontrolní mechanismy, kterými si firma hlídá plnění požadavků. „Standardizací procesů dáváme jasně najevo, co je pro nás důležité. Jsou to špičková péče o zákazníky, kvalitní bezpečnost našich lidí a ochrana životního prostředí,“ uvedl Michal Štěpán, člen představenstva ČD zodpovědný za osobní dopravu.

Zásadním certifikátem je pro dráhy ISO 9001, který potvrzuje, že firma má systém řízení kvality s akcentem na spokojenost zákazníka. „Plnění požadavků na certifikaci systému po-

máhá tomu, abychom zákazníkovi byli schopni nabídnout službu, která má jasně definovaný standard. V případě odchylky pak máme nastaveny mechanismy k řešení těchto situací. Ty jsou také nedílnou součástí certifikovaného systému,“ řekl Jiří Nevřela, manažer ČD pro oblast ISO certifikací.

Letos čeká dopravce obhajoba

Nebylo by kvalitních služeb bez bezpečnosti zaměstnanců. K tomu má národní dopravce osvědčení OHSAS 18001. „Tato certifikace pro věruje funkčnost systému bezpečnosti a ochrany zdraví při práci. Certifikací dáváme najevo, že nás zajímá zdraví našich zaměstnanců a věnujeme pracovním podmínkám velkou pozornost a to i nad rámec požadovaný platnou legislativou,“ dodal Jiří Nevřela. OHSAS dráhy získaly před třemi roky, letos tak budou svůj systém obhajovat při recertifikaci. Standardy obsažené v tomto certifikátu myslí i na podchycení rizik. ČD tedy jako zodpovědný zaměstnavatel ví, co jeho zaměstnanci dělají, kde by jim mohlo vzniknout nebezpečí a jak ho eliminovat. „Když už se ale něco stane, vedeme záznamy, jsme schopni doložit, co jsme v této oblasti udělali. V případě potřeby můžeme vše dokladovat,“ připomněl manažer jednu z výhod.

Dohledy auditorské firmy se uskutečňují nejen na generálním ředitelství, ale i ve vlacích, na nádražích a na regionálních pracovištích. „Audit je o funkčnosti systému, nikoli jen o interních postupech firmy a konkrétních provizních zaměstnanců,“ popsal Nevřela. Kromě toho mají ČD zpětnou vazbu i od zákazníků. Certifikační firmě musí dopravce pravidelně dokladat, že v dané oblasti jen nestagne a také, že všechny certifikované systémy i zlepšuje. „Daří se nám to u všech certifikací, kvalitu potvrzujeme opakovaně, za což patří všem zaměstnancům poděkování,“ uvedl Štěpán.

Uspěli jsme v krátkém čase

Příspěvkem ČD ke společenské odpovědnosti je i aktivní přístup k ochraně životního prostředí. Od prosince 2015 se tak mohou pochlubit certifikátem ISO 50001 na systém hospodaření s energiemi, jenž vychází z evropské i národní legislativy. V něm se ČD zavázaly ke snížení energetické náročnosti činností, které produkují. „Certifikace byla náročná, neboť jsme museli naplnit požadavek zákona v krátké lhůtě. Termín jsme ale stihli. Jako jedna z mála firem, kterých se povinnost týkala,“ zhodnotil Michal Štěpán. Nové certifikace národní dopravce zatím nepřipravuje, a to i vzhledem k tomu, že bude potřeba reagovat na revize požadavků u všech certifikovaných norem. ◆

ČD PODPORUJÍ VĚTŠÍ ZAPOJENÍ ŽEN DO VEDENÍ FIRMY

České dráhy byly letos prvně zařazeny do projektu Equilibrium 2016, který pořádá Britská obchodní komora v České republice. Měl by přispět ke zvýšení počtu žen ve vyšším managementu a představenstvech společnosti. Myšlenku zapojit se do programu inicioval předseda představenstva ČD Pavel Krtek. „Když jsem přišel do Českých drah, všiml jsem si, že ve vedoucích manažerských pozicích ve Skupině ČD působí málo žen. Ženský element přitom může být při řízení podniku velmi inspirativní. I když chápu, že samotná povaha našeho podnikání není pro něžné pohlaví příliš atraktivní, rozhodl jsem se to změnit,“ vysvětlil. Dohodl proto s ředitelkou Britské obchodní komory Marcelou Roche účast vybraných pracovníků generálního ředitelství v projektu Equilibrium 2016. „Jsem proto velice rád, že všechny čtyři našly odvahu a čas se svému kariéernímu růstu tímto způsobem sys-

tematicky věnovat. Úspěšně projít projektem Equilibrium 2016 nebude pro vybrané dámy vůbec snadné,“ upozornil předseda představenstva.

Projekt je v angličtině

Do projektu, který se uskuteční v angličtině, jsou vybírány zaměstnankyně s možností kariéerního růstu tzv. „mentees“, kterým jsou přiřazeny ženy na vysokých manažerských pozicích tedy „mentorky“ z různých firem v České republice. Dvojice se pravidelně jednou až dvakrát měsíčně setkávají a diskutují o aktuálních problémech. Během rozhovorů si stanovují rozvojové a výkonové cíle, zaměřují se na dlouhodobé strategické projekty a samozřejmě na kariéerní růst. Kromě toho účastnice pravidelně absolvují workshopy zaměřené na témata v oblasti lidských zdrojů, marketingu a financí.

EQUILIBRIUM
2016

Přísná kritéria pro účast

Mentees byly vybírány podle zkušeností z byznysu napříč sektory a musely splňovat tři kritéria – hovořit plynule anglicky, mít min. 3leté zkušenosti z oblasti managementu v byznysu a zájem o kariéerní růst. Do Britské obchodní komory uchazečky zaslaly CV, motivační dopis a doporučení předsedy představenstva ČD. Za České dráhy se do projektu dostaly čtyři ženy. Jsou jimi Zuzana Čechová, zástupkyně ředitele odboru obchodu osobní dopravy, Hana Eliášová, vedoucí oddělení financování společnosti, Blanka Havelková, vedoucí oddělení vzdělávání a Lenka Zohnová, ředitelka kanceláře místopředsedy představenstva. Postupně vám každou ženu představíme v následujících číslech Železničáře. (red)

VYSOKORYCHLOSTNÍ TRAŤ Z DRÁŽĎAN DO PRAHY: V PLÁNU JE ROK 2030

O vysokorychlostním spojení Drážďan a Prahy se už popsaly stohy papírů a otisky stovky článků. Teď ale dostalo po mnoha letech vášnivých diskuzí první konkrétní obrysy. Počítá se například s dlouhým tunelem pod Krušnými horami a obchvatem Polabské nížiny. Přínosů by měla být celá řada, jezdit po této trati se však nezačne dřív než za čtrnáct let. A cena? Zhruba 62 miliard korun. Na VRT se připravují i České dráhy.

Ilustrační foto: DB AG



Regionální doprava v údolí Labe zůstane i nadále.

JOSEF HOLEK | FOTO: ARCHIV ČD | VIZUALIZACE: KREBS AND KIEFER

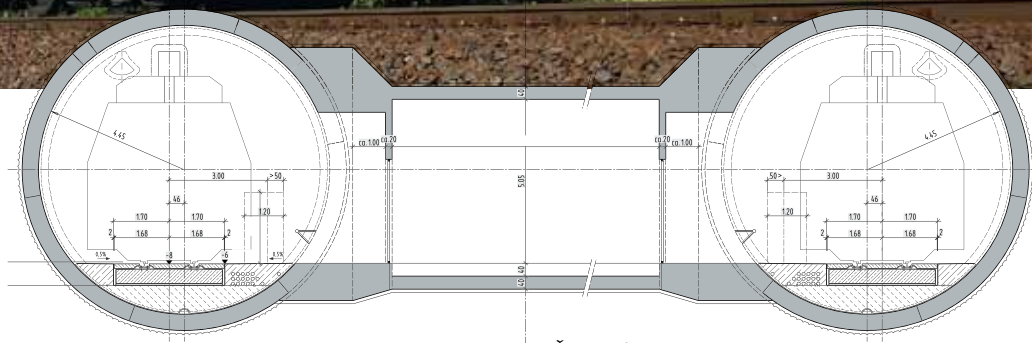
V Ústí nad Labem, symbolicky na půli cesty mezi Drážďany a Prahou, podepsali koncem dubna zástupci české a saské strany dokumenty zakládající společné Evropské seskupení pro územní spolupráci. To by mělo v následujících letech koordinovat postup obou stran při plánování a stavbě vysokorychlostní tratě spojující českou a saskou metropoli. Na ústecké konferenci, která podpisu předcházela, představitelé ministerstev dopravy představili i studii trasování. Končí tedy dlouholeté období slibů a přešlapování na místě. Má projekt, jenž by Čechy posunul blíže k západní Evropě, jasnějšími obrysy? Rozhodně ano.

Výraznému posunu napomáhá narůstající počet obchodních styků mezi Českou republikou a ostatními státy Evropské unie, což s sebou přirozeně nese i zvýšení objemu přepravy. A je jasné, že jeden druh dopravy nestačí. Navíc bruselští úředníci se netají tím, že by těžké kamiony viděli nejraději na vagonech a cestující v osobních vlacích.

Dostatečně kapacitní vysokorychlostní trať je ale tím, s čím se může bez problému ztožnit většina z nás. Obě země si od projektu slibují hospodářský růst, Česko by navíc získalo napojení na evropské vysokorychlostní železnice a kapacitnější koridor z Prahy do Ústí nad Labem a dále k severním mořím. Netřeba připomínat, že hlavními efekty jsou znatelná úspora času při cestování, rychlý přesun zboží a ochrana životního prostředí. Pro dokreslení: po magistrále by měly soupravy uhánět rychlostí až 350 km/h. Lidé by tak měli v rychlovlacích mezi Ústím a Prahou strávit ani ne půl hodiny.

Němci horečně jednájí

Jenže zatímco Češi se výstavbě s monumentálním tunelem pod krušnohorským masívem nebrání a jsou připraveni začít s přípravnými pracemi, Sasové musí ještě zatlačit na spolkovou vládu. A ta zatím nejistě přešlapuje. „Musíme přesvědčit spolkové ministerstvo dopravy a zajistit potřebnou jistotu pro plánování procesu. Sice se nám už podařilo projekt zahrnout do spolkového plánu výstavby dopravních cest, ale to je jen první krok,“ nechal se slyšet saský ministr dopravy Martin Dulig. „První jistoty bychom měli získat v létě, kdy bude návrh předložen spolkovému sněmu, odkud poputuje ke spolkovému ministru dopravy Alexandru Dobrindtovi. Jeho konečné slovo by tedy mělo padnout ještě koncem tohoto ro-



Řez tunelem

ku,“ dodal s tím, že spolkový plán dopravních cest je spojen i s plánováním celého rozpočtu.

Evropský koordinátor úseku Mathieu Grosch doplnil, že Češi mohou na stavbu dostat až osmdesátiprocentní unijní dotaci. Nejde o zanedbatelnou částku, neboť jen nový, více než osmdesát kilometrů dlouhý úsek z Prahy do Ústí, přijde na zhruba sedmadvacet miliard korun. Němci mohou naopak počítat se 1,3 miliardami eur (35,1 miliardy korun). S výstavbou VRT kalkulují i Státní fond dopravní infrastruktury, přičemž do roku 2020 bude stát čerpat finanční prostředky na modernizaci koridorů, poté může začít financovat i přípravy na VRT.

Ačkoli je ČR připravena zahájit první kroky na významné rekonstrukci krkolomně pojmenovaného Východo/Východostředošského koridoru transevropské dopravní sítě TEN-T a přispět ke zrychlení cestování mezi Severním, respektive Baltským mořem a přístavy na jihu Evropy, musí si ještě zvolit finální variantu trasování mezi Roudnicí nad Labem a Ústím. Možné jsou tři varianty. První z nich počítá s obchvatem Lovosic na západní straně,

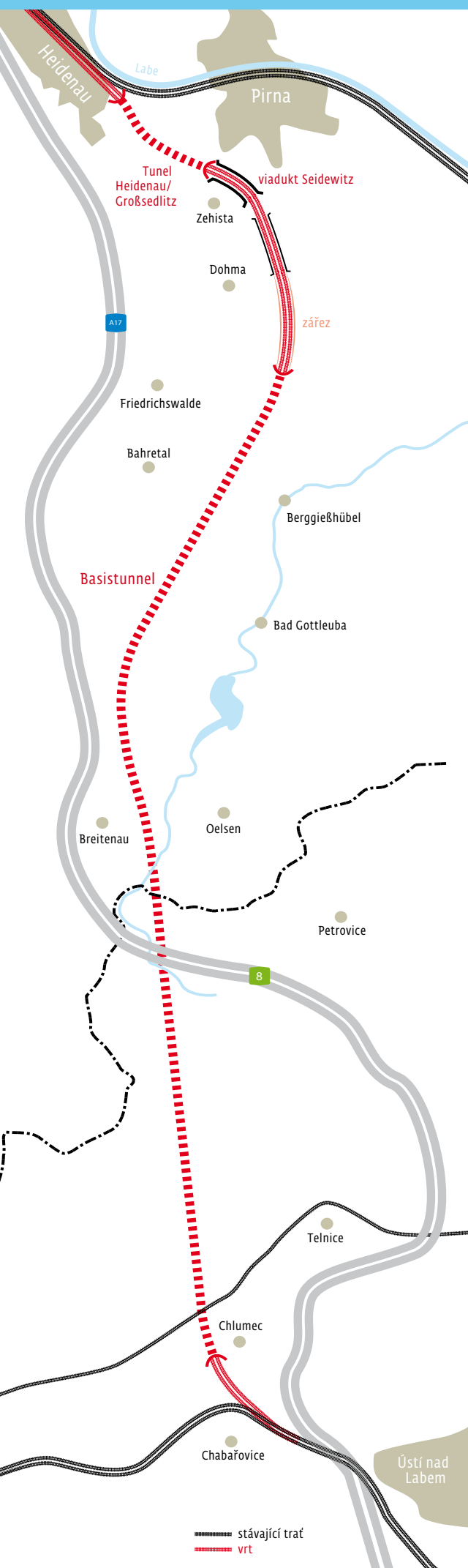
druhá se západní objíždkou Terezína a Litoměřic a třetí jen s východním obloukem okolo Litoměřic. V tomto případě je potřeba udělat studii a na jejich výsledcích posoudit, co je výhodnější ekonomicky, co je prospěšnější pro ochranu životního prostředí a podle toho rozhodnout. Studie by měla být hotová do roka. Ani peníze na projektování a další studie by neměly být problémem. A je jedno, zda hovoříme o separátním budování VRT na české straně nebo již o společné práci na koridoru se Sasy. Podle Jindřicha Kušnýra z ministerstva dopravy máme navíc vysokorychlostní trať z Prahy do Ústí nad Labem schválenou v rámci TEN-T.

Ušetřený kaňon a zahozené plány

Zůstaneme-li na tuzemské straně hranice, pak by vysokorychlostní trať měla přinést pozitivu především obyvatelům labského údolí. Těm by se mělo ulevit hlavně od hluku. Vždyť nákladní železniční doprava je daleko tišší než silniční. Koridory také zabírají méně půdy oproti dálnicím a mimo to, vlaky by měly být daleko rychlejší. Trasu také nebudou, alespoň v tomto pří-

Významné stavby

Nová trať odbočující ze stávajícího kolejiště v Heidenau je navržena na 675 metrů dlouhé rampě následované křížením se stávající galerií délky 350 metrů. Poté je vedena na 400 metrů dlouhém mostě, který překračuje silnici č. 172, než se dostane k tunelu Heidenau-Großsedlitz, který je potřeba vybudovat kvůli opuštění údolí Labe. Ten bude mít dvě části o délce bezmála jednoho kilometru a bude tvořen dvojicí jednokolejných souběžných tubusů ve vzdálenosti přibližně 29 metrů. Nejdelším mostem na trati se stane viadukt přes údolí Seidewitz s délkou 1,04 km a výškou až 40 metrů. Most bude dvojkolejný. Mezi dvěma hlavními objekty – viaduktem Seidewitz a přeshraničním tunelem – povede nová trať cca 2 kilometry dlouhým otevřeným terénem poblíž obce Goes. V této části musí být zřízena výhybna pro předjíždění vlaků se čtyřmi dopravními kolejemi délky přibližně 1,03 kilometru. Ta umožní předjetí pomalejších vlaků rychlejšími a novově zastavení před vjetím nebo po opuštění dlouhého přeshraničního tunelu. Přeshraniční bá-zový tunel pod Krušnými horami s délkou 26,53 kilometru je navržen jako dvojice jednokolejných souběžných tubusů splňující mezinárodní záchranné a bezpečnostní předpisy. Délka tunelu na německé straně bude 15,10 kilometru a 11,43 kilometru na české. Mezi tunelovými tubusy budou každých 500 metrů umístěna záchranná propojení. Tunel u Ústí nad Labem bude tvořit dvojice jednokolejných tunelů s propojkami, které v případě nouze zajistí bezpečný přístup do sousedního tubusu a k portálům. Je samozřejmě otázkou, jakou Česko zvolí variantu.



ÚSEK SE ROZDĚLÍ DO DVOU TRAS

Vysokorychlostní trať Drážďany – Praha je rozdělena do dvou úseků, přičemž dělicím bodem je Ústí nad Labem. Trať ze saské metropole by měla sloužit nákladní i osobní dopravě, počítá s rychlostí 200 – 230 km/h a překonáním masivu Krušných hor pomocí tunelu (26,53 km). Národní úsek je zasvěcen výhradě vysokorychlostní osobní dopravě. Rychlost by se měla pohybovat v rozmezí 250 – 350 km/h. Nákladní doprava má zamířit na dvojici starých dvoukolejných tratí v údolí Labe.

A jaké bude trasování? Začneme jižně od Drážďan, v obci Heidenau, kde VRT opouští existující železniční trať v údolí Labe a směřuje k obci Pirna-Zehista. Trasa koridoru až k hranici sleduje krušnohorský hřbet Lohmgrund mezi údolím řeky Gottleuba a slázeňským střediskem Berggießhübel-Bad Gottleuba a údolím Bahretal. Prochází oblastí kolem hory Špičák směrem k Chlumci a ve směru od Chomutova pokračuje k železničnímu terminálu v Ústí nad Labem, který by měl být zřízen v místech současného nádraží Ústí n. L. západ. Nová trať překonává řeku novým mostem situovaným paralelně ke stávajícímu a následně se noří do tunelu pod Českým středohořím. Pokračování je pak nejisté (viz hlavní článek). Projektanti počítají s tunelem pod hradem Střekov anebo už pod Setuzou. Délka tohoto tunelu by měla dosahovat až 17 kilometrů a trať by tak byla vedena mimo kaňon Labe a nezasáhla by okolní citlivá území Českého středohoří. Železnice následně překoná širokou údolní nivou Labe a Ohře dlouhou nízkou estakádou. Vedení tras ve všech variantách zohledňuje hodnoty území a krajinné dominanty, například pevnost v Terezíně. Pro omezení fragmentace krajiny a dalších negativních vlivů na životní prostředí je trasa zhruba od Roudnice nad Labem dále vedena v souběhu s dálnicí D8, kterou sleduje až na předměstí Prahy. Na kraji metropole vstupuje do tunelu délky přibližně 4,5 kilometru a podchází pod hustě zastavěným územím Proseku a Střížkova. Tunel ústí poblíž vysočanského nádraží. Trasa sleduje současnou železniční trať z Lysé nad Labem a u Balabenky se napojuje na soustavu Nové spojení a tunely pod Vítkovem. Na nové trati se objeví evropský systém řízení a zabezpečení jízdy vlaků ETCS.

padě, ohrožovat povodně a snížit se mají i emise CO₂. V neposlední řadě se ušetří přírodní významná území. Vyjma přínosů pro obyvatelstvo hovoří čeští odborníci i o kapacitě současného koridoru – ta totiž přestane brzy stačit. Vždyť trať z metropole na sever a dále do Německa denně využijí zhruba dvě stovky vlaků. Nejčastěji je pak v případě nedostačující kapacity skloňována dvoukolejná trasa mezi německou Pirnou a Děčínem, která tvoří jisté hrdlo. Tomuto místu by se ale měl nový koridor úplně vyhnout a všechny staré železnice okolo Ústí nad Labem by se měly stát především rejdištěm příměstských a regionálních vlaků.

Tuzemský úsek vysokorychlostní trati by si mohli první cestující vyzkoušet v roce 2030, Němci počítají s otevření své trasy o pět let později. Podle zástupců státu jsou dále prioritní trasy VRT do Ostravy, Brna a Vídně. Hojně se debatuje i o magistralé mezi Prahou a Mnichovem. Zatím není jasné, zda bude trasa do Německa vedena přes Cheb anebo Domažlice, nicméně koncem května by měla být podepsána deklarace, která určí směřování. Problematiku vysokorychlostních tratí sledují i ČD. „Pozorujeme vývoj a trendy. VRT je pro nás úplně nový segment dopravy,“ konstatoval Ludvík Urban, mí-

stopředseda představenstva Českých drah. „Budeme se snažit do tohoto segmentu zapojit a patřičně rozšířit náš vozový park,“ dodal.

Za komunistů nastal úpadek

O zrychlení a stavbách VRT se v Čechách hovoří už od protektorátu. Tehdy nacisté počítali s výstavbou nové expresní trati mezi Berlínem, Drážďany, Prahou a Vídní. To se však nepodařilo i kvůli megalomanství Hitlerových projektantů, kteří požadovali třímetrový rozchod kolejí. Za komunistů rozvoj spíše stagnoval nebo upadal, cestování vlakem bylo „sociálním“ prostředkem vládnoucího proletariátu, prim hrály především těžké nákladní vlaky. Žalostný stav železniční infrastruktury nakonec vládu jedné strany v 80. letech přiměl k přemýšlení nad zrychlením osobní dopravy z obvyklých sto až sto dvaceti kilometrů v hodině na sto šedesát až dvě stě. Pomoci měla třetí kolej, plán však ztroskotat na složitosti napojení nových kolejí do železničních stanic, které by pak vyžadovaly zásadní rekonstrukci. A na to v dobách centrálního plánování nebyly peníze. Až v roce 1987 začali inženýři řešit střízlivější modernizaci koridorů. Preferovány ale byly magistraly ve směru východ – západ s maximální rychlostí 140 km/h. ♦



Současná dálková doprava mezi Prahou a Drážďany je vedena českými soupravami. Jedinou výjimkou je spoj MÁV. →



V Děčíně uspěla devítka stipendistů

Řady zaměstnanců Českých drah v dalších letech možná rozšíří i devítka nově vybraných studentů z děčínské Vyšší odborné školy a Střední průmyslové školy strojní, stavební a dopravní. Ti totiž uspěli v prvním kole výběrového řízení Stipendijního programu ČeDés. Aby mohli nastoupit, musí nejprve složit maturitu a podepsat s ČD pracovní smlouvu na pět let.

JOSEF HOLEK | FOTO: AUTOR

Jako u maturity si připadala osmnáctka uchazečů z Vyšší odborné školy a střední průmyslové školy strojní, stavební a dopravní v Děčíně, když se posadila tvář v tvář výběrové komisi. Ta ve škole začátkem května vybírala studenty do Stipendijního programu ČeDés. Nakonec jich v prvním kole výběrového řízení, tedy ústním pohovoru, uspělo devět. Za čas, pokud hned na první pokus zakončí studium střední školy maturitou, nastoupí na pozice strojvedoucích a vlakvedoucích. Kromě atraktivní finanční podpory při studiu jim České dráhy zajistí i potřebnou odbornou praxi.

Přihlásili se i premianti

Mezi úspěšnými uchazeči z prvního kola se objevili i dva chlapci s výtečným prospěchem. „Už od mládí jsem se zajímal o vlaky, často jsme s rodiči jezdili po různých akcích, které se k železnici vážou. Navíc můj dědeček byl vlakvedoucím a tatínek opravářem motorových vozů u ČD,“ zdůvodnil motivaci patnáctiletý Filip Dneboský, premiant deváté třídy turnovské základní školy. V Děčíně bude od září studovat elektrotechniku s tím, že se po maturitě stane strojvedoucím. Kromě devátáku se výběrového řízení zúčastnil i sedmnáctiletý tercián zmíněné střední školy Petr

Goč. Ocenil především budoucí jistotu kvalitního zaměstnání a po maturitě, která ho čeká příští rok, se s největší pravděpodobností stane vlakvedoucím. „Už jsem si sehnal brigádně práci průvodčího, v létě budu dělat zkoušky,“ pochlubil se student oboru Provoz a ekonomika dopravy. A zatímco jeho kolega Dneboský měl doma podporu, Gočova rodina chtěla mít ze syna úředníka s vysokou školou. Koneckonců, s prospěchem 1,08 by na „vejšku“ rozhodně měl. „Mě to tam ale netáhne. Já chci na dráhu, rád bych pracoval a přeju si, aby to bylo zaměstnání na celý život,“ doplnil.

Škola nabízí obory šité na míru

Děčínská škola nabízí potřebné studijní obory prakticky šité na míru profesím, které České dráhy a vůbec trh železniční dopravy požadují. „Když k nám žáci přijdou, v podstatě už vědí, co chtějí. Studenty Provozu a ekonomiky dopravy připravujeme na komunikaci s lidmi, studují jazyky, zeměpis, ekonomii a jiné. Elektrotechnici zase získají výborný technický základ, naučí se potřebné související předpisy v oboru elektro,“ vyjmenovala přednostní Klaudia Novotná, zástupkyně ředitelky. „Program ČeDés je u nás žádaný a děti o něj bojují. Je znát i jejich příprava,“ dodala s tím, že po obou oborech je na průmyslovce velká poptávka. ČeDés je podle Novotné v podstatě velkým bonusem.

Uchazeči se členy stipendijního programu stanou prvního září. „Před tím je čekají nezbytné zdravotní prohlídky a podpis smlouvy se zákonnými zástupci, kteří jsou ručiteli. Pak také začnou pobírat příspěvky na studium, učební pomůcky, internát a získají jízdní výhody, tedy jízdu vlakem zdarma,“ vyjmenovala Věra Nadějová z personálního odboru. Příspěvky se pohybují od pěti set do několika tisíc korun a vyplácí se deset měsíců v roce, vyjma letních prázdnin. „U nás pak v průběhu studia získají i praxi a hned po maturitě mohou nastoupit,“ upřesnila Nadějová.

Maturita je podmínkou

Aby však úspěšní budoucí stipendisté zúročili potřebné finanční prostředky, musí udělat maturitu na „první dobrou“ a nastoupit k národnímu dopravci na dobu minimálně pěti let. Pokud tento závazek nesplní, musí vrátit veškeré příspěvky, které v rámci ČeDésu obdrželi. „Bylo by to porušení smlouvy. Bez maturity je nemůžeme přijmout a zároveň nemůžeme blokovat pozice do doby, než udělají reparát,“ vysvětlila Nadějová.

ČeDés běží osmým rokem a ČD v jeho rámci spolupracují s devíti školami po celé republice. O stipendijní program je každoročně velký zájem, o čemž svědčí i stovky podaných přihlášek. „Vybíráme jen ty nejlepší žáky s motivací pracovat u Českých drah a s dobrým studijním prospěchem,“ doplnila Nadějová. Do pracovního poměru už nastoupilo zhruba 150 absolventů. Pracovní uplatnění našli zejména na pozici strojvedoucích, ale také na pozici vlakvedoucích nebo elektromechanik. „V letošním roce nás ještě čekají výběrová řízení na školách v Českých Velenicích a České Třebové,“ uvedl Ivo Veselý, ředitel personálního odboru GŘ ČD, kam program ČeDés spadá. ◆

CO JE PROGRAM ČeDÉS?

Stipendijní program ČeDés je personální projekt, který má za cíl přivést do firmy nové zaměstnance na technické a provozní pracovní pozice, zejména strojvedoucí a vlakvedoucí. Je určen pro žáky 9. ročníku základních škol a žákům středních škol v 1., 2. a 3. ročníku, kteří již na partnerské škole vybraný maturitní obor studují.

Královna bílé stopy sbírá cenné trofeje

Lyžuje od čtyř let a sjezdování se pro ni stalo celoživotní zábavou. Vedoucí oddělení přidělu služby regionálního pracoviště ZAP Pardubice Zdeňka Hicklová, rozená Dostálová, pochází ze známé lyžařské rodiny z České Třebové. Trénovat ji před mnoha lety začal táta Oldřich, který je sám bývalým železničářem.

MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOR

O sportovních úspěších Zdeňky Hicklové jsme v Železničáři informovali před několika lety, ale od té doby se mnohé změnilo. Nejenže pracuje v Českých drah na jiné pozici, ale také se dala na vrcholovou sportovní dráhu v obřím slalomu a super G, což je disciplína někde mezi běžným sjezdem a obřím slalomem, kde sbírá významné trofeje v kategorii Masters.

Skok do kategorie Masters

Před šesti lety začala Zdeňka Hicklová jezdit republikové závody v alpském lyžování kategorie Masters, což je závodění pro sportovce nad 30 let. Je registrovaná ve Svazu lyžařů ČR. Do té doby se věnovala alpskému lyžování na úrovni krajských závodů kraje Vysočina, veřejných závodů v kategorii dospělých – ženy a na republikových mistrovstvích železničářů. Na partu „od dráhy“ nezanevřela, ráda si s kolegy zazávodí, ale prioritou jsou pro ni závody Masters Českého poháru, Českomoravského poháru a mezinárodní závody FIS na území České republiky, které jezdí i její táta Oldřich Dostál. „V České republice se jezdí jednou za rok závod Světového poháru Masters v obřím slalomu a ještě jeden ze závodů FIS. Letos v březnu se jelo v pětatřicetileté historii Masters poprvé mistrovství světa u nás, konkrétně ve Špindlerově Mlýně. Zúčastnila jsem se obřího slalomu a ve své kategorii C3 dojela na druhém místě, naopak v super G jsem byla čtvrtá. Na mistrovství Masters ČR jsem letos obhájila v super G druhé místo. Z toho mám velkou radost,“ řekla Hicklová.

Vysoké rychlosti vyžadují koncentraci

Podobně jako tatínek Oldřich Dostál má i Zdeňka trenérskou licenci a věnuje se výcviku lyžařského potěru i dorostu. „Jsem klidný člověk, ale když se postavím na lyžích na start, dostaví se adrenalin. Obří slalom a super G je náročná a hlavně velmi rychlá disciplína, která vyžaduje nejen výbornou přípravu, ale i obrovskou koncentraci,“ upozornila. Při obřím slalomu závodníci dosahují rychlosti v průměru 60 až 80 km/h, při super G 80 km/h a více. Osobním

rekordem Zdeňky při tréninku sjezdu je rychlost 127 km/h! „Na závodech se spíše rozhlížím po ostatních, jak skvěle jezdí, a v duchu si říkám, proboha co tady vlastně dělám,“ skromně se usmála sympatická žena. Když je na trati, koncentruje se na dvě až tři brány před sebou. Jde prý o léta nacvičený podvědomý reflex, a navíc tím minimalizuje riziko případného pádu. Nezbytná je příprava před startem.

Strach je cestou do pekla

Strach je Zdeňce Hicklové cizí a vůbec jí netrpí. Je navíc prý cestou do pekla. Pokud si člověk během závodu přestane věřit, je to nejrychlejší cesta k úrazu. „Obavy jsem ale viděla u některých starších kolegů v kategorii Masters, kteří si start těsně před závodem rozmysleli kvůli svému vysokému věku a rozbité trati. Nikdo se však nikomu v naší lyžařské komunitě neposmívá. Jezdíme opravdu na doraz a jde o dost nebezpečný sport, který bych možná přirovnala k automobilovým závodům. Na rozdíl od závodníků v autech jsme na lyžích kromě přilby a chrániče páteře bez jakékoliv ochrany. Pro to ten, kdo se momentálně necítí, by opravdu neměl k závodům nastupovat,“ dodala.

A kterou trať má nejradši? „Mám oblíbenou sjezdovku ve Vysokém nad Jizerou, kde se jezdí závody železničářů, ale jinak nic speciálně nepreferuji. S dětmi vyrazíme každoročně do rakouských Alp, většinou na ledovec na Stubaie nebo do Pitztalu. Manžel, který nelyžuje,

ZDEŇKA HICKLOVÁ

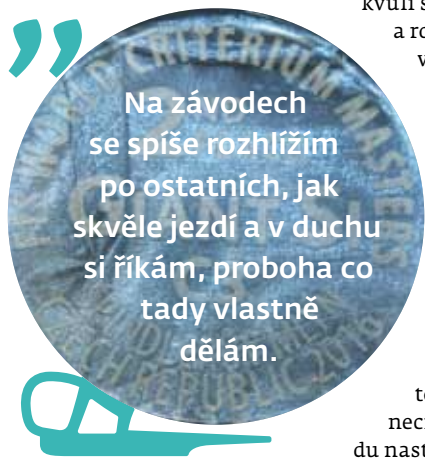
Po ukončení studia SPŠŽ v oboru Doprava a přeprava v roce 1991 začala pracovat u bývalých ČSD jako výpravčí ve stanici Holic. Po návratu z mateřské dovolené nastoupila v roce 1995 jako osobní pokladní ve Svitavách. Po vzniku KČOD Pardubice v roce 2008 přešla na post komandujícího-střídače a paralelně pracovala jako pokladní u přepážky komplexního odbavení v České Třebové. Od roku 2014 působí v ZAP Pardubice jako vedoucí oddělení přidělu služeb. Je registrovaná ve Svazu lyžařů České republiky.



nám dělá zázemí. Například skvěle navaří a za to jsem mu nesmírně vděčná. V zimním období jsem s vlastními i ostatními dětmi na lyžích každý víkend a doma se tím pádem moc neohřeji. V tomto sportu je důležitý trénink a udržování kondice,“ vysvětlila.

Dostálovi pochází z lyžařské rodiny

Za sportovní úspěchy vděčí především tátovi Oldřichovi Dostálovi, který je sám aktivní lyžař a říká: „Pocházím z lyžařské rodiny, oba rodiče byli vášnivými lyžaři. Otec mě cíleně vedl k sjezdovému lyžování, a tak jsem začal závodit již v osmi letech. Proto jsem i Zdeňku vedl k tomuto krásnému sportu. Už jako žákyni a juniorky se jí dařilo a byla úspěšná v obřích slalomech a slalomech v krajském přeboru bývalého Východočeského kraje, kde obhajovala místa v první desíce. S dcerou jsme oba trenéry a na českotřebovské sjezdovce Peklák a v lyžařském regionu Buková hora vychováváme lyžařské žáky a dorost,“ popsal. A jak se dívá na úspěchy dcery v kategorii Masters? „Bylo by špatné, kdyby nevyhrávala, když trénuje a jezdí již tolik let. Navíc je talentovaná. Jsem opravdu rád, že se jí daří. Coby trenér mohu hodnotit Zdeňčinu jízdu jako technicky velmi zdařilou. Navíc dokáže eliminovat riziko pádu, a proto dosahuje skvělých výsledků. A v tom je tajemství jejího úspěchu,“ řekl Dostál. ◆



Dům vláčeků na Petřínách

Naděncům se loni v listopadu v Praze představil další komerční projekt, jehož hlavní náplní je modelová železnice. Dům vláčeků na pražských Petřínách je tak na první pohled konkurentem známého smíchovského Království železnic, byť tvůrci obou modelových světů unisono říkají, že jdou svou vlastní cestou. Rozhodli jsme zjistit, zda je možné v tak specifickém „byznysu“, jakou je modelová železnice, najít odlišné proudy a zároveň na vlastní kůži prozkoumat, jaký nový miniaturní svět vlastně je.



VÁCLAV RUBEŠ | FOTO: MICHAL MÁLEK

Domem vláčeků nazval tým realizátorů projektu obchodní dům Petřiny v těsné blízkosti stejnojmenné stanice metra linky A. Dostupnost je proto i pro mimopražské návštěvníky, kteří dorazí do centra města vlakem, velmi dobrá. Samotný objekt obchodního domu pochází z přelomu 60. a 70. let minulého století, takže pokud jste vyrazili zčásti za nostalgií, dostane se vám jí, aniž byste viděli jediné modelové kolejiště. Ale abychom nebyli prvoplánově jízliví, dlužno dodat, že na zvelebování se intenzivně pracuje a v době naší návštěvy se opravovalo druhé ze

schodišť, po kterých se do expozice ve druhém patře dostanete.

Samotný miniaturní železniční „stát“ se rozprostírá na ploše 1 500 metrů čtverečných. Než můžete překročit jeho hranice, musíte samozřejmě zaplatit. Dospělého přijde překonání turniketu na 240 Kč, děti do 15 let, studenti, senioři a držitelé průkazu ZTP platí 150 Kč, „špunti“ do jednoho metru 50 korun. Za rodinnou vstupenku (2 dospělí a 2 děti) zaplatíte 550 Kč. Hodnocení výše vstupného je však pro každého natolik individuální, že v celkovém výsledku recenze nebudeme zohledňovat.

Naši pozornost jako první upoutal model Negrelliho viaduktu ve velikosti N. Kolejiště

zabírá sedm metrů na délku a na první pohled vůbec nepůsobí dojmem, který obvykle takhle „kolibří“ velikost vytváří. Možná proto, že při jednom „kolečku“ ujede každá z 22 provozovaných souprav téměř devatenáctimetrovou dráhu. Pocit reality dotvářejí autentické stavby (celkem je jich 67), počínaje hotelem Hilton a konče třeba tenisovým stadionem na Štvanici. Mimochodem, tam se právě hraje zápas, na který se dívá 3 364 diváků, a jeho průběh sledujeme na modelové obrazovce sportoviště. V typických pražských zácpách postává na 184 vozidel. Ve chvílích, kdy po stošedesátkrát zmenšeném „negreláku“ projíždí děčínský rychlík v čele s Peršingem,





- Vyvážená věrnost a atraktivita kolejíšť
- Důraz na detail a logiku zpracování
- Spojení s historií modelové železnice
- Dostatek atrakcí pro děti
- Zajímavá vize

- Neadekvátní vozidla (jen kolejíšťě Negrelliho viaduktu)
- menší sortiment doplňkového prodeje
- absence kolejíšťě ve velikosti TT



ve stádiu rozpracovanosti a do provozu by mělo být uvedeno letos na podzim (k 1. výročí vzniku Domu vláčků).

A námět? Další reálnou předlohou je trať v údolí Labe mezi Děčínem

a Drážďany. Měli jsme možnost nahlédnout na stavbu a rozhodně je se na co těšit – přívoz ve Hřensku je jako živý!

Mezi větší ambice s delším horizontem realizace patří plán na stavbu modelu pražského hlavního nádraží a kolejíšťě s námětem alpských železnic, obojí ve velikosti Ho.

Už nyní se ale dříve narození návštěvníci (mezi něž už bohužel patřím i já a fotograf Michal Málek) mohou těšit na sortiment výrobců železničních modelů z bývalé NDR. Muzeum umístěné uprostřed expozice čítá exponáty od 40. let, raritou je malé funkční kolejíšťě velikosti N, jehož autorem je farář Církvě

si připadáme opravdu jako obři v Liliputově. S přimhouřením oka se lze podobně zasnít i při průjezdu soupravy EC vedené řadou 372. Škoda jen, že provoz doplňují vozidla, která nikdy na druhý nejstarší most přes Vltavu v Praze v reálném světě nevyrazí. Na druhou stranu je to ale nejmenší problém. Výměna

Interaktivní King size

Dospělý je okouzlen, ale co děti... Aby se dojmy neobrátily, mají v Domě vláčků připraveno kompromisní řešení. Je jím kolejíšťě ve velikosti Ho (tedy takový modelářský King size) s námětem tuzemské železniční trati s českými vozidly. Sice neodpovídá žádné předloze,



vozidel za předloham odpovídající je jednodušší než napravovat chyby v kolejíšťi. Těch se ale autoři nedopustili a Negrelliho viadukt v Domě vláčků nemá daleko k dokonalosti.

9mm jihočeské pohody

Přesouváme se k dalšímu kolejíšťi, kterým je zmenšenina jindřichohradecké úzkokolejky ve velikosti Ho (rozchod 9 mm). Také toto dílo je vytvořeno přesně podle skutečnosti, všechny stavby odpovídají realitě stejně jako provozovaná vozidla. Součástí je i přípojná stanice Jindřichův Hradec s normálněrozchodným kolejíšťem, nechybí kolejová splítka. Ovšem mnohem důležitější než výčet všech zajímavostí je atmosféra, které má takhle kopie jihočeské železniční pohody na rozdávání. „Túčko“ s úzkými Balmy míjející kemp u Osiky je vzpomínkou na dětství a prázdniny, křižování s protivlakem v Hůrkách zase připomínkou na houbaření v okolních lesích. Modelových stromů je „vysázeno“ přes čtyři tisíce... Tohle kolejíšťě má jen jedno negativum – budou vás hodně bolet nohy, protože pokud vám „úzká na jihu“ něco říká, vy stojíte u modelu důlek.

ale pocitově jsme prostě „doma“. Tohle kolejíšťě však disponuje několika tlačítky spouštějícími zajímavé interakce: lopatky větrných elektráren, zažehnutí táborového ohně, spuštění poutových atrakcí, provoz důlní drážky, nebo trošku infantilní scénu, kdy štáb jedné komerční televize natáčí houbaře s obřími muchomůrkami. Ale účel světlí prostředky, a proto uznáváme, že u tohoto miniaturního světa dobře zabavíte potomky a zároveň vám zbyde dostatek času si užít bohatý provoz 32 souprav.

Zahradní Goliášové a směle plány

Hned dvě další kolejíšťě jsou postavena ve velikosti G, a zatímco jedno modeluje posun ve stanici, druhé se rozprostírá na ploše 80 m² a odehrává se na něm plnohodnotný traťový provoz několika souprav. Ostatně o tom, že vozidla nezahálí, svědčí nájezd zdejší zahradní V 100. Už má odježděno přes tisíc kilometrů, a to dokonce bez neschopnosti! Místní DKV o třech zaměstnancích se umí ohánět...

Při prohlídce marně pátráme po kolejíšťi v dalším oblíbeném měřítku – TT. To je očím návštěvníků zatím skryto, neboť se nachází

československé husitské. V blízké budoucnosti bude muzeum doplněno o produkci modelů silničních vozidel, tramvají, stavebnic budov a doplňků do kolejíšťě.

Protipólem nostalgického vzpomínání na modelářský pravěk je demonstrace nejmodernějších technologií. Vyzkoušeli jsme si digitální ovládání modelového Tauruse přes tablet s přenosem obrazu z jeho „stanoviště“ na LCD obrazovku. Nenápadný kufřík s názvem smartRail zase ukazuje, že dnes je možné provozovat modely doma i bez kolejíšťě. Donekonečna utíkající koleje ve smyčce model rozpohybují, i když se vlastně nehne z místa.

Resumé

Dům vláčků nás překvapil. Příznivci modelové železnice se totiž odjakživa dělí na dvě hlavní skupiny: ty, kterým stačí, že miniaturní svět vypadá jako zmenšená realita, a ty, co chtějí, aby jí opravdu byl. Na Petřinách nevadili na kompromis, ale hledali průsečík, v němž se sejdou obě skupiny. A našli ho. ♦

Vlakem za krásami Krnovska a Osoblazka

V severovýchodním výběžku Moravskoslezského kraje najdeme pozapomenutou, ale turisticky atraktivní krajinu, která těsně sousedí s Polskem. Někde až tak těsně, že člověk neví, zda se nachází ještě v Česku anebo už u našich sousedů. Krnovsko a sousední Osoblazsko s Albrechticem skrývají řadu neotřelých památek. Železniční nadšence potěší nejen úzkorozchodná dráha z Třemešné do Osoblazy, ale třeba i původní zabezpečovací technika z 30. let minulého století v Branticích u Krnova.

MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOR

Na cestu se vydávám expresem do Olomouce, odkud po přestupu odjíždí motorový rychlík po trati 310 směrem na Krnov. V Bruntále přestupuji do motoráku řady 810, který mě doveze do Brantic, jež sice leží na stejné trase do Krnova, ale rychlíky v této stanici nestaví. V jižní části stanice se nacházejí původní německá mechanická odjezdová návěstidla, ale ten správný poklad se v podobě původního německého zabezpečovacího zařízení typu DR z roku 1939 ukrývá v dopravní kanceláři. Všechno je bezchybně funkční, ač mohutný přístroj vypadá na první pohled dosti archaicky. Ochotný pan výpravčí mi předvádí, jak funguje, a demonstruje praktickou ukázkou zvedání mechanických závor. Ano, v Branticích, jako asi už na jednom z opravdu mála míst v naší republice, se závory ovládají ještě na „ruční pohon“. Ale to už přijíždí další spoj a já se vydávám do Krnova, důležitého železničního uzlu v regionu.

Město proslavila Kofola a varhany

Krnov nejvíce proslavila výroba varhan a tradiční česká limonáda – Kofola. Ve městě se nachází řada kulturních památek, mezi nimiž nejvíce upoutá bílý římskokatolický kostel svatého Martina s dvěma věžemi a nádherná budova městské radnice a spořitelny na Hlavním náměstí. Od nádraží se do centra člověk dostane pěšky zhruba za čtvrt hodinky, dá se použít i některá z městských autobusových linek. Opravdu to ale není daleko. Doporučit mohu ještě návštěvu Židovské synagogy, která se nachází kousek od Hlavního náměstí. Synagoga z roku 1871 přežila Kříšťalovou noc v roce 1938 a nikdy nebyla necitlivě přestavěna.

Možná vás napadne, co by byl ale Krnov bez textilů? Ještě nedávno jedno z nejvýznamnějších center textilního průmyslu už na své zlaté časy jen vzpomíná, ale zájemci o industriální archeologii mohou v Krnově najít některé zajímavé tovární objekty nebo domy spojené s průmyslovou historií. Za zhlédnutí určitě stojí Chlupačkova vila s továrnou nebo Flemmichova vila s městským muzeem, která se nachází nedaleko železniční zastávky Krnov-Cvilín. A propos, Cvilín. Pokud by si někdo chtěl dát trochu do těla, mohu doporučit pěkný, asi dvoukilometrový, výšlap na stejnojmenný vrch nad Krnovem, kde stojí dominanta města – poutní kostel Panny Marie Sedmibolestné a také rozhledna, z níž je krásný výhled a spatřit lze i nejvyšší moravský vrchol Praděd.

Třemešná
ve Slezsku



Brantice

Až na hranici s Polskem

Ale už je čas odjezdu, a tak se vypravuji dále. Z Krnova jezdí čtyřikrát denně spěšný vlak směrem na Jindřichov ve Slezsku, polské Glucholazy a Jeseník. To je doporučení pro toho, kdo by si chtěl zajet na výlet do sousedního Polska na českou jízdenku. Vlak překonává úsek Jindřichov ve Slezsku – Mikulovice po peážní trati, která vede přes polské území. V dobách minulých se v Glucholazích nesmělo vy-

stupovat ani nastupovat, dnes už lázeňské městečko vlakem ČD navštívit můžete. Problémem ale je, že polský dopravce zabezpečuje z Glucholaz osobní železniční dopravu dále do vnitrozemí směrem na Opole pouze o víkendech... Já tedy raději vystupuji v pohraniční stanici Jindřichov ve Slezsku, kde ostatně většina vlakových spojů z Krnova končí, nebo naopak začíná. Sympatická pokladní mě pohostila kávou a povyprávěla o životě na hranici. Dozvěděl jsem se tak, že jízdenky se prodávají na "kase" pouze na denních směnách do půl třetí, pak cestující odbavují ve vlaku průvodčí. Za pár minut mě Regionova odveze do sousední Třemešné ve Slezsku, kde nacházím hlavní cíl putování – úzkorozchodnou železnici.

blažska



Albrechtice

Osoblažka jezdí nepřetržitě od roku 1898

Jediná dráha úzkého rozchodu (760 mm), kde vlaky provozují České dráhy, je opravdovou kuriozitou. Spojuje „velkou“ dráhu v Třemešné ve Slezsku s dvacet kilometrů vzdálenou Osoblahou a funguje nepřetržitě od roku 1898. Osoblažka bývala důležitou spojnici už za dob rakousko-uherské monarchie, kdy v tamním regionu zkvétala průmyslová výroba. Na Osoblažsku se vyrábělo pletené zboží, sirky, svíčky, mýdlo nebo cukr. Úzkorozchodná trať, jež se vine Osoblažským výběžkem, přitahuje technické nadšence a romantiky, kteří se mohou svést běžnými spoji ČD v čele s motorovými „teučky“ řady 705.9 kdykoli během roku, nebo mohou využít sezonních parních vlaků Slezských zemských drah (SZD), kde bývá v čele spojů parní stroj řady U 57.0. Když už jsem byl v Třemešné, neopomněl jsem vyzkoušet i kousek naučné stezky "Člověk, dřevo a neživá příroda" a "Duše stromů", která začíná na nádraží. Dřevěné sochy jako Poutník, Pokora, Ve víru vášni nebo Výlet zaujmou originalitou.

Ale to už se „teučko“ vydává na více než hodinovou pouť. Po cestě do Osoblahy je řada zastávek, odkud se dá podnikat mnoho zajímavých výletů. Třeba u Liptaně se tyčí bludný balvan

chráněný jako přírodní památka, Dívčí Hrad naopak překvapí zámek se čtyřmi mohutnými nárožními věžemi a ve Slezských Rudolticích najdeme zámek, kterému se dříve říkalo Slezské Versailles. Konečná stanice trati Osoblaha má zvláštní atmosféru, která je tvořena odlehlostí městečka a romantickým malým lokomotivním depem. Kdysi dávno prosperující město s historickým jádrem bylo při osvobozovacích bojích na konci druhé světové války téměř srovnáno se zemí, a proto ve středu obce najdeme rozlehlý památník s protiletadlovým dělem.

Nezapomenout na Albrechticko

Z Třemešné je to coby kamenem dohodil i do Albrechtic. Regionova je tam za pár minut. Rozsáhlá výpravní budova v sobě skrývá nejen občerstvení, ale i obchod se vším možným. Hned u nádraží je velké úložiště dřeva, které čile překládá několik strojníků z nákladních automobilů na oplenové železniční vozy. Vzápětí přijíždí od Polska plně naložený ucelený vlak dřeva ČD Cargo s dvěma Breljovci na čele vlaku a stejným počtem i na postrku. Takové mohutné vlaky nejsou na regionálních drahách běžnou záležitostí.

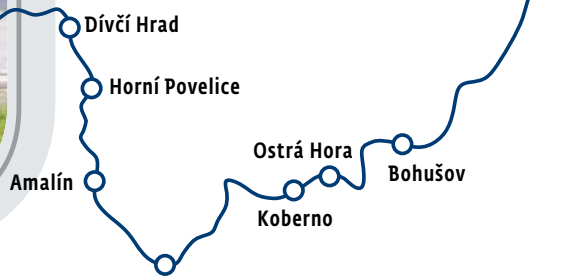
Město Albrechtice má opravdu statut města a do centra je to z nádraží kousek. Na opraveném náměstí zaujme budova radnice, ale největší překvapení v sobě skýtá asi 2,5 kilometru vzdálená rozhledna Hraniční vrch. Jedná se o unikátní železnou konstrukci skládající se netypicky ze dvou vyhlídkových ploch vzájemně spojených kovovou lávkou, kam se dá vystoupat po 149 schodech. Z Hraničního vrchu můžete pohodlně seběhnout zpět k Albrechticím a těsně podél česko-polské hranice dojít k zámku v Linhartovech. Ten stojí vzdušnou čarou deset metrů od hranice a vede podél něj i oblíbená cyklostezka. Pěkně opravený a udržovaný zámek, kde se dnes nacházejí papírové historické modely, byl vybudován ve druhé polovině 16. století a je obklopen zámeckým parkem. Sala terrena se už nachází v sousedním Polsku. Tamní zelená hranice je takřka neznatelná a na skutečnost, že se nacházíte v její těsné blízkosti, upozorňuje pouze výstražná cedule. Ale to už můj výlet končí. Od zámku je to asi půl kilometru na malebnou zastávku Linhartovy, kde si počkám na motorový vláček, a odjízďím zpět směrem do vnitrozemí. ♦

Jindřichov ve Slezsku

Liptaň

Osoblaha

Krnov



Slezské Rudoltice

ŠOTOINFO:

Stanice Brantice se nachází na trati 310 Olomouc – Krnov. Jindřichov ve Slezsku, Město Albrechtice, Třemešná ve Slezsku a Linhartovy leží na trati 292 Šumperk – Krnov. Na „velkou“ dráhu navazuje v Třemešné ve Slezsku úzkorozchodná železnice do Osoblahy (číslo trati 298) o délce 20,2 km. Na trati o rozchodu 760 mm je 102 oblouků, z nichž 24 má poloměr menší než 100 metrů. Na úzkorozchodce jezdí motorové lokomotivy řady 705.9 s přívěsnými vozy řady Btu a v letní sezóně i parní vlaky společnosti SZD v čele s původně rumunskou lokomotivou „Rešita“ řady U 57.0.

PŘÍJEZD ODJEZD

KRNÓVA - GLUCHOLAZ				GLUCHOLAZ - KRNÓVA			
C. ČL.	PŘÍJEZD	ODJEZD	PRD	C. ČL.	PŘÍJEZD	ODJEZD	PRD
2010	4 17		00	2001	4 33		00
2017	6 50		00	2008	6 30	6 55	00
0000	7 35	7 30	10	2015	7 05		00
2024	8 17		00	2022	8 31		00
2031	9 37		00	1403	10 30	10 32	00
1007	11 32	11 30	00	2017	12 31		00
2019	13 37		00	2019	13 47		00
2000	15 01		00	1005	14 25	14 32	00
1004	15 32	15 30	00	2001	15 40		00
2007	17 37		00	2003	16 31		00
1000	19 32	19 30	00	1007	18 25	18 32	00
				2000	20 20		00

Linhartovy



U hradla Chlum za Plzní je počátkem roku 1959 fotografována TL659.001



TURBÍNOVKY: hlučné lokomotivy s krátkým životem

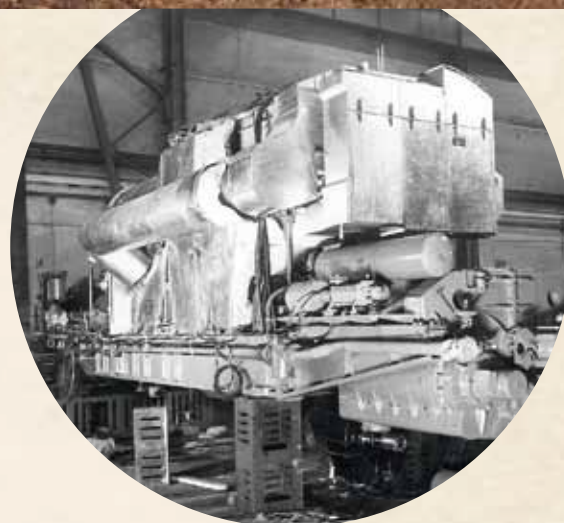
Před 50 lety se uzavřela jedna z mimořádných kapitol v historii našich železnic. Zrušena a zlikvidována byla zkušební turbínová lokomotiva TL659.002 – jediná, kterou měly bývalé ČSD krátce v inventárním stavu. Dva prototypy vyrobila plzeňská ŠKODA v letech 1958 a 1960. Zkušební provoz zajišťovalo lokomotivní depo v Plzni.

MIROSLAV PETR | FOTO: AUTOR, SOA PLZEŇ, FOND FOTOGRAFIÍ LOKOMOTIVKY ŠKODA, KAREL VENDLER

První lokomotivu nové generace s plynovou turbínou dokončili v roce 1941 ve Švýcarsku. Nedostatek paliva za 2. světové války odsunul podrobnější zkoušky lokomotivy až na období po roce 1945. Prototyp s elektrickým přenosem výkonu jezdil nejen u švýcarských spolkových drah, ale i v cizině. Výsledky zkoušek nebyly jednoznačné, spolehlivost malá,

spotřeba paliva obrovská. Doba však přála novátorství, v zemích východního bloku to byl přímo trend. Jinde pro zmatení nepřátel a podporu pokroku občas zkoušeli nesmysly ještě větší. Vzorově iniciativní byli v Sovětském svazu, nejvíc „Turbínovek“ ale provozovali v USA.

V máni, která počítala i s výrobou lokomotiv na atomový pohon, došlo na stavbu turbíno-



Turbínová jednotka před montáží do lokomotivy v lednu 1958

vých strojů v Československu. Ministerstvo těžkého průmyslu zadalo v listopadu 1954 úkol plzeňským Závodům V. I. Lenina – tj. firmě ŠKODA. Podle odtajněného spisu se měly konstruovat typy s pohonem kapalným palivem a na práškové uhlí. Termín dokončení byl stanoven na prosinec 1957 a poté zkrácen na březen téhož roku. Na jaře 1958 měl totiž prototyp odjet do Bruselu, aby stál na světové výstavě EXPO 58 před československým pavilonem.

Překvapil nadčasový design

Na konstrukci lokomotiv ustavil výrobce speciální týmy, které zvolily nevídané postupy. Tvar

1960



Zkušební jízda se strojem TL659.002 v roce 1960 v Plzni

1962



Na Gottwaldově nádraží v Plzni stroj TL659.002 roku 1962 s cisternou na mazut

1966



V roce 1966 stála zubožená zrušená lokomotiva TL659.002 v depu Plzeň.

skříň navrhl průmyslový designér profesor Kovář. V temných 50. letech, kdy lidé raději nevyčnívali z davu, šlo o revoluční počín. Jedině design zůstal tím nadčasovým, čím se „Turbínky“ zapsaly do historie. Zadání žádalo výhradně tuzemské komponenty a vyloučení strategické mědi. Lokomotiva musela mít mechanický přenos výkonu. Pohonnou jednotku lokomotiv tvořila dvouhřídelová spalovací turbína s otevřeným pracovním oběhem a tepelným výměníkem. Výkon na hřídeli hnací turbíny udáván 2 335 kW, skutečně změřeno 2 098 kW.

Mechanický dvoustupňový přenos výkonu s reverzací v hlavní trakční převodovce měl poloautomatické řízení. Zjistilo se, že přeřazení jízdnic stupňů za jízdy je uskutečnitelné s velkými potížemi, prakticky jen na trati se spádem. Prodleva mezi vypnutím jízdnic stupně, vyrovnáním otáček turbíny a hnaného kola a zařazením vyššího stupně byla tak dlouhá, že by se vlak na stoupání nebo na rovině bez hnací síly po dobu řazení zastavil.

Parametry a údaje prototypů byly následující: výrobní čísla 3914 a 3915, tovární označení typu 1 TLo 1, délka přes nárazníky

20 240 mm, adhezní hmotnost v protokolu o zkoušce udána 126,45 t. Lokomotiva měla původně i vytápěcí kotel pro vlak, ohříváný výfukovými plyny z turbíny.

V lednu 1958 do prvního československého turbínového prototypu zavázali hnací agregát. Dokončovací práce se protahovaly, takže na koleje ČSD vyjel až v prosinci téhož roku. V Brusele ho nahradilo oběžné kolo parní turbíny. Prototypovou lokomotivu převezli 22. prosince 1958 do lokomotivního depa Plzeň k vyzkoušení.

Rámus zalarmoval i armádu

Počátkem roku 1959 absolvovala nákladní verze lokomotivy – označená TL659.001 – zkušební jízdy v okolí Plzně. Na stavbu rychlíkového provedení s dovolenou rychlostí 125 km/h nedošlo. Od března 1959 se lokomotiva dostala do běžného provozu pod dozorem odborníků výrobního závodu. Obrovskou hlučností hnacího agregátu rušila obyvatelstvo a alarmovala i armádu ochraňující západní hranici. Generálové svist turbíny považovali za útok nepřátelského letectva. Dle vzpomínek výpravčích prokazatelně jezdila hlavně na trati Plzeň – Žatec, kde doká-

zala nahradit parní řadu 556.0. V duchu doby odvezla i těžkotonážní vlak. Stalo se 15. května 1959 na úseku z Chebu do Prahy. Na posledním úseku z Kařízku do stanice Praha-Vyšehrad vezla rekordní zátěž 6 486 t! Na trati Nové Sedlo u Lokte – Plzeň se předvedla novinářům. Zajímala i vládní činitele, které vezla na akci do Kolína. Do cílové stanice však vlastní silou nedojela: dotlačil ji motorový vůz, prozřetelně zařazený do vlaku.

V září 1959 stroj vyhořel u zastávky Štáhlavy. Náhodně kolemjedoucí hasiči ji stihli uhasit. Závada stíhala závadu, dosažené trakční výsledky ale byly pozoruhodné.

Poté vyjel druhý prototyp nákladní verze TL659.002, který 28. března 1960 na trati Plzeň – Zdice absolvoval technicko-bezpečnostní zkoušku. Dosáhl rychlosti 90 km/h a díky klidnému chodu vyhověl všem požadavkům. V dubnu 1960 se s oběma „Turbínkami“ konaly zkoušky na tratích v okolí Roudnice nad Labem. Dobový tisk přinesl zprávu, že jely rychlostí 110 km/h.

Jezdila proškolená obsluha

K obsluze vyškolení výrobce s předstihem strojvedoucí depa Plzeň Ludvíka Vlčka, Václava Lepku, Bohumila Noska, Jaroslava Dědiče a Františka Nolče. Speciální údržbu prováděli elektrikář Josef Böhm a mechanici Karel Holub a František Ptáčník. Jízdy ale doprovázel i personál výrobce.

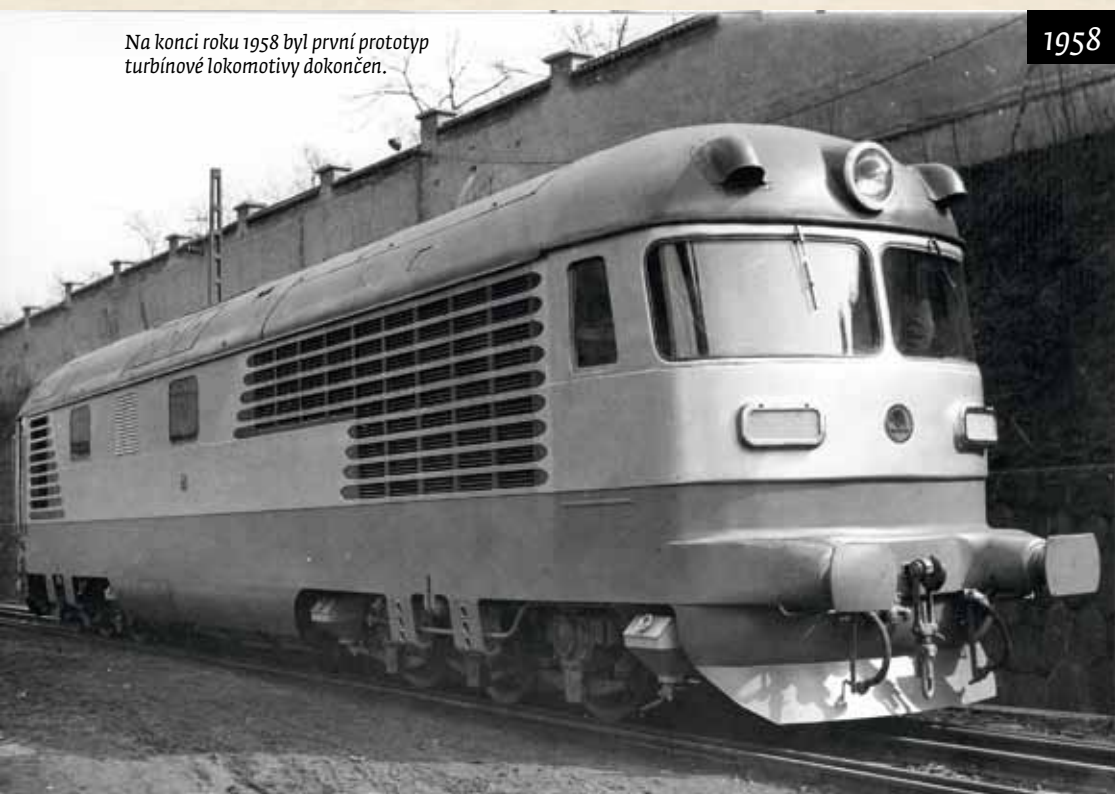
Provoz TL659.002 opět provázely problémy a jezdila jen s použitím náhradních dílů z první lokomotivy. Padlo rozhodnutí, že typ už nebude dál vyvíjen a zkoušky se zastaví. Problémem se stala i enormní spotřeba paliva – udávala se téměř tuna za hodinu. Za lokomotivou se musela vozit zásoba topného oleje ve čtyřnápravovém vozu.

Lokomotiva TL659.002, od září 1962 vedená v inventárním stavu u ČSD, dojezdila po poruše lopatek hnací turbíny v září 1965. Proběh turbínové trakce na kolejích ČSD lze odhadnout jen asi na 40 tisíc ujetých km. Přesto jde o jednu z největších zajímavostí v bohaté historii našich železnic. Škoda jen, že se jí nepodařilo zachovat pro železniční či technické muzeum.

Před 50 lety dráhy svůj jediný převzatý prototyp TL659.002 navrhly na zrušení a 29. dubna 1966 vydaly rušící výnos č.j. 16.869/66-12. V srpnu 1966 byla předána Vysoké škole dopravní v Žilíně. Škola ale převzala jen některé díly. Zbytek vaku zamířil do kovošrotu. Kapitola turbínových lokomotiv u ČSD se tím uzavřela.

Na konci roku 1958 byl první prototyp turbínové lokomotivy dokončen.

1958





Poděkování za příkladnou pomoc vážně zraněné cestující

Bydlím v obci Dolany v okrese Mělník. Ve čtvrtek 28. 4. jsem cestou na trénink procházel kolem nádraží, kde jsem si všiml nebyvalého rozruchu na nástupišti u stojícího vlaku. Na nástupišti ležela osoba, u níž bylo předkloněno několik lidí. Napadlo mě, že se stalo něco nepříjemného a někdo byl zraněn. Okamžitě jsem se vydal pomoci, protože jako pracovník policie jsem absolvoval několik kurzů první pomoci. K mému příjemnému překvapení jsem zjistil, že na místě nestojí jako obvykle zvědavci, ale pan strojvedoucí excelentně poskytoval první pomoc zraněné ženě. Šlo o pana Petra Onesorka. Správně vyhodnotil vzniklou situaci a reagoval jako zkušený zdravotník – šlo o otevřenou zlomeninu dolní končetiny se silným krvácením na dvou místech. V ošetřování mu zdatně pomáhala i vlakvedoucí Dita Michálková ze služebny Ústí nad Labem. Po příjezdu RZS přivolaný lékař konstatoval skvělý zásah ze strany obou zaměstnanců. Tímto bych chtěl výše jmenovaným poděkovat za jejich příkladné chování a poskytnutí první pomoci, navíc s takovým klidem a rozhodností. Poraněná dáma navíc nebude mít žádné následky.

MARTIN SEMERÁD

Článek o lokomotivách řady T 47.0 mě potěšil. Bude takových víc?

Jsem dlouholetým odběratelem Železničáře. Pravidelně čtu celé vydání od začátku až do poslední stránky. Musím se však přiznat, že nejvíce mě zajímají žánrové články o lokomotivách či starších vlacích. Proto mě velice potěšil rozsáhlý materiál o úzkorozchodných mašinách řady T 47.0. Kromě mnoha nových věcí se mi moc líbil i obrazový doprovod, včetně historických fotografií k celému tématu. Proto bych uvítal, kdyby se takových textů ve vašem časopise objevovalo více. Myslím si, a rozhodně nebudu sám, že takové věci jsou mnohem čtenářsky zajímavější než oficiální či přestřihávané pásek. Chápu ale, že i takové zprávy se v Železničáři objevit jednou za čas prostě musí. Hodně zdaru při tvorbě dalších čísel.

MIROSLAV STRNAD

Odpověď redakce: Děkujeme za zajímavý postřeh i pochvalu. Možná vás potěší, že podobné materiály chystáme i do dalších čísel Železničáře. Připravuje se například velký článek o Laminátkách, dále o legendárních rychlíkových lokomotivách Albatros či o starších jednotkách řady 560.

Zemřela naše kolegyně

Ve věku pouhých 46 let nás před několika dny náhle opustila naše milá, pracovitá, spolehlivá, přátelská a vždy ochotná kolegyně paní Daniela Janoušková. Zemřela nečekaně ve čtvrtek 19. května brzy ráno. U Českých drah působila 14 let od roku 2002 jako specialista na Generálním ředitelství. Věnujte jí, prosím, vzpomínku.



Své příspěvky a náměty zasílejte na redakční e-mail: zeleznicar@cd.cz

Vlaky mohou mezi Mostem a Chomutovem jet rychleji

SŽDC dokončila modernizaci úseku hlavní trati z Ústí nad Labem do Chebu mezi Mostem a Chomutovem. Úpravy železniční trati stály přes 911 milionů korun bez DPH. Cestujícím však zajistí větší komfort a zkrátí cestu vlakem. Projekt od příprav po samotnou stavbu trval rok a půl. Správce železnice tlačil čas, protože jinak by nemohl na stavbu čerpat evropskou dotaci, která dosáhne až 435 milionů korun. Zbývající prostředky uvolnil Státní fond dopravní infrastruktury. „Po dlouhé době jde o ucelenou akci, která se na Mostecku, respektive v Ústeckém kraji realizovala. Doposud se samozřejmě řešil hlavní koridor z Prahy na státní hranici a trať z Ústí směrem na Cheb zůstávala trochu v ústraní,“ uvedl náměstek ředitele oblastního ředitelství SŽDC Martin Kašpar. Mezi Mostem a Chomutovem byl modernizován železniční svršek i spodek, součástí stavby byly i úpravy mostů nebo stanic Třebušice, Kyjice a částečně i Mostu. Vlaky mohou po modernizaci jezdit mezi oběma městy rychleji, a to rychlostí 120 kilometrů za hodinu, doteď to bylo 80, respektive 100 km/h.

PRÁVO, ČTK 12. 5. 2016

Ratingová agentura zlepšila Českým drahám rating

Ratingová agentura Moody's zlepšila investiční rating Českým drahám ze stupně Baa3 na Baa2. Obě úrovně jsou nejnižšími příčkami v investičním pásmu. Z dlouhodobého hlediska považuje agentura hospodářskou situaci drah za stabilní. Zvýšení ratingu přichází v době, kdy se dráhy chystají vydat dluhopisy za více než osm miliard korun. Podle deníku E15 agentura pozitivní hodnocení připisuje mimo jiné lepší struktuře provozních výsledků. Moody's rovněž oceňuje, že se drahám v minulém roce dařilo nahrazovat krátkodobé dluhy cennými papíry s delší splatností a nižšími úroky. Naopak agentura nepočítala s možným převodem nádraží na SŽDC za 3,2 miliardy korun, což může být pro národního dopravce dodatečný výnos. Dráhy získaly svůj první rating v roce 2011, tehdy bylo hodnocení ještě o jeden stupeň lepší než dnes. Postupně ale rating spadl a zastavil se jediný stupeň nad spekulativním pásmem. „Zvýšení ratingu o jeden stupeň na úroveň Baa2 se stabilním výhledem je pro nás velký úspěch,“ okomentoval zlepšení ratingu předseda představenstva šéf ČD Pavel Krtek

ČTK, E15 10. 5. 2016

Vzniká plán na uznávání jízdenek více dopravců

Je to jedna z hlavních překážek cestování veřejnou dopravou v Česku. Konkurence sice přinesla lepší služby i ceny na železnici, zároveň však při cestách s více přestupy zkomplikovala situaci cestujícím – lidé si musí kupovat pro jednu cestu více lístků. To by se v budoucnu mohlo změnit. Ministerstvo dopravy začalo řešit problém, jak umožnit cestování po Česku s jednou jízdenkou. Podobnou vymoženost znají už obyvatelé některých krajů, celorepublikově chybí. Zatím se však příliš dopředu nedostala a omezí se jen na vlaky. Ve Švýcarsku mohou lidé na jednu jízdenku s různými dopravci cestovat přitom už přes sto let. Podle kritiků hledá úřad řešení pozdě. Ministerstvo dopravy mezi dopravce a organizátory veřejné dopravy v krajích rozeslalo materiál, který je zatím spíše k diskuzi a v němž se zamýšlí, jak docílit jednotného tarifu. Inspirací má být zatím hlavně Velká Británie, kde jezdí různí dopravci se svými speciálními ceníky, ale současně existuje i jednotný tarif pro všechny dopravce. „Diskuze s ministerstvem dopravy se účastníme. Jde o velmi komplikované téma, které má některé zatím nedořešené otázky,“ řekl mluvčí ČD Radek Joklík.

MF DNES 17. 5. 2016

České dráhy nabízí na webu záběry z jedoucích vlaků

České dráhy spustily zbrusu nový web www.pohledzvlaku.cz, kde se můžete virtuálně projet v kabině strojvedoucího nebo přímo na čele lokomotivy. Pro železniční nadšence jsou v současné době dostupné první čtyři tratě. Dráhy ovšem slibují, že chystají záznamy z dalších atraktivních tratí a zajímavých vlaků. Dráhy novým webem reagují na poptávku železničních fanoušků a cestujících, které zajímá dění kolem vlaků a železnic. „Podívat se na stanoviště v běžném provozu je téměř nemožné, stejně jako sledovat trať a veškeré dění kolem železničního provozu z pohledu strojvedoucího. Proto jsme se rozhodli postupně zmapovat nejzajímavější tratě a zájemcům je přiblížit,“ vysvětlil šéfredaktor časopisu ČD pro vás Václav Rubeš. Zatím si zájemci mohou prohlédnout horskou železnici ze Zábřehu na Moravě do Jeseníka známou jako Slezský Semmering, frekventovanou příměstskou trať z pražského Masarykova nádraží do Úval, atraktivní trať ve vltavském kaňonu z Masarykova nádraží do Kralup nad Vltavou a nejnověji si užít hodinu a půl trvající jízdu Pendolinem z Františkových Lázní do Plzně.

AKTUALNE.CZ 9. 5. 2016



Chorvatsko – Drvenik Zagreb, Plaža, Aroma Botanika a nově i Depandance Ivando

2-4 lůžkové pokoje a apartmány v termínu 12. 6.-21. 6. 2016 autobusem 10 dní s polopenzí.
Cena 4.500 Kč dospělí, dítě do 12 let 3.500 Kč (ceny jsou dotované pro zaměstnance skupiny SŽDC a ČD)
Cena zahrnuje: ubytování 7 nocí na osobu, polopenzi, dopravu luxusním autobusem, pobytovou taxu, služby delegáta a komplexní cestovní pojištění.
V případě zájmu volejte tel. 972 243 052. www.cdtravel.cz

Itálie Silvi Marina – apartmány Macrinum

Ideální dovolená pro rodiny s dětmi ve střední Itálii s povoleným vstupem do moře. Nabízíme devět apartmánových domů vybavených kuchyní, soc. zařízením, balkonem nebo zahradou. Všechny apt. max do 100 m od moře. Doprava vlastní (žst. Silvi na FIP ÖBB, FS) nebo pohodlným autobusem (od 1.200 Kč/os tam i zpět). **Ceny s dotací již od 850 Kč/osoba/týden. Ceník a obrázky všech apartmánů najdete na www.cdtravel.cz nebo na tel. 972 243 054.**



Česká republika Liberec WELLNESS HOTEL BABYLON****

Výhodná nabídka od 1. 4. do 31. 10. 2016 1 dospělý + 1 dítě do 12 let 1.490 Kč/1 NOC se snídaní. Snídaně formou bufetu, neomezený vstup do iQLANDIE, iQPARKU, LUNAPARKU s ADVENTURE GOLF, AQUAPARKU a saunového světa po celou dobu pobytu. **Příplatky za večeře formou bufetu 299 Kč/ dospělý, 169 Kč/ dítě 3-11,99 let. Tato akce platí v libovolném termínu a libovolném počtu dní.**

Slovensko nové Relax balíčky

Bešeňová + Nízké Tatry a Tatralandia + Nízké Tatry

Kombinovaný pobyt na 3 noci v Bešeňové nebo Tatralandii a 3 noci v Grandhotelu Jasná. V ceně balíčku je 6 nocí s polopenzí, 2 celodenní vstupy do termálního parku v Bešeňové nebo do Tatralandie a v hotelu Grand Jasná vstup do wellness centra, parkování a komplexní cestovní pojištění.
Více na tel. 723 811 984 nebo www.cdtravel.cz



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

SPECIALISTA KORPORÁTNÍHO DESIGNU

Pro Odbor obchodu osobní dopravy hledáme specialistu korporátního designu

Úloha pozice

Vytváření a správa prvků jednotlivého vizuálního stylu společnosti České dráhy a dohled nad jejich dodržováním.

Potřebná kvalifikace, zvláštní schopnosti a dovednosti

Vzdělání:	Středoškolské s maturitou/vysokoškolské Anglický nebo německý jazyk výhodou
Odborná praxe	Minimálně 2 roky praxe na obdobné pozici případně v oblasti grafiky, designu či jako DTP operátor/ka. Znalost oblasti osobní železniční dopravy výhodou.
Specifické znalosti	Marketingové komunikační dovednosti Kvalitní psaný i mluvený projev Znalost Adobe Photoshop, Illustrator, In Design výhodou
Další požadavky	Výborné komunikační a organizační schopnosti, odolnost proti stresu a schopnost pracovat v týmu.

Hlavní zodpovědnosti a klíčové aktivity

- Nastavovat a vytvářet pravidla jednotného vizuálního stylu Skupiny České dráhy a dbát na dodržování souvisejících procesů fungování značky.
- Zajišťovat podklady, spravovat a monitorovat nastavení základních komunikačních a vizuálních procesů ve společnosti.
- Zadávat a vytvářet grafické výstupy a dohlížet nad dodržováním prvků jednotlivého vizuálního stylu společnosti České dráhy.
- Budovat značku a zlepšovat její rozpoznatelnost.
- Dohlížet nad dodržováním Corporate Identity (tiskopisy, formuláře, web atd.) v rámci holdingu.
- Vyjadřovat se k základním grafickým prvkům prezenčních materiálů společnosti (produktové nabídky, letáky apod.) a kontrolovat správnou aplikaci značky a vizuálního stylu.
- Vnitřní i externí komunikace.

Další údaje

Místo výkonu práce:	Praha
Termín nástupu:	1. 7. 2016 nebo dle dohody
Příhlášky:	Strukturovaný životopis a motivační dopis zašlete v elektronické podobě na adresu: nadejova@gr.cd.cz
Termín zaslání přihlášky:	15. 6. 2016
Údaje k výběrovému řízení:	VŘ bude probíhat ve dvou kolech, v prvním kole bez účasti kandidátů na základě zaslaných životopisů, druhé kolo bude probíhat formou ústního pohovoru s výběrovou komisí.



DOPRAVNÍ VZDĚLÁVACÍ INSTITUT, A.S.

Aktuálně nabízí tyto volné

pracovní pozice:

pracovní pozice:	PŘEPRAVNÍ LEKTOR
pracovní poměr:	plný úvazek
lokality práce:	lektor pro RCV Ostrava

LEKTOR

pro školení osobní a nákladní přepravy výuka a vyhotovování podkladů pro výuku.
Pracovní doba: pružná v pracovní dny
Požadujeme: nejméně ÚSO s maturitní zkouškou, odbornou zkouškou O 05 (Osobní pokladník – vnitrostátní přeprava) s minimální praxí tří let v oboru (případně O 04 – Obsluha vlaku osobní dopravy), zkouškou PZ1 v (základní přepravní v nákladní přepravě), spolehlivost, aktivitu, časovou flexibilitu, znalost práce na PC (OS Windows, MS Office – Word, Excel, PowerPoint).

Nabízíme benefity dle PKS.

V případě zájmu zašlete strukturovaný životopis na sek@dvi.cz. Uchazeči mohou zasílat přihlášky do 15. 6. 2016.



11. ČERVNA, 9. A 23. ČERVENCE, 6. A 20. SRPNA

FOTO: © MILAN VOJTEK

Nostalgickým motorákem za permoníky

O sobotách 11. června, 9. a 23. července, 6. a 20. srpna se můžete vydat na celodenní výlet nostalgickým motorákem M 262 za historií hornictví na jižní Moravě. Motorák Permoník odjíždí z brněnského hlavního nádraží v 9:06 h. A na co se můžete těšit? Prohlédnete si zajímavé expozice hornické obce Zastávka a Mikro-nic ve Zbýšově, kde vás také povoží parním úzkorozchodným vláčkem. Navštívíte těžní věž bývalého dolu Kukla či zábavní park Permonium s řadou atrakcí pro děti i dospělé. Mezi Zastávkou, Zbýšovem a Oslavany se svezete autobusem. Zpět ze Zastávky u Brna odjíždí motorák v 16:22 h a do Brna hl. n. s ním přijedete v 16:49 h. Celodenní jízdné včetně vstupného stojí 160 Kč (děti 6–15 let 80 Kč).

Nejblíže železniční stanice: Brno hl. n./Zastávka u Brna



4. ČERVNA 2016

Historickým vlakem do Pohádkového lesa

V obci Dzbel na Prostějovsku se v sobotu 4. června uskuteční už 24. ročník Pohádkového lesa. Na této oblíbené akci je pro děti vždy připravena skvělá zábava. Přichystány budou soutěže, hry, dětský jarmark, projížďky koňským nebo psím spřežením, ukázky výcviku psů a dravých ptáků či prezentace hasičské a historické vojenské techniky. Samozřejmě je bohaté občerstvení. Z Prostějova bude do Dzbelu vypraven zvláštní historický vlak tažený lokomotivou Pilštyk. Z prostějovského hlavního nádraží odjíždí v 9:02 h a přes Kostelec na Hané (9:14 h) a Konice (9:47 h) s ním přijedete do Dzbelu v 9:54 h. Na zpáteční jízdu ze Dzbelu se vlak vydá v 15:05 h a do Prostějova hl. n. vás doveze v 15:53 h. Jednosměrné jízdné do tohoto vlaku stojí 50 Kč, za děti od 6 do 15 let zaplatíte 20 Kč. V nabídce jsou i zpáteční jízdenky za 90, resp. 40 Kč. Koupíte je v předprodeji na prostějovském hlavním nádraží.

Nejblíže železniční stanice/zastávka: Prostějov hl. n./Kostelec na Hané/Konice/Dzbel



14. AŽ 16. ČERVNA 2016

Na Czech Raildays se slevou VLAK+

Hlavními lákadly letošního ročníku veletrhu Czech Raildays má být rekonstruovaný legendární motorový vůz řady M 260.0, známý jako Stříbrný šíp, nebo opravená lokomotiva belgické proveniencí Class 12. Na veletrhu převezme společnost ČD Cargo od zástupců firmy Siemens svou první lokomotivu Vectron. V expozici Českých drah budou k vidění rekonstruované vozy BD^{pe231}, Bmz²²⁹, Ampz nebo elektrická jednotka řady 660 Interpanter. Do Ostravy se v době konání veletrhu od 14. do 16. června můžete svést vlaky ČD na zpáteční jízdenku VLAK+ Czech Raildays se slevou 50 procent. Za cestu z kterékoli stanice v ČR do Ostravy zaplatíte obyčejné jízdné, zpět máte cestu zdarma. Aby vám tato jízdenka platila i pro zpáteční cestu, je nutné si ji nechat na veletrhu u stánku ČD orazítkovat. Mezi ostravským hlavním nádražím a výstavištěm bude jezdit elektrobus.

Nejblíže železniční stanice: Ostrava hl. n.



OD 3. DO 5. ČERVNA 2016

Plnou parou Vysočinou

Od 3. do 5. června se na Vysočině koná prodloužený parní víkend, kdy téměř celý regionem projede zvláštní vlak s historickými vozy tažený lokomotivou Velký Bejček. Nostalgické jízdy jsou součástí projektu Bezpečná Vysočina. V pátek 3. 6. se můžete svést parním vlakem z Havlíčkova Brodu (odj. 13:21 h) přes Přibyslav a Žďár n. S. do Nového Města n. M. a stejnou cestou i zpět. V sobotu 4. 6. pojedou parní vlak oběma směry po trase Havlíčkův Brod (odj. 8:24 h) – Jihlava – Okříšky – Moravské Budějovice. A v neděli 5. 6. se uskuteční jízdy mezi Havlíčkovým Brodem (odj. 8:38 h), Světlou n. S. a Ledčí n. S. a mezi Havlíčkovým Brodem (odj. 13:14 h) a Humpolcem. Jednosměrná jízdenka stojí 80 Kč, cestující ve věku 16 až 26 let a důchodci si mohou koupit jízdenku za 50 Kč, děti do 15 let jízdu zdarma. Změny jízdního řádu vyhrazeny. Aktuální informace najdete na www.cd.cz/zazitky.

Nejblíže železniční stanice: Havlíčkův Brod/Jihlava/Mor. Budějovice/Ledeč n. S./Humpolec

FOTO: LENKA KOPEČNÁ