

# Železničář

25. KVĚTNA 2017 | CENA 18 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVÁJÍ ČESKÉ DRÁHY



11

ROČNÍK XXIV



## 6-7 ROZHOVOR

Na začátku roku se **Zuzana Čechová** stala ředitelkou odboru cenotvorby a produktové komunikace, a převzala tak část kompetencí spadajících tehdy pod odbor obchodu osobní dopavy. V rozhovoru prozradila, na jaké novinky se mohou cestující v letní sezoně těšit.



## 8-9 ZPRAVODAJSTVÍ

Milovníci historie si nenechali ujít zahájení další sezony v ČD **Muzeu Lužná u Rakovníka**. O prvním parním víkendů sem zavítala zvláštní návštěva – parní lokomotiva Papoušek 477.013.

## 11-14 TÉMA

Vznikla v době válečného běsnění v lokomotivce Breitfeld a Daněk ve Slaném přesně před sto lety. Lokomotiva původně označená 170.323, fanouškům známá jako **Čtyřkolák 434.2186**, se stala synonymem pro nákladní dopravu i moderní nostalgii.



## 15 ZAHRANIČÍ

Nově vybudovaná **vysokorychlostní trať** mezi francouzskou Bretání a Pay de la Loire má za sebou další krok k úspěšnému zprovoznění. Na konci ledna ji otestovala jednotka TGV, která na trati dosáhla rychlosti 352 km/h.

## 16-17 RECENZE

Kdo pozorně sleduje dění na poli komerčních doplňků programu Train Simulator, jistě zná vývojářské studio **Virtual Railroads**. Z jejich dílny pochází i simulace dvou strojů, které neodmyslitelně patří ke koloritu současné DB.



## 18-19 CESTOPIS

**Kosovo**, země na Balkánském poloostrově, je nejmladším evropským státem a má i svou malou železniční síť. Rozsah dopravy je ale více než skromný: Na dvou tratích jezdí celkem šest párů osobních vlaků.

## 20-21 HISTORIE

Drtivá většina železničářů se v dobách okupace zapojila do různých sabotážních akcí. Jejich hrdinství připomíná celkem 181 jmen na **pamětních deskách** umístěných na nádražích a zastávkách po celém Jiho-moravském kraji.



## 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](mailto:zeleznicar@cd.cz) | web: [zeleznicar.cd.cz](http://zeleznicar.cd.cz)  
 ŠÉFREDAKTOR: Petr Slonek | VEDOUČÍ ODDĚLENÍ: Václav Rubeš | GRAFICKÁ ÚPRAVA: SevenArt, s.r.o. | ADRESA REDAKCE: Železničář, České dráhy, a. s., Generální ředitelství, nábř. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1 | INZERCE A PŘEDPLATNÉ: Eva Balíková, tel. 720 797 020, e-mail: [balikova@gr.cd.cz](mailto:balikova@gr.cd.cz) nebo [www.cdprovas.cz/predplatne](http://www.cdprovas.cz/predplatne). UZÁVĚRKA INZERCE je dva týdny před vydáním.

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

TITULNÍ FOTO: SBÍRKA PETRA KAVÁNA, lokomotivní četa prohlíží 7. července 1969 před jízdou v brněnském depu stroj 434.2328



## SLOVO ÚVODEM

Vážení čtenáři,

děkujeme všem, kteří si objednali letošní rekreace u cestovní kanceláře ČD travel. Věřím, že i letos budete s výběrem spokojeni. Snažili jsme se rozšířit nabídku o evropské destinace, které jsou s vlastní dopravou a zařadili jsme Slovinsko – jezero Bled, Moravské Toplice a Ptuj a italské jezero Garda. Obě destinace si rychle našly své příznivce. Nabízejí totiž nejenom odpočinek a koupání v horských jezerech, ale i výlety do hor, cyklostezky a v obou případech zajímavou gastronomii. V případě Slovinska jsme sestavili i balíčky, kdy trávíte čtyři noci u jezera Bled a v závěru dovolené relaxujete tři noci v termálních lázních Ptuj nebo Moravských Toplicích. Oboje mají v sousedství velké aquaparky, které uspokojí všechny milovníky adrenalinu. Nejenom pro pohodáře jsou bazény s léčivou termální vodou.

V centru zájmu klientů jsou opět řecké ostrovy – Kréta, Zakynthos, Lefkada, staronově i Kos, nově pak Kefalonie a další. Hotel s all inclusive službami můžete najít na turisticky rušných ostrovech – hlavně na Krétě, Zakynthosu, Rhodosu. Ostrovy, jako jsou Santorini, Lefkada, Kefalonie, se vyznačují ubytováním v apartmánech s možností vlastního vaření. Sem míří ti, kteří chtějí hlavně objevovat krásy řecké přírody a gastronomie. Ostrovy jsou stvořené pro výlety a vždy vřele doporučuji půjčit si auto a nejkrásnější pláže objet. Pak budete mít nezapomenutelné zážitky a nádherné fotky.

Pro ty, kteří se ještě nerozhodli, mohu vřele doporučit Bulharsko – zvláště pak, pokud mají malé děti. Krátké letové časy, moře s příjemnými vlnami, pozvolný vstup do vody, písek na stavbu hradů, levné jídlo a služby – to jsou hlavní přednosti této destinace. Velice podobné podmínky jsou v Albánii, kde však máme převážně pokoje pouze pro dvě osoby. Pokud se vám nechce do letadla, můžete zvolit tradičně čisté moře v Chorvatsku. Léty ověřená destinace Drvenik je jednou z našich nejpobulárnějších – a to hlavně díky pohostinnosti majitelů tamních hotelů. V nabídce máme cenově výhodné termíny v září, kdy je zde klid a stále teplé moře. Nebo navštivte sousední Slovensko, kde nabízíme oblíbený balíček Bešeňová + Vysoké Tatry. A jestli jste se rozhodli objevovat krásy naší vlasti, pak můžete navštívit naše hotely blízko vody: Jestřábí na Lipně či Bezděz u Máchova jezera.

Destinace, která nejvíce utrpěla geopolitickými změnami, je Turecko. I když počet klientů stále narůstá, nedosahuje úrovně roků předešlých. Turecko je jednoznačně nejvýhodnější oblastí z pohledu cena/výkon. Hotely jsou špičkové, nabídka jídel je obrovská, moře krásné a nákupní možnosti jsou neomezené.

Ať už máte vybráno, nebo jste se ještě nerozhodli, nezapomeňte, že na dovolenou je nejlepší si vzít dobrou náladu, pozitivní přístup a chuť poznávat. Nečekejte „vepřo knedlo“ v řecké taverně a nezapomeňte, že „jiný kraj, jiný mrav“. Samozřejmě se mohou vyskytnout nějaké nedostatky či problémy. A od toho jsme tady my nebo delegáti, které jsme pro vás zajistili. Neváhejte a obraťte se na nás. Naším hlavním zájmem je, aby byla i letošní dovolená co nejkrásnější.

UVÁZLO V REDAKČNÍ SÍTI



Snímek z květnové jízdy Retro Ostravanu poslal **Jiří Vorel**. Rychlík zachytil na Novém spojení v Ústí nad Orlicí na přeložené trati směrem na Českou Třebovou. Poskytl nám také fotografii pořizovanou kdysi na stejném místě, ovšem ve staré stopě. Jejím autorem je zřejmě strojvedoucí **Pavel Danko**. Fotografie již byla publikována někdy před 60 lety na zadní straně tehdejšího Železničáře.



**Blanka Jíšová**  
ředitelka ČD travel



### Slovenský Papoušek se vydal z Děčína do České Kamenice

Parní lokomotiva Papoušek 477.013 vyrobená v roce 1951 se v sobotu 6. května vydala v čele zvláštních vlaků na trať mezi Děčínem, Benešovem nad Ploučnicí a Českou Kamenicí. Cestující si tak mohli ve čtyřech historických vozech Bam užít stoupání nádhernou krajinou z údolí Labe do Lužických hor tak, jako to bývalo běžné v sedmdesátých letech minulého století. V České Kamenici se stýkají území tří chráněných krajinných oblastí – Lužických hor, Labských pískovců a Českého středohoří. Pro fajnšmekry České dráhy připravily také jízdu po děčínském „trianglu“, tedy z děčínského hlavního nádraží přes Prostřední Žleb a Děčín východ zpět na hlavní nádraží. Vlak překonal Labe po ocelovém příhradovém mostě z roku 1874, který je pro osobní dopravu v současné době téměř nevyužíván. O jízdě byl mezi fandů železniční historie velký zájem. (red)

### Železniční doprava pro kraje zaměřila do Rakouska

Ke kulatému stolu ve Vídni zasedli 11. května zástupci ministerstev dopravy, Správy železniční dopravní cesty a Českých drah spolu s rakouskými partnery z ÖBB. Hlavními tématy jednání bylo provozování přeshraničních tratí, včetně plánovaných investic, jejich modernizace a v neposlední řadě také koordinace regionální a dálkové dopravy. „Otevřeli jsme problematiku tarifní integrace v rámci přeshraničních spojů v Jihočeském a Jihomoravském kraji, zlepšení přestupních vazeb v železniční stanici Rybník i vlivu modernizace ve stanici Břeclav,“ uvedl místopředseda představenstva ČD Ludvík Urban. Zástupci ÖBB informovali o studii modernizace železniční trati od hranic u Břeclavi do Vídně. Jak uvedli Viktor Plank z oddělení infrastruktury rakouských drah a Thomas Siegel z rakouského ministerstva dopravy, chtějí zajistit, aby tam vlaky mohly jezdit rychleji než 160 kilometrů za hodinu. Jde částečně o reakci na snahu Česka vybudovat z Prahy do Brna a dál na Vídeň v budoucnu vysokorychlostní trať. Rakoušané vnímají trať směrem na Prahu a do Berlína jako jednu z klíčových mezinárodních spojin. (rap)

## Lázeňskou sezonu zahájila jízda

Oslavy 750 let města Jeseník a zároveň zahájení další, v pořadí už 170. sezony v Priessnitzových léčebných lázních v sobotu 13. května odstartovala jízda parního vlaku, který vypravilo olomoucké Regionální obchodní centrum Českých drah. Nevšední akce, jež se odehrála pod záštitou hejtmana Olomouckého kraje, se zúčastnily stovky ma-



Terminál vznikne i v Moravské Třebové

V Moravské Třebové, která leží na železniční trati Česká Třebová – Chornice v Pardubickém kraji, by v budoucnu měl vyrůst nový dopravní terminál. Zástupci města už požádali o dotace z evropského Integrovaného regionálního operačního programu, konkrétně ve výzvě „Výstavba a modernizace dopravních terminálů“. Cílem stavby přestupního dopravního terminálu je mimo jiné zlepšení vzhledu okolí železničního nádraží. Město již vykoupilo staré budovy a plochy v bezprostřední blízkosti stanice, jež by se měly proměnit v parkoviště pro individuální dopravu a zastávky regionální autobusové dopravy. Nově má vzniknout vícepatrová věž na samoobslužné odkládání jízdních kol, podobná třeba té v Přerově. Součástí výstavby je i úprava zeleně a doplnění městského mobiliáře. Tím vznikne důstojný přestupní uzel na vlaky Českých drah, které z Moravské Třebové zajišťují dopravu především do České Třebové, ale i do Džbelu v Olomouckém kraji, nebo jihomoravských Velkých Opatovic a Boskovic. (mah)



# Šlechtičny

lých i velkých cestujících. Vlak v každé nácestné stanici přivítaly davy nadšených lidí a fanoušků železniční historie, kteří obdivovali nejen parní lokomotivu 475.101, zvanou Šlechtična, ale i zakladatele jesenických Lázní Vincence Priessnitze s manželkou Sofií a doprovodem v historických kostýmech z doby takzvaného Biedermeieru. V lázeňském městě mohli účastníci parní jízdy navštívit doprovodný program, kde vystoupila například slovenská zpěvačka Kristína nebo Swing dixieland Armády České republiky. Nejmladším oslavencem se stala parní lokomotiva Šlechtična, která má letos 70leté jubileum. Oslavy se mohly uskutečnit také díky finančnímu příspěvku mnoha partnerů této akce. (mah)



FOTO: ČD, MICHAL VAŇA, CENTRUM STUDIÍ GENOCID

## ČD podpořily Centrum studií genocid v Terezíně

Jeden vagon Vlaku Lustig, který projíždí Evropou a připomíná nacistické transporty za 2. světové války, stanul na nádvoří bývalých kasáren v Terezíně a symbolicky 9. května zahájil provoz zdejšího nově založeného Centra studia genocid. Jeho cílem je prosazení školní výuky o příčinách a důsledcích genocid, etnických čistek a masového vyvražďování ve světových dějinách. Nejvíce rozšířen je tento studijní obor v USA. V Evropě obdobné centrum funguje třeba ve Švédsku nebo Velké Británii. V prostorách bývalého židovského ghetta ho doprovází i řada vzdělávacích a kulturních akcí. Projekt centra studií se rozhodly podpořit také České dráhy, a to na základě dlouhodobé spolupráce na projektu Vlak Lustig. Jeho už 6. ročník se přímo v centru na podporu studií genocid uskuteční od 10. do 16. července a součástí je i divadelní představení Modlitba pro Kateřinu Horovitzovou, které se uskuteční 14. a 15. července. Další vzdělávací, informační a kulturně-sportovní programy má centrum naplánované až do roku 2020. (red)



## Železničář uspěl v soutěži Fénix content marketing

Čtrnáctideník Skupiny České dráhy Železničář si připsal další úspěch v soutěži Fénix content marketing. V letošním ročníku výročních cen pro obsahové projekty skončil na skvělém druhém místě v kategorii B2E noviny a časopisy a noviny státní správy a veřejného sektoru. Výsledky čtvrtého ročníku soutěže firemních médií Fénix content marketing, pořádané agenturou Freya Kateřiny Borovanské, byly vyhlášeny ve čtvrtek 27. dubna v prostorách Pražské křižovatky. Porotci vybírali vítěze v celkem třinácti kategoriích. Oznamovali také jména držitelů čtyř zvláštních ocenění. Soutěž oceňuje inovativnost, efektivitu, kvalitu zpracování, kreativitu, odvážné klienty, schopné a profesionální agentury. Hodnotilo se nejen grafické zpracování a poutavost titulu, ale zvláštní důraz porotci kladli také na obsahovou stránku, hodnotu sdělení a strukturu publikace. (red)



Brněnský železniční uzel zažije letos v létě jednu z nejrozsáhlejších výluk železniční dopravy. Jak jsme již na stránkách Železničáře informovali, stodenní omezení začne

3. června a je plánováno až do 10. září. Nejpodstatnější změnou bude zastavování vlaků EuroCity a railjet namísto na hlavním nádraží nejen v znovu zprovozněné stanici Brno dolní nádraží, ale také v Brně-Židenicích. Ten, kdo pojedje rychlíkem z Havlíčkova Brodu, bude muset zprvu přestupovat v brněnském Králově Poli na náhradní tramvajovou linku směřující na hlavní nádraží, od 1. července, kdy započne další část výluky, rychlíky jízdu ukončí již v Tišnově. K tomu všemu bude na dobu výluky zaveden u osobních vlaků na trase Brno – Tišnov pouze půlhodinový interval a linka S3 bude rozdělena na severní a jižní větev. Jiná organizace provozu vznikne i na dočasně rozdělené lince S2. Vzhledem ke komplikovanosti akce bude vhodné se před každou jízdou informovat na webové stránce [www.cd.cz/jizdni-rad/omezeni-provozu/vyluka](http://www.cd.cz/jizdni-rad/omezeni-provozu/vyluka). (mah)

Brno čeká omezení železniční dopravy

# Chceme lidi inspirovat k cestování vlakem

Na začátku roku se stala ředitelkou odboru cenotvorby a produktové komunikace a převzala tak část kompetencí do té doby spadajících pod odbor obchodu osobní dopravy. Po několika měsících v ředitelském křesle hodnotí Zuzana Čechová tento krok jako úspěšný. V rozhovoru pro Železničáře navíc prozradila, na jaké novinky se mohou cestující Českých drah v letní sezoně těšit.

JOSEF HOLEK | FOTO: MICHAL MÁLEK

## Zhodnoťte po čtvrt roce fungování modelu, kdy část odboru obchodu osobní dopravy přešla pod vás.

Nový odbor funguje bez problémů, přechod byl velmi hladký. Podařilo se nám uskutečnit úspěšné marketingové kampaně Za výprodeji do Německa, Jižní expres, Slováký expres, Vlakem do zahraničí s včasnou jízdenkou Evropa nebo Vlakem na Slovensko. Dále jsme dokázali s obchodními partnery vyjednat nové atraktivní ceny do zahraničí například do Rakouska, Švýcarska a na Slovensko, spustit aplikaci ČD Komunikátor. Další novinkou je spuštění nového webu – tady nám čísla ukazují, že si ho naši zákazníci oblíbili. Za období prvního měsíce od spuštění se zvýšil počet návštěv oproti stejnému období v loňském roce o sto tisíc a registrujeme také nárůst tržeb o čtyřicet procent. Dále jednáme s kraji o způsobu propojení v oblasti odbavení a podařilo se nám významně posílit naši pozici při rozšiřování technologie MAP struktury do jednotlivých krajských dopravních systémů. Naším cílem je zjednodušit odbavení cestujících a umožnit jim plně využít výhody krajských integrovaných systémů. Připravujeme zavedení In Karty do aplikace Můj vlak, což umožní cestujícím nově cestovat bez plastové In Karty, na tuto novinku se cestující mohou těšit na podzim tohoto roku. Ještě zmíním, že jsme významně pokročili ve dvou klíčových projektech souvisejících s modernizací odbavení a péče o zákazníky, projektem MISOP a projektem vytvoření jednotné zákaznické databáze nutné pro efektivní komunikaci s našimi zákazníky ohledně obchodních nabídek. Zásadním způsobem také upravujeme podmínky uplatnění práva z přepravní smlouvy jízdních dokladů tak, aby již od září bylo možné jízdní doklady zakoupené na e-shopu vracet bez srážky patnáct minut před odjezdem zvoleného vlaku.

## Proč se vlastně k rozdělení odborů přistoupilo?

Je to především kvůli velikosti bývalého odboru. S ohledem na velký rozsah agendy jsme již delší dobu fungovali rámcově tak, že jsme měli kompetence rozdělené podle oddělení. Hlavním benefitem nového modelu je bezesporu prohloubení spolupráce mezi odděleními. Pokud to trochu zjednoduším, oddělení cenotvorby a obchodních analýz analyzuje tržby a počty cestujících a vymýšlí strategii cenotvorby, tedy jakým způsobem nejlépe přilákat nové cestující do našich vlaků prostřednictvím ceny a přitom navyšovat tržby ČD. Oddělení tarifů, technologie a zkoušek převtělí tuto strategii do potřebných předpisů a zajistí komunikaci vůči našim zaměstnancům, oddělení marketingu podpoří tyto záměry marketingovými kampaněmi a skupina médií zajistí, aby vše, co jsme vymysleli, fungovalo na webu a v naší aplikaci.

## Co nového přinese produkt Akční jízdenka na léto? Bude se nějak výrazně měnit?

V loňském roce jsme zavedli zkrácenou týdenní formu, což přineslo velmi dobré ekonomické výsledky, patrný je nárůst prodeje kusů na dvojnásobek a navýšení celkových tržeb za daný produkt o třicet procent. Tento úspěšný model chceme zachovat i pro letošek. Navíc jsme připravili síťovou jízdenku na kolo za 99 korun, která doplní stávající tarifní produkty týkající se kol.

## Můžete říci, jaké jsou současné cíle marketingové komunikace Českých drah?

V rámci marketingu jsme si stanovili jako primární cíl získat nové cestující. V následujících letech chceme do vlaků nalákat cestující z mladé generace. Zároveň je nutné přetáhnout další zákazníky ze silnic. Proto jsme jako klíčovou kampaň zařadili na podzim tohoto roku kampaň *Auta versus vlaky*, která bude k vidění mimo jiné v televizi, v červnu zahajujeme natáčení. Druhým cílem je udržet stávající klienty, přesvědčit je o dalších možnostech cestování, které dosud nevyužili. Tady mám na mysli například cestování do zahraničí. V jarních měsících jsme se proto zaměřili v kampaních na podporu včasné jízdenky Evropa. Stále je mnoho cestujících, kteří se domnívají, že cesta vlakem do zahraničí stojí tisíce. Při včasné koupi jízdenky jsou to však stokoruny. Je naším úkolem tuto informaci co nejvíce rozšířit. Dále chceme prohloubit informovanost o možných destinacích a službách, které mají k dispozici, tedy Můj vlak, In Karta, web, ČD Body, služby na palubě a další. Pro naplnění těchto cílů vytváříme cílené mediální kampaně.

## Jak vnímáte stále silnější přesun z tradičních kanálů k on-line komunikaci?

Je to přirozený a očekávaný vývoj a my jsme na něj připraveni. Všechny naše kampaně připravujeme tak, abychom je mohli umístit do on-line médií včetně sociálních médií. Realizujeme výkonnostní kampaně, kdy sledujeme, jak na které webové stránky naše reklama funguje, a přizpůsobujeme její umístění podle množství kliků na naši reklamu. Zajišťujeme také, aby při vyhledávání klíčových slov týkajících se cestování vlakem byly naše obchodní produkty nabízeny na prémiových pozicích. V loňském roce jsme navíc

”

Přesunout lidi z aut do vlaku je velmi náročné. Aby se to podařilo, je k tomu zapotřebí souběh několika věcí: efektivní dopravní spojení, které je konkurenceschopné k jízdě vlakem či solidní a hlavně stabilní kvalita vlaku.





## ZUZANA ČECHOVÁ

Zuzana Čechová vystudovala pražskou Vysokou školu ekonomickou, obor Mezinárodní obchod, později tamtéž absolvovala doktorské studium, jež zakončila titulem Ph.D. Pro České dráhy pracuje od roku 2011, postupně se přes pozice vedoucí oddělení strategie a obchodních analýz osobní dopravy a zástupkyně ředitele odboru obchodu dopravy dostala na ředitelku odboru cenotvorby a produktové komunikace. Pochází z Příbrami, miluje lyžování, jízdu na kole, turistiku a vaření.

významně podpořili naše působení na Facebooku a letos chceme pokračovat. Nyní stále častěji zařazujeme na náš profil krátká videa, která mezi mladými uživateli sociálních sítí fungují nejlépe. Ve větší míře chceme rozjet i náš profil na síti Instagram a Youtube. V oblasti sociálních médií spolupracujeme s vysokými školami, kdy se studenty v rámci workshopů konzultujeme obsah, který umístíme na náš facebookový profil.

### **Jakých výsledků národní dopravce na tomto poli již dosáhl?**

Oficiálně jsme spustili náš profil na začátku minulého roku. Máme téměř pětadvacet tisíc fanoušků a jejich počet nadále narůstá. Za první kvartál roku 2017 se zvýšil o třicet procent. Na šedesát procent dotazů odpovíme do hodiny, na zhruba tři čtvrtiny dotazů odpovíme do tří hodin. Pokud se podívám na naše příspěvky, největší dosah zaznamenal ten o Jízdence na léto. Video vidělo přes půl milionu uživatelů. Chceme uživatele sociálních sítí, a nejen je, inspirovat ke strávení volného času návštěvou zajímavých míst, kdy si jako dopravu zvolí vlak národního dopravce.

### **Jak se tato snaha promítá do motivace lidí přesednout z auta do vlaku a co je potřeba udělat pro to, aby se tahle tendence udržela, respektive zesílila?**

Přesunout lidi z aut do vlaku je velmi náročná disciplína. Aby se to podařilo, je k tomu zapotřebí souběh několika věcí: efektivní dopravní spojení, které je konkurenceschopné k jízdě vlakem, či solidní a hlavně stabilní kvalita vlaku – modernizované nebo nové vozy či jednotky s kvalitními službami na palubě. Hovořím třeba o připojení k internetu pomocí wi-fi, cateringu, milém personálu, přijatelné ceně za jízdenku a efektivní komunikaci. Pokud se toto podaří, nárůst cestujících je téměř zaručen.

### **Na které lince je tento optimální mix nejpatrnější?**

Podařilo se to například na relaci Praha – Tábor – Česká Budějovice, kde se významně zrychlilo vlakové spojení. Jezdí zde modernizované vozy s ČD minibarem. Počítáme i s wi-fi. Za cestu z Prahy do Budějovic pak dáte slušných 119 korun. Nárůst cestujících a tržeb v relacích, pro které se cesta výrazně zrychlila, je o třicet procent. Je to společná práce nejen našeho odboru, ale všech odborů napříč ČD.

# ČD Muzeum v Lužné zahájilo další sezonu

Milovníci historie si opět nenechali ujít zahájení letošní sezony v ČD Muzeu Lužná u Rakovníka. O prvním parním víkend, který se odehrál 13. a 14. května, sem navíc zavítala zvláštní návštěva ze slovenského Popradu – parní lokomotiva Papoušek 477.013.



JOSEF HOLEK | FOTO: MARTIN ŠVANCAR

Unikátní Muzeum ČD v Lužné u Rakovníka o druhém květnovém víkend otevřelo své brány tradiční akcí První parní víkend. Dvoudenní program navštívily více než dvě tisícovky lidí nejen z Čech, ale i z Německa. Sobotnímu otevření předcházela páteční příjezd protokolárního vlaku z pražského Masarykova nádraží, kterému vedla lokomotiva T478.1008.

Pátek patřil oficialitám spojeným s příjezdem protokolárního vlaku se všemi, kteří se nějakým způsobem zasadili o rozvoj železnice. Ve vlaku či přímo na místě nechyběli ani zástupci managementu Českých drah. „Vidíme, že železnice má budoucnost, neboť existuje určitý trend zájmu cestujících o tuto dopravu. Jen naše společnost za minulý rok přepravila přes sto sedmdesát milionů lidí. Máme tedy společenskou zodpovědnost,“ řekl přítomným hostům generální ředitel a předseda představenstva ČD Pavel Krtek. „I v budoucnu budeme pokračovat v nostalgických jízdách a udržování tradice a odkazu,“ dodal. Také souprava „protokoláru“ se nesla v duchu retro, neboť ji tvořily bautzenské renovované vozy řad Aa, ABa, B nebo BDs. Ty dopravce zařazuje například na spoj Retro Ostravan.

## Akce ve znamení Papoušků

Víkend už ale patřil jen návštěvníkům z řad veřejnosti. Dopravce pro ně připravil bohatý doprovodný program. Stovky lidí přijely z pražské „Masaryčky“ speciálně vypravenými vlaky, v jejichž čele se pyšnila parní lokomotiva 354.195 či dvojice Papoušků 477.043 s popradskou kolegyní 477.013. Slovenští kolegové s Papouškem pak v neděli do metropole odvezli odpolední speciál a pokračovali na východ. „Ranní nedělní spojení měla ještě spolu s Všudybylkou zajistit parnička 464.008, bohužel se po cestě do Prahy porouchala,“ upřesnil Miloslav Kothera, vrchní přednosta luženského Depa historických vozidel (DHV). Všudybylka byla i v čele výletních vlaků z Lužné do nedalekého Stochova, český Papoušek se v depu blýskl novým modrým nátěrem. Nově se v muzeu představily rovněž stroje 749.250, 180.001 a 181.001.

Muzeum ČD v Lužné u Rakovníka se již od roku 1999 zabývá údržbou a provozem historických kolejových vozidel, která po dlouhých letech ve službě dělají nyní radost železničním nadšencům zájemcům o historii dopravy. ◆



## DŮ DRÁŽNÍ ÚŘAD INFORMUJE

Ve dnech 25. a 26. dubna hostil Drážní úřad kolegy ze slovenského Dopravného úřadu. Za hostitele vedl delegaci ředitel DŮ Jiří Kolář, v čele slovenské pak stanul předseda Dopravného úřadu Ján Breja. V rámci pravidelné spolupráce si čeští a slovenští zástupci institucí vyměnili aktuální novinky z oblasti světové působnosti. Češi mimo jiné informovali své partnery o základních změnách v pravomo-

cích, které vychází z novelizace zákona o dráhách, která je účinná od 1. dubna letošního roku.

Spolupráce bude nadále pokračovat. Již koncem května navštíví slovenští kolegové znovu náš úřad, aby byla navázána spolupráce i v dalších oblastech, zejména v problematice řešící společné státní dozory, systém bezpečnosti pro osvědčení dopravců či licencí

k provozování drážní dopravy. Jak postupovat společně v těchto činnostech, budou řešit jednotlivé pracovní skupiny, které připraví své návrhy k dalšímu projednání a případně schválení.

Poprvé instituce navázaly kontakt v roce 2015. Zástupci se shodli, že nadále hodlají rozvíjet spolupráci a sdílet své poznatky i v dalších letech.

# Cyklovlak do Blatné přilákal řadu nadšenců

Vždy dvakrát do roka vyráží z Plzně speciální cyklovlak. Letošním prvním cílem se v sobotu 6. května stala Blatná na jihu Čech. Akce, kterou spolupořádá plzeňské Regionální obchodní centrum ČD, se pokaždé těší obrovskému zájmu. Ani posledně tomu nebylo jinak, vlak byl zcela zaplněn.

JOSEF HOLEK | FOTO: AUTOR

Speciálně vypravené cyklovlaky si nenechají každoročně ujít stovky cyklistů všech věkových kategorií. Soupravy obvykle vyráží z Plzně dvakrát do roka, nejčastěji do destinací v západních, středních a jižních Čechách. Letošní první dějství zavedlo cykloturisty do jihočeské Blatné. A sedmivozová souprava byla zaplněna do posledního místa.

Pravidelnou účastnicí je i Soňa Procházková z Plzně. „Občas vynechám jen podzimní termíny. To bývám v zahraničí,“ prozradila. Cyklistice holduje řadu let, letos je to však se sportováním slabší, a to kvůli počasí. „Mám najeto jen sto padesát kilometrů, loni jsem jich měla touhle dobou přes pět stovek,“ postěžovala si. Pravda, ačkoli se ráno zdálo, že ani zatím posledního cyklovlaku počasí příliš nebude přát, účastníky to nikterak neodradilo a jízdu vlakem si patřičně užili. „Nebudeme to přehánět, chceme udělat takových padesát kilometrů,“ zhodnotila plány Soňa Procházková po výstupu v Blatné. Nakonec jedenáctá rozhodla, sluníčko se vyklubalo a byl krásný slunečný den, ideální pro výlet na kole.

## Zvládnutelné vršky

Spolu s ní jelo ve vlaku dalších 229 cyklistů a několik desítek pěších turistů. „Nejen v přírodě, ale i ve vlaku pokaždé panuje fantastická atmosféra. Je to společenská akce, kdy se lidé ve vlaku



sejdou, posedí a popovídají si,“ zhodnotil jízdu Vladimír Kostelný, ředitel plzeňského Regionálního obchodního centra ČD (ROC). „Potřebovali bychom každý osobní vůz proložit bistro. Jeden je málo, tvořily se fronty,“ doplnil Kostelný.

Cestující a zároveň cyklisté se mohli vypravit po zelené turistické značce po Blatenském okruhu anebo přes Chanovice do Lnářů. „Jsou to kopečky, které obvykle dají člověku zabrat, ale nakonec je vždy zvládneme,“ popsal Jiří Holomel, jeden ze spolupořadatelů.

Cyklovlak už několik let pořádá plzeňské ROC spolu se zdejším domem dětí a mládeže Radovánek. Příští – jubilejní padesátý – zamíří do Českého krasu. Výletníkům se otevře i vlečka Mo-



řina, vlak tedy zajede až do blízkosti lomu Amerika. Posléze se cyklisté vydají k Berounce a podél ní až do Berouna. Do středních Čech se cyklovlak z Plzně vydá 9. září. ◆

## KARLOVY VARY SE DOČKALY NOVÉHO NÁDRAŽÍ, K VLAKŮM JE ZATÍM DALEKO

Cestujícím začala na karlovarském horním nádraží sloužit nová výpravní budova za několik desítek milionů korun. Do nového se zároveň přestěhovali i zaměstnanci Českých drah. Například pokladni pro mezinárodní i vnitrostátní dopravu už sedí v provizorních prostorech přízemí nového objektu, po letních prázdninách se přesu-



nou do plnohodnotných pokladen v prvním patře. Lidé se však nemusí obávat, že by z přízemí, které navazuje na parkoviště, museli běhat jen po schodech, k dispozici je i výtah a stavba je plně bezbariérová. Pokladny v patře jsou v těsné blízkosti prvního nástupiště. „Až bude hotový první peron, otevřeme pokladny v prvním patře. Správa železniční dopravní cesty nám přislíbila, že to bude na začátku září,“ upřesnil Daniel Jareš, manažer ústeckého Regionálního pracoviště Zákaznického personálu ČD (RP ZAP), kam karlovarští spadají.

Byť je prosklená budova plně funkční, schody i výtah zůstanou uzavřeny až do září. Pokud by totiž cestující vyšli z prvního patra směrem ke kolejišti, skončili by přímo uprostřed staveniště. Spolu s výstavbou budovy totiž SŽDC nechává rekonstruovat celé nádraží. Prodej jízdenek v nových pokladnách by tedy byl pro zákazníky nepohodlný. Už takhle se musí po nákupu jízdenky vrátit se zpět

na parkoviště respektive zastávku MHD a jít několik stovek metrů do vršku ke kolejišti, k chomutovskému zhlaví.

## Peníze přidala EU

SŽDC otevřením nové budovy zahájila druhou část modernizace karlovarského horního nádraží, tedy rekonstrukci kolejiště. Během první části stavby stavaři strhli původní výpravní budovy a na jejich místě postavili moderní halu vycházející z návrhu architekta Petra Franty.

V nejbližších měsících firma vybuduje první a druhé nástupiště, práce začaly i na podchodu. Kromě výstavby nového podchodu se dále provedou potřebné úpravy železničního svršku a spodku, staničního zabezpečovacího zařízení, trakčního vedení a dalších návazných zařízení. Celkové náklady činí bezmála tři čtvrtě miliardy korun, více než půl miliardy směřuje z evropských fondů. (hol)

# ČD Cargo rozšíří flotilu lokomotiv o další Vectrony

*Nasazení Vectronů na území jiných států je součástí expanzních cílů ČD Cargo. Lokomotiva 383.005 byla při své cestě z Brna do Rostocku zachycena několik kilometrů před Berlínem.*

Dceřiná společnost Českých drah ČD Cargo pokračuje v modernizaci svého vozidlového parku. Dozorčí rada firmy 25. dubna schválila nákup dalších lokomotiv Vectron od společnosti Siemens. Jednalo se o poslední krok, který předsedovi představenstva ČD Cargo Ivanu Bednářikovi umožnil podepsat smlouvu na nákup dalších tří strojů, respektive uplatnit smluvní opci na jejich pořízení.

MICHAL ROH | FOTO: MICHAL ROH ML., JIŘÍ ŠTEMBÍREK

Stalo se tak skoro přesně rok po slavnostním podpisu smlouvy mezi ČD Cargo a společností Siemens ČR na dodávku prvních pěti interoperabilních Vectronů. Lokomotiva Vectron díky vysokému výkonu 6,4 MW umožňuje efektivně přepravovat i těžké vlaky na tratích, které jsou zatíženy hustým provozem osobních vlaků. V základním dodávaném provedení je lokomotiva vybavena pro provoz v sedmi státech střední a východní Evropy, což umožnilo zrychlit přeshraniční přepravu bez tradiční nutnosti výměny lokomotivy na hranicích, například v Děčíně. Vzhledem k modulární koncepci lokomotivy může být dovybavena pakety pro provoz v dalších zemích.

## Nechybí zabezpečovací zařízení ETCS

Cena jedné lokomotivy se opět pohybuje okolo 100 milionů Kč, a to včetně vybavení nejmodernějším zabezpečovacím zařízením ETCS. Trojice strojů by měla být dodána na přelomu roku 2017/2018. „Lokomotivy najdou uplatnění především při vozbě vlaků intermodální dopravy nejen

## VECTRON U ČD CARGO

**13. dubna 2016**

podpis smlouvy mezi ČD Cargo a Siemens Česká republika o dodávce pěti lokomotiv Vectron

**31. května 2016**

Technicko-bezpečnostní zkouška první lokomotivy s číslem 383.001 na trati Velim - Poříčany

**26. září 2016**

nasazení Vectronu 383.002 na vlak s automobily mezi Žilinou a Hamburkem

**30. září 2016**

předání páté lokomotivy (383.004) Vectron ČD Cargo ve výrobním závodě Siemens v Allachu

**2. října 2016**

Vectron 383.002 dojel s vlakem ČD Cargo do rumunské stanice Curtici

**19. října 2016**

Vectron 383.005 dojel s vlakem ČD Cargo se silničními návěsy do přístavu Rostock

**11. prosince 2016**

začátek turnusového nasazení lokomotiv na vlaky s automobily mezi Slovenskem a Německem

**21. prosince 2016**

Vectron 383.003 dojel s vlakem ČD Cargo do rakouské stanice Gratwein-Gratkorn

**25. dubna 2017**

podpis opce na pořízení tří dalších Vectronů

s kontejnery, ale i se silničními návěsy. V červnu plánujeme nasadit Vectron na již provozovaný vlak s návěsy mezi Brnem a Rostockem, nově by se mohly objevit v německém Braunschweigu, slovinském Koperu a určitě také v Rakousku,“ řekl Ivan Bednářik. „Během dosavadního provozu Vectronů u ČD Cargo jsme se nesetkali s většími technickými problémy nebo závadami. Potvrzuje to i čísla o kilometrickém proběhu lokomotiv, který běžně dosahuje 700 kilometrů, ale výjimkou není ani tisíc kilometrů ujetých za den,“ dodal předseda představenstva.

„Rozhodnutí společnosti ČD Cargo využít opci na tři lokomotivy Siemens Vectron vnímáme jako vyjádření spokojenosti zákazníka s již dodanými lokomotivami z loňského roku. Velmi nás těší, že jeden z nejvýznamnějších hráčů na středoevropském trhu železniční přepravy zboží rozšířil svou flotilu Vectronů, která bude brzy čítat osm vozidel. Věříme, že tímto naše obchodní spolupráce nekončí a lokomotivy Vectron se budou na českých železnicích objevovat čím dál častěji,“ uvedl Roman Kokšal, ředitel divize Mobility, Siemens ČR.

S Vectrony ČD Cargo se v současné době můžeme setkat zejména na vlcích s automobily mezi Nymburkem a německou seřadovací stanicí Falkenberg (Elster). Výjimkou však není ani nasazení některého z Vectronů na vlcích s kontejnery mezi Českou Třebovou a Bratislavou. A jak zmínil předseda představenstva ČD Cargo Ivan Bednářik, od června bude jeden z Vectronů pravidelně vozit tři páry vlaků se silničními návěsy LKW Walter z Brna do Rostocku. ◆



Odejezd uceleného vlaku s automobily ze stanice Žilina



V labském údolí se můžeme s Vectrony ČD Cargo setkat zcela běžně.

# SKROMNÝ ČTYŘKOLÁK SLAVÍ STOVKU



Jakkoli se to může zdát poněkud zvláštní a těžko uvěřitelné, první, ale i druhá světová válka, přinesly nebývalý rozvoj dopravy. Pro železnici i pro železniční průmysl představovaly oba tyto kruté konflikty překvapivě velký rozmach. A tak není divu, že právě před sto lety byla v lokomotivce Breitfeld a Daněk ve Slaném vyrobena lokomotiva 170.323 (později u ČSD jako 434.0148).

JÍŘÍ POHL | FOTO: MARTIN HARÁK, ONDŘEJ ŘEPKA, SBÍRKA PETRA KAVÁNA

Dnes už si nejspíš ani nedokážeme představit, jak obtížné muselo být zajistit chod továrny, dodávky materiálu a zejména pracovní síly ve třetím roce první světové války, kdy byli další a další muži povoláni do armády. Ale i přesto se dodnes dochoval výsledek jejich práce, který již sto let slouží dalším generacím. Je jím lokomotiva 434.2186, která vznikla v roce 1936 přestavbou zmíněného stroje 434.0148. Její poselství má mnoho podob.

## Vše začalo u Karla Gölsdorfa

Na přelomu 19. a 20. století byl vůdčí osobností rakouských drah v oblasti vývoje lokomotiv

## ČTYŘKOLÁK OČIMA STROJVEDOUČÍHO MICHALA KUČERY Z DKV PRAHA

Mezi depa, kde se začátkem 80. let tak trochu zastavil čas a kde bylo ještě možno dožívající parní lokomotivy zastihnout, bylo Lokodepo Praha Vršovice. Zde jsem měl tu možnost začít svou topičskou praxi na topičkách – lokomotivách již nejezdících a upravených pro vytápění prostor depa. Přitom si nebylo možno nevšimnout, že v depu je ještě jedna parní krasavice 434.2186, o níž se starala parta výběrných lidí, kteří mě brzy přijali mezi sebe. Po čase stráveném na „topičské“ straně přišla i moje chvíle, kdy jsem složil požadovanou zkoušku a konečně si mohl „zatáhnout za střevo“ jako strojvedoucí. Oproti moderním strojům je i dnes u parní lokomotivy nutná podrobná prohlídka a pečlivá příprava. Při samotné jízdě je velmi důležitá nejenom perfektní souhra mezi strojvedoucím a topičem, ale také výborná znalost konstrukce lokomotivy a principů fungování jejích jednotlivých celků, aby bylo možno odstranit případnou vzniklou závadu na trati. Strojvedoucí se musí naučit lokomotivu „poslouchat“, aby nejenom pohledem, ale i sluchem dokázali rozpoznat, zda stroj jede bezchybně nebo zda má nějaký technický problém či počínající závadu.

hlavní konstruktér Karl Gölsdorf. Podle jeho návrhů vzniklo mnoho typů strojů v širokém spektru jejich použití. Pro dopravu rychlíků na horských tratích vytvořil výkonnou čtyřspřežní lokomotivu řady 170, vyráběnou v Rakousku od roku 1897. Gölsdorf si byl velmi vědom zásadního významu účinnosti parního stroje. Čím vyšší účinnost, tím vyšší trakční výkon a tím hospodárnější provoz. K lepšímu využití energie páry nahradil Karl Gölsdorf tradiční dvojčítý parní stroj sdruženým parním strojem, tedy dělenou expanzí. Pára napřed prochází vysokotlakým válcem a následně nízkotlakým válcem. Dělená expanze vede k nižšímu poklesu teploty páry expandující ve válci parního stroje, což se příznivě projevuje snížením její spotřeby. Lokomotiva tím pádem disponuje vyšším výkonem a je v provozu hospodárnější. Princip dělené expanze použil Karl Gölsdorf i u lokomotiv řady 170.

Proces neustálého překonávání mezi techniky není jen příznakem současnosti, projevoval se už také na přelomu 19. a 20. století. Wilhelm Schmidt a jeho vynález přehříváče páry, vloženého do kouřových trubek žárotrubného kotle, znamenal pro obor parních

lokomotiv revoluční změnu. Přehříváč páry je zařízení parního kotle sloužící ke zvyšování teploty vyrobené syté páry a jeho přínos byl, podobně jako v případě dělené expanze, ve zvýšení výkonnosti a hospodárnosti. A to účinkem ještě vyšším. Zpočátku byly pár let obě techniky aplikovány společně, byly vyráběny lokomotivy se sdruženým parním strojem a s přehříváčem páry. Avšak záhy se ukázalo, že účinek přehříváče dokáže nahradit efekt dělené expanze, tedy že lze dělenou expanzi vynechat. Tak dospěla postupnými kroky technika parních lokomotiv k uspořádání přehřátá pára – dvojčítý parní stroj, které bylo následně desítky let standardně aplikováno. A to až do zániku oboru parních lokomotiv ukončením jejich výroby.

## Přestavbou vznikly spolehlivé stroje

Meziválečné ČSD měly ve svém stavu celkem 377 lokomotiv řady 434.o. Sice zánovních a provozně vhodných a potřebných, ale již technicky zastaralých – chyběl jim přehříváč. Proto prošly přestavbou. Dosazen na ně byl



Poslední roky byly doménou Čtyřkoláku Posázavské linky.



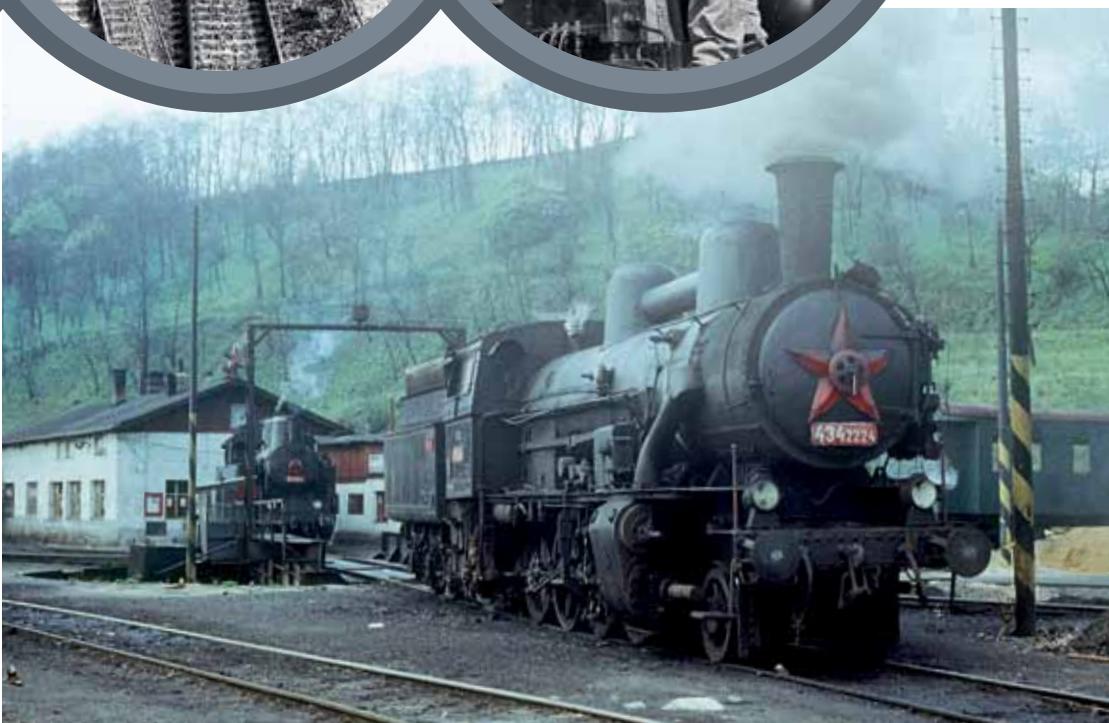
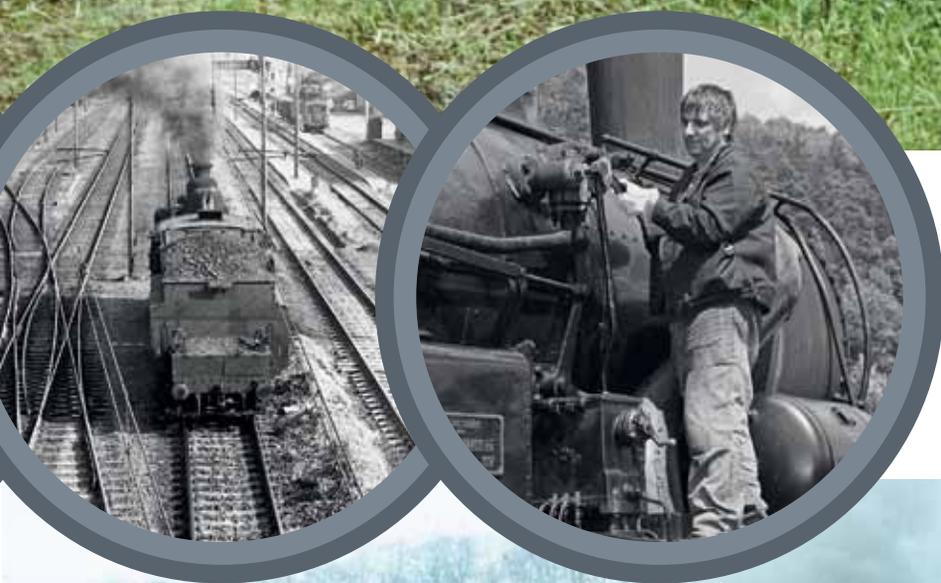
← Smíšený vlak v čele s lokomotivou 434.208 během posunu vyjíždí v dubnu roku 1978 ze stanice Lomnice nad Popelkou.

přehříváč a parní stroj byl zjednodušen úpravou na dvojčítý. Tak vznikla řada 434.2, lidově zvaná Dvojka nebo Čtyřkolák. Celkem bylo v letech 1929 až 1951 přestavěno 345 lokomotiv! Potřeba vysunout komín a dýmnici trochu dopředu, aby před přední trubkovnicí válcového kotle vznikl prostor pro komoru přehříváče, vedla ke vzniku dozađu zahnutých přítokových trubek. Ty daly těmto lokomotivám charakteristický vzhled jakéhosi frajera s rukou v kapse. Z dobrých strojů řady 434.0 vznikly rekonstrukcí ještě lepší lokomotivy řady 434.2. Výkonnější, s nižší spotřebou uhlí i vody. A také s velmi spolehlivým pojezdem a strojem, a to díky rovnoměrnému silového působení dvojčitého parního stroje na ložiska dvojkolí i pohonu. Těžištěm nasazení lokomotiv 434.2 byla u ČSD především nákladní doprava, avšak s oblibou byly používány i k dopravě osobních zastávkových vlaků, kupříkladu mezi Prahou a Nymburkem, ale i jinde.

#### Stroj sloužil na Těšnově

Při vzpomínce na nádraží Praha Těšnov si kromě zbytečně zničené krásné budovy stále více uvědomuji nenahraditelnou ztrátu železničního kolejového spojení ze severovýchodu přes Libeň a Karlín do centra Prahy s ideálním přestupem na dvě linky metra. V dřívější době bylo téměř pravidlem, že rychlíky a dálkové osobní vlaky dopravovaly do Prahy lokomotivy mimopražských dep a pražským strojům spíš náležely jen místní výkony. Údělem těšnovské výtopy, spadající pod hlavní depo Praha-střed, bylo především posloužit obrátům libereckých, turnovských, nymburských, královéhradeckých a jihlavských parních strojů, zejména řad 354.1, 354.7 a 464.0.1,2. Tak trochu stranou této elity byla depo pod oblouky Negrelliho viaduktu přidělena nevelká skupina skromných lokomotiv řad 434.1 a 434.2. Ty, ač vzhledově různé, svorně působily ve společném turnusu zajišťujícím vozbu místních nákladních vlaků. Nebyla to snadná služba. Namáhavě dopravovaly těžké vlaky z nákladního nádraží na Rohanském ostrově z údolí Rokytky podél starého plynojemu táhlým obloukem vzhůru do Vysočan, často ve dvojici. Za Vysočany je čekalo náročné, šest kilometrů dlouhé stoupání k odbočce Skály a odtud dále pokračovaly do Satalic či do Horních Počernic.

Jednou z nenápadných služebnic z těšnovské výtopy, na kterou doslova shůry shlížely pyšné lokomotivy 387.0 a 498.0 z děčínské trati, byla řadu let i nyní jubilující lokomotiva 434.2186. Kdo by si tenkrát pomyslel, že právě ona se za pár desítek let stane objektem nikoli jen stovek, ale tisíců fotografických snímků. V šedesátých letech minulého století poctivě dopravovala průběžné a manipulační nákladní vlaky, a to zejména na trati do Všetat. Až v roce 1967 umožnily z jiných dep uvolněné a na Těšnově předisponované lokomotivy řady 434.1 sjednotit flotilu těšnovských nákladních strojů na řadu 434.1. Mašiny řady 434.2 se tak na Těšnově staly nadbytečnými. Tři z nich, včetně 434.2186, zamířily na jaře roku 1968 do depa Vršovice posílit tamní početnou skupinu lokomotiv této řady.



Idýlický pohled do depa v Mladé Boleslavi v květnu 1974 v popředí se strojem 434.2224.



Stroj 434.208 při zbrojení ve Staré Pace v dubnu 1978.

### MALÉ DRAMA JEDNOHO LETNÍHO ODPOLEDNE

S chutí jsem na Dvojkách topil. Měl jsem radost, když lokomotiva vydatnými výfuky dávala najevo svoji sílu a statečně se drala vzhůru do stoupání. Jednou jsem to ale neuvěřitelně pokazil. Vezli jsme spolu se strojvedoucím Haškem se strojem 434.264 odpolední manipulač z Benešova do Prahy. Měli jsme pěknou zátěž, trochu přes normu, a tak jsem se už těšil, jak si v Čerčanech před odjezdem pořádně založím oheň, abychom na cestě od Sázavy do Strančic předvedli, co naše lokomotiva umí. Panečku, ta bude ve skalách u Čtyřkol štěkat! Míjíme hradla Tužinka, Bedrč a Mrač, báječná idylka. Po chvíli spatřuji na vjezdovém návěstidle do Čerčan nikoli vjezd odbočkou, ale volno. Máme průjezd, berou nás rovnou dál nahoru ještě před budějovickým rychlíkem! Před námi je táhlé stoupání a já mám v peci málo ohně. Chopil jsem se lopaty a přikládal jsem jak o závod, ale to již pod námi rachotil ocelový most přes řeku a hned za ním začíná vytrvalé stoupání. Kotel má svoji časovou konstantu a ta se ošidit nedá. Ručička rychloměru začala postupně klesat a ručička manometru také. Vzdálenost do Senohrab, kde nás uhnuli, a rychlík v čele s prominentní v česko-budějovickou 475.1140 Edy Červeného náš vlak konečně majestátně předjel, se zdála nekonečnou. Čas běžel rychle a my jsme se pomalu loudali vpřed. Moc mě to tenkrát mrzelo. Jiří Pohl



### Kus historie pod vrchem Bohdalec

Blížkost seřadovacího nádraží způsobila, že lokomotivy z depa Vršovice působily zejména v nákladní dopravě. V první polovině šedesátých let až do příchodu nových motorových Sergejů zajišťovaly vozbu dálkových nákladních vlaků parní lokomotivy řady 556.0. Ve vozbě místních nákladních vlaků je doplňovaly neúnavně, leč již stárnoucí lokomotivy řady 434.2. Těm připadla až do příchodu nových motorových Bardotek důležitá role vozby osobních vlaků do Posázaví. Zatímco dobříšskou větev obsluhovaly pětispřezí tendrové lokomotivy řady 524.1, tak posázavská trať z Vraného přes Jílové do Čerčan byla doménou čiperných Čtyřkoláků 434.2 z mateřského depa i z jeho strojové stanice

Čerčany. K dopravě tehdy velmi dlouhých víkendových osobních vlaků, sestavených buď z původních dvounápravových vozů, nebo i z nových „pater“, plně obsazených výletníky, trampy i chataři se lokomotivám řady 434.2 dobře hodily jejich trakční vlastnosti. V sobotu a v neděli vozily i kácovské rekreační vlaky na horní posázavské trati, a to i po hlavní trati přes Říčany do pražských Vršovíc.

V roce 1970 byla ve Vršovických využívána početná skupina lokomotiv 434.2 v místní nákladní dopravě a již i na posunu, náhradou za tradiční stroje 414.0 a 524.0. Lokomotiva 434.2186 sloužila spolu se stroji 434.2203 a 434.2243 v třídením turnusu. První dva dny měly na starosti manipulační nákladní vlaky z Vršovíc do Hostivaře, Uhřetěvesi a Říčán. Třetí den vypomohla turnusová lokomotiva 434.2 na přípřeži tábořskému manipulačnímu vlaku 8770 zvládnout stoupání do Strančic, kde pak zajistila odpolední obsluhu vlečky velkopopovického pivovaru a v podvečer se vrátila domů do depa. Na náročném benešovské trati se stoupáním deseti promile a četnými oblouky měly lokomotivy řady 434.2 normativ zátěže S 590 tun při rychlosti 24 km/h. Za hodinu práce spotřebovala lokomotiva téměř 3,2 tuny sokolovského hnědého uhlí. To vyžadovalo přikládat do pece palivo tempem 450 lopat za hodinu, tedy v průměru každých 8 sekund jednu lopatu se sedmi kilogramy uhlí. Docela pěkná rozcvička. Na vrcholu stoupání ve Strančicích a v Benešově byla topičovi odměnou chvilka radosti z dosaženého vrcholu stoupání. Ale po krátkém oddechnutí bylo ještě potřeba podjet oheň hákem, neboť mezi hořícím uhlím a roštnicemi již byla silná vrstva popela.

V dalších letech se provozní uplatnění lokomotivy 434.2186 v depu pod Bohdalcem postupně měnilo, do traťové služby přicházely motorové lokomotivy tehdejší řady T 435.0. V roce 1973 sloužila lokomotiva 434.2186 na pomocném vlaku. Čekala u bývalých násypek, stále pohotová vyjet k potřebnému zásahu. Až počínaje létem roku 1975 početné dodávky nových motorových lokomotiv řady

T 466.0 definitivně uzavřely nezbytnost roky nepostradatelných lokomotiv řady 434.2 v pražském železničním uzlu. Jubilující stroj 434.2186 vznikl v dobách válečného utrpení. Šedesát let poctivě pracoval v železniční dopravě a stal se důležitou součástí zejména nákladní vozby. V druhé, dnes již čtyřicetileté části

svého života, rozdává radost. Spolu s těmi, kteří se o něj starají, vytváří idylickou atmosféru občasných letních víkendových jízd. A tak se sluší poděkovat dávno zapomenutým tvůrcům lokomotivy 434.2186, kteří svým umem a pracovitostí dokázali v nelehkých podmínkách válkou zmítaného světa vytvořit dílo, které má sílu a vitalitu ještě po stu letech sloužit lidem. ◇



# Francouzi rozšířili svou síť VRT

Nově vybudovaná vysokorychlostní trať mezi francouzskou Bretání a Pay de la Loire, jedním ze třinácti metropolitních regionů na západě země, má za sebou další krok k úspěšnému zprovoznění. Na konci ledna ji otestovala jednotka TGV, která na trati dosáhla rychlosti 352 km/h, což stačilo ke splnění bezpečnostních předpisů.

JOSEF HOLEK | FOTO: AUTOR, SNCF, WIKIPEDIA

Francouzská vysokorychlostní železniční síť se rozrostla o dalších 106 kilometrů. Stavbaři totiž nedávno dokončili úsek mezi Bretání a Pay de la Loire. Nový úsek již otestovala i jednotka TGV francouzského dopravce SNCF. Rychlovlak dosáhl na trati rychlosti 352 km/h a přehoupl se tak přes hranici 10 procent, která je vyžadována pro ověření bezpečného provozu. Vlaky se tu budou běžně řídit rychlostí 320 km/h. Francie nyní disponuje druhou největší sítí vysokorychlostních tratí v Evropě s délkou 2 143 kilometrů. Žebříčku však vévodí Španělsko s 3 100 km.

Testování začalo loni v listopadu, přičemž průjezdní rychlost se průběžně navýšovala až na více než 350 kilometrů za hodinu. V únoru se testovalo i na konvenčních přípojkách u Connerre, Sablé-sur-Sarthe, La Milesse a Laval.

## Z Francie do Itálie

Kompletní, bezmála dvousetkilometrový úsek vysokorychlostní trati LGV (Ligne à Grande Vitesse) bude slavnostně otevřen letos 2. července. Poté se sníží jízdní doba z pařížského nádraží Montparnasse do Rennes ze dvou hodin a 4 minut na 1 hodinu a 25 minut.

## VRT ANO NEBO NE

- menší zábor půdy oproti dálnicím
- nízké emise CO<sub>2</sub> oproti automobilům i letadlům
- daleko větší bezpečnost oproti silniční dopravě
- rychlost přepravy, zkrácení jízdní doby mezi vzdálenými sídly
- hospodářský rozvoj v oblastech, kterými VRT prochází



- hluk a vibrace
- zrušení nočních vlakových spojů
- odliv lidí z venkova do center – rychlý dojezd za prací
- nepřehledný krajinný prvek
- příplatky k jízdenkám za využití VRT



Francouzi navíc letos plánují otevřít i 302 kilometrů dlouhý úsek trati LGV mezi Tours a Bordeaux, za osm let by se mohly jednotky TGV vydat z Lyonu až do italského Turína. Paříž předpokládá, že se bagry do země zakousnou za tři roky.

A zatímco u nás se o VRT a nasazení patřičných elektrických jednotek stále jen hovoří, ve Francii budují infrastrukturu už od poloviny sedmdesátých let. Odborníci se shodují, že obrovské investice do infrastruktury se Francii i dalším zemím začínají bohatě vyplácet. Mají totiž čas věnovat se výzkumu nejen staveb, ale také jednotkám, které této vysoké rychlosti dosahují. Firmy totiž mohou snáze expandovat na trhy, které VRT nemají. Ne nadarmo se říká, že „vé er téčka“ přispěla k renesanci železniční dopravy.

## Expandují do všech stran

Poprvé se cestující v jednotce TGV svezli v roce 1981 mezi Paříží a Lyonem na trati Sud-Est. Od metropole se tratě TGV rozvíjejí do všech směrů. Velký boom ale začal až na začátku devadesátých let. To se rychlovlaky TGV poprvé vydaly z Paříže do Le Mans a Tours (Atlantique) nebo Lille a Callais (Nord-Europe). V 90. letech se ještě kromě vnitrostátních linek do Valence, Nimes nebo přímořského Marseille (Méditerranée) rozjely až do Bruselu.



Po stagnaci okolo roku 2000 byly LGV nateženy až do Antverp a nizozemského Amsterdamu (HSL-Zuid/HSL 4) nebo britského města Folkstone a Londýna (High-Speed 1). Napojení na pátevní francouzskou vysokorychlostní síť si nenechali ujít ani Španělé a postavili trať z Figueras do francouzského Perpignanu. Rovněž Francouzi nelenili a vlaky vyslali z metropole do Boudrecourtu a Strasburku (Est), Lyonu, Dijinu a Milhouse (Rhin – Rhône). Dnes jednotky TGV zajíždí až do švýcarského Curychu či bavorského Mnichova.

Hovoříme-li o vysokorychlostních ocelových stužkách, máme na mysli úseky, kterými mohou vlaky jet alespoň rychlostí 250 km/h, respektive 200 km/h v případě modernizované trati. Charakteristickým a velmi důležitým stavebním prvkem jsou mimoúrovňová křížení. Síť tak nekoliduje s běžnou silniční dopravou.

## RYCHLOTRATI V ČESKU

O vysokorychlostních tratích na českém území se popsaly stohy papíru. Podle jedné ze zvažovaných variant by se první VRT měla budovat z Prahy do Ústí nad Labem. Za Ústím odbočí na severozápad a tunelem pod Krušnými horami by pokračovala do Drážďan. Ministerstvo dopravy plánuje stavbu dokončit v roce 2030, podle střízlivějších odhadů to bude o pět let později. Jasnější obrysy dostala výstavba VRT na konci května, kdy vláda schválila koncepci výstavby vysokorychlostní železnice obsažené v dokumentu Program rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR. Materiál stanoví další postup při přípravě jednotlivých ramen tratí a odhaduje jejich finanční náklady. Ministerstvo dopravy doporučuje výstavbu nových VRT v nejvíce vytížených trasách a jejich doplnění konvenčními tratěmi s vyššími rychlostními parametry. Perspektivní je napojení na evropskou síť ve směru Drážďany – Praha – Brno – Vídeň/Bratislava. Další rychlé železniční spojení je plánováno mezi Prahou, Plzní a Mnichovem. VRT by měla směřovat také z Brna do Ostravy a do Katovic. Poslední by pak měla propojit Prahu s Vratislaví.



# BR 101 a BR 146 Expert line od

Tomu, kdo pozorně sleduje dění na poli komerčních doplňků programu Train Simulator, nebude vývojářské studio Virtual Railroads neznámé. Německá skupinka programátorů se tvorbě vysoce kvalitních doplňků věnuje již slušnou řádku let. Z jejich dílny pochází i simulace dvou strojů, které neodmyslitelně patří ke koloritu současné DB. Jak si vedou ve světě křemíkových jedniček a nul?

VÁCLAV RUBEŠ | FOTO: VIRTUAL RAILROADS

Komerční doplňky (add-ons) nemají na různých ustláno. Vedle faktu, že producent tuto činnost vykonává proto, aby alespoň získal prostředky vložené do vývoje zpět, existuje poměrně silná konkurence, která je velmi často tvorbou nadšených fanoušků, a tudíž gratis. Přitom úroveň free-warových nadstaveb, zejména těch vznikajících u nás, je velmi vysoká. Často dosahuje kvality profesionálních děl, občas je dokonce předčí. Existuje ale studio, pro jehož produkty stojí za to sáhnout hlouběji do kapsy – Virtual Railroads.



## Rychlíková ikona DB

Každý, kdo se alespoň okrajově zajímá o vozidlový park Deutsche Bahn ví, že mezi rychlíkovou aristokracií německého národního dopravního patří řada 101. Stroje vyrobené v počtu 145 kusů v letech 1996-1999 dodala společnost ADtrans a dodnes patří díky svému výkonu 6,4 MW a rychlosti 220 km/h k nejdůležitějším lokomotivám pro dálkovou dopravu. Její ztvárnění je v Train Simulatoru obsaženo již řadu let, a to přímo tvůrci jádra tohoto programu. Přestože byl tento model v průběhu let vylepšován, například doplněním funkčního AFB (Automatische Fahr und Bremssteuerung) nebo zabezpečovače LZB, stále komplexností nedosahoval úrovně komerčních doplňků. Proto byla komunita příznivců tohoto stroje potěšena, když se loni v červenci objevila „stojednička“ od Virtual Railroads. Ve srovnání s „defaultním“ ztvárněním jsou pověstné nebe a dudy. Komerční BR 101 má

skvěle zpracovaný nejen exteriér včetně velmi věrné animace sběračů, hlavního vypínače a dalších konstrukčních celků, ale zejména stanoviště strojvedoucího a ovládací pult. I když – úplně dokonalé to není. Zamrzí fakt, že virtuální stanoviště není 360 stupňové (což je dnes trendem), ale rozhlížet se můžete jen v rozmezí 180 stupňů. Prakticky to znamená, že ovládací prvky na stěně mezi stanovištěm a strojovnou (baterie, LZB, preference volby sběrače) nemůžete ovládat myší, ale jen klávesovými zkratkami. Osobně bych v tomto kontextu oželel i „ptákoviny“ typu otevírání a aretace bočního posuvného okna ve prospěch vymodelování komplexních ovladačů.

### Skoro příkladná simulace

Na druhou stranu je ale simulace funkcionality excelentní. Samozřejmostí je pokročilá simulace zabezpečovačů PZB i LZB stejně jako



75%

- MODEL EXTERIÉRU I INTERIÉRU
- VELMI REÁLNÉ ZVUKY
- SOFISTIKOVANÁ FUNKCIONALITA AFB, PZB A LZB

- OMEZENÝ ÚHEL MODELACE STANOVISŤE
- CHYBĚJÍCÍ OVLADAČE
- CENA

ABF. Ten kooperuje s oběma zabezpečovači, takže na tratích vybavených PZB neumožní nastavit maximální rychlost vyšší než 160 km/h. Trošku zjednodušeně, ale funkčně, je řešeno navázání komunikace s řídicím vozem. Vylepšené jsou i oba multifunkční dis-

#### TIP REDAKCE:

Chcete ušetřit za nákup doplňků? Pak si počkejte na prázdninové nebo vánoční „Happy Hours“. Slevy dosahují až 80 procent a Virtual Railroads svým zákazníkům poskytuje některé modely zcela zdarma!

# Virtual Railroads



## TRAXX pro fajnšmekry

pleje (stavový + EBULA), které nabízejí noční i denní režim, funkční časomíru, velmi detailní grafiku i zobrazování nejdůležitějších informací. Možná by stálo za úvahu inspirovat se konkurenčními produkty (RSSLO) a vytvořit sofistikovanější simulaci ovládání řídicího systému včetně podstránek na multifukčních obrazovkách, ovšem zcela chápu, že opravdu „hardcorových“ virtuálních strojvedoucích je menšina a ta většina chce spíš jezdit, než drahné chvíle trávit ládováním palubního počítače.

Hodnocení simulace trakčních vlastností je pro kohokoli, kdo skutečný stroj nikdy nevedl (mne nevyjímaje), irrelevantní, nicméně určitým vodítkem by mohly být ohlasy skutečných strojvedoucích této řady na německých diskusních fórech. A ty jsou bez výjimky pozitivní. A tak vlastně jediné, co tuzemskému fandovi zmrazí úsměv na rtech, je cena. Celkem 24,95 eur není zrovna málo, a to ani jako suma za balíček obsahující stroj řady 101 ve 4 barevných mutacích se soupravou vozů řady Apmz a Bpmz s řídicím vozem řady Bpmbdzf.

Horkou novinkou (v prodeji od konce dubna 2017) je další „dospělá mašina“ nesoucí řadové označení BR 146. Pokud vám přijdou obě lokomotivy vizuálně podobné, pak vezte, že to není náhoda. Výrobce rodiny lokomotiv TRAXX (kam patří i řada 146) je Bombardier Transportation, což je společnost, která vzešla z původní firmy ADtrans. Pro virtuálního strojvedoucího to přináší jedno zásadní pozitivum – ovládání obou mašin je takřka totožné a ovladače jsou umístěné na podobných místech pultu. „Zácvkik“ na tomto stroji vám tak zabere jen několik málo minut. Není to ale tak, že by si vývojáři usnadnili práci a do modelu řady 101 naroubovali vlastnosti stroje řady 146. Vedle opět velmi detailního zpracování exteriéru je to nejvíce vidět na pojetí stanoviště. To je zpracováno v plnohodnotném 360 stupňovém pojetí, takže nejste ochuzeni ani o ovládací panel za zády strojvedoucího. Simulace všech výše zmíněných systémů řízení a zabezpečení je samozřejmostí. O několik řádů je však lepší ozvučení stroje. S tím si producent opravdu vyhrál. Šel dokon-

90 %



- MODEL EXTERIÉRU I INTERIÉRU
- EXCELENTNÍ ZVUKY
- PLNOHODNOTNÉ STANOVISŤE

- CHYBA V PROGRAMINGU ROLET OKEN
- CENA

ce do takových detailů, že zvuk zavírání plně animovaných dveří stanoviště doprovází nejprve cvaknutí západky zámku a pak teprve bouchnutí samotných dveří o rám. V takových detailech je pak skoro školáckou chybou programingu, že polohovatelné rolety na čelních oknech lokomotivy jsou ve stažené poloze viditelné jen zevnitř, avšak z externího pohledu se tváří stále jako vytažené. Ale to je jen hnidopišský detail na jinak perfektně zpracovaném modelu lokomotivy, která je současným synonymem pro regionální dopravu na německých elektrifikovaných tratích. Pokud akceptujete cenu 19,95 eur, váš vozidlový park dostane významnou posilu. ♦



# Za dobrodružstvím do (ne)uznaného

Kosovo, země na Balkánském poloostrově, je nejmladším evropským státem a má i svou malou železniční síť. Rozsah dopravy je ale více než skromný: Na dvou tratích jezdí celkem šest párů osobních vlaků a ani s nákladními to není příliš slavné. I zde se však železničáři snaží udržet vlaky v provozu a v co nejlepší stavu.

JIŘÍ MAZAL | FOTO: AUTOR

**D**o Kosova přijíždíme ze sousední Makedonie, jejíž železnice jsou kapitolou samou pro sebe. Za mohutnou šestinápravovou lokomotivou se krčí jeden vůz, který sice není nijak starý, ale je neuvěřitelně špinavý a zanedbaný. Navíc se v něm podle místního zvyku kouří, včetně průvodčího, a popel se klepe rovnou na zem. Nedopalky se odhodí do koše, který si tak občas zadýmá.

Na hranice to není nijak daleko a již postáváme v bezejmenné pohraniční zastávce, plné rozmlácených domků. Na jednom opadává nápis „police“, na druhém lze ještě rozeznat, že tu bývala směnárna. U přílehlé silnice se vine dlouhá kolona kamionů čekajících na odbavení. Po projetí kolem opuštěných továren jsme konečně v Kosovu, stanici Hani i Elezit.

## Žárovky místo zářivek

Musíme si přestoupit, ač je vlak veden jako přímý. Zatímco vagon našeho vlaku zůstává v Kosovu, lokomotiva míří zpět do Makedonie, aby se ráno vrátila. Tomu se říká produktivita! Jsme nesmírně potěšeni, neboť do stanice právě vjíždí legendární NOHABka, lokomotiva švédské produkce nezaměnitelného amerického designu. Pár kousků se sem dostalo z Norska, již jako notně ojetých. Neměně zajímavá je i souprava tvořená jedním vozem původem z Rakouska a generátorovým vagonem, který slouží k vytápění a svícení. Interiér je celkem udržovaný a čistý – rozumějte na balkánské poměry – a zaujmou jak žárovky visící ze stropu, které nahrazují původní zářivky, tak dosazený kastlík s větrákem představující ventilaci.

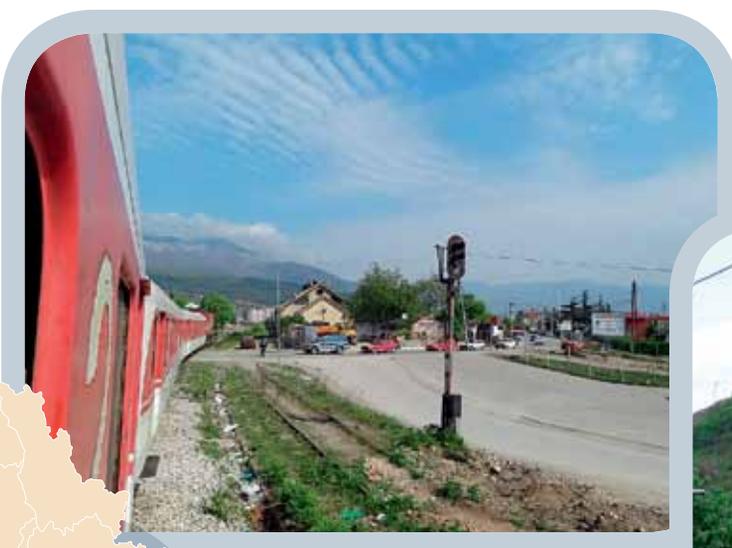


Zájem o svezení je velký a vlak se postupně zaplní k prasknutí. Cestují celé rodiny s mnoha dětmi. Všude podél trati se válí neuvěřitelné haldy odpadků, což se ukazuje jako zdejší kolorit. Vidět je také množství nově postavených mešit, které tu představují základní občanskou vybavenost, a rodinných domů, u kterých to ale chodí jinak než u nás. Stavba probíhá podle toho, kolik se majitelé právě podaří sehnat peněz, omítka většinou chybí. Někdy vlastník svůj záměr vzdá zcela, a již použité cihly se pak znovu uplatní na opodál stojící budově. Všude visí albánské (nikoli kosovské) vlajky a nelze si nevšimnout udržovaných pomníků padlých bojovníků UÇK (Kosovské osvobozené armády), která přitom platí za teroristickou organizaci.

## V Prištině o dvou kolejkách

Stanice v hlavním městě Prištině připomíná venkovské nádražíčko s pouhými dvěma kolejemi. Kolem se tyčí nová výstavba, v níž také, po zvládnutí poněkud krkolomné zkratky mezi rumišti, objevujeme náš hotel. Pyšní se sice čtyřmi hvězdičkami, je jim však na hony vzdálen. Priština samotná mnoho půvabů nenabízí, nevábne betonové město, které se dnes živelně rozrůstá. Dojem z několika historických ulic v centru kazí chaotická doprava, kdy se na vás auta lepí prakticky všude. V celém Kosovu jsou pak pro nás dost nezvyklé názvy ulic. Z vděčnosti k USA, které značně přispěly k dnešnímu nezávislému Kosovu, tu naleznete bulváry Billa Clintona (ten má v Prištině dokonce sochu), Madeleine Al-

# Kosova



## Lákají hory i klášter

Kolem konečné v Pejě se vypínají majestátné vrcholky hor a turisté sem jezdí nejen kvůli krásné přírodě, ale také za klášterem Pečského patriarchátu, zapsaném v seznamu světového kulturního dědictví UNESCO. K jeho návštěvě je však třeba překonat policejní kontrolu, neboť téměř všechny pravoslavné kostely jsou hlídány. Mnoho jich bylo za nepokojů koncem minulého století poškozeno a většina Srbů vyhnána. Četné policejní hlídky a zdevastované památky tak dokládají stále přítomnou nenávisť mezi Srby a kosovskými Albánci.

Navštěvujeme také Prizren, který si plně zaslouží označení nejkrásnějšího kosovského města. Je nám sice trochu divné, když nám recepční v hotelu píše na papírek, kolik co ve městě stojí, ale záhy pochopíme proč. Po vydatné večeři v jedné zapadlé restauraci se nám předložený účet pranic nelíbí, ceny jsou na něm mnohem vyšší než v jídelním lístku. Dozvídáme se, že ten už neplatí a navíc nám stejně naservírovali něco úplně jiného. Pravda, přišlo nám zvláštní, když místo bifteku donesli suché maso. Nakonec něco usmlouváme a připadáme si jak američtí turisté v Praze. Jak nám později bylo vysvětleno, zdejší systém spočívá v neuvádění cen, nevystavování účtenek a neplacení daní.

Kosovo asi těžko někdy bude vyhledávaným turistickým cílem, ale je zajímavé vidět, jak také může vypadat stát ve staré době Evropy. ♦

po prašných cestách prohání na traktůrcích s vlečkou a my se stáváme pro zdejší děti středem pozornosti. První skupinka na nás pokřikuje pouze „hello“, ta druhá už je přidržlejší a procvičuje si na nás angličtinu frází „Give me money!“. Ta třetí to zkouší s němčinou a neustále se nás ptá, jestli hovoříme německy. Já si vzpomněl na svou oblíbenou větičku „los, schnell, arbeiten“ (rychle, pracovat)! A rázem jako když do kluků prakem střelí. Rozprchnou se neznámo kam.

Depo je hlídáno nekompromisní ochranou, takže pouze z uctivé vzdálenosti fotíme téměř celý zdejší vozový park a vracíme se zpět na nádraží. Chystáme se projet druhou kosovskou trať, do Pejě. Slušně zaplněná třívozová souprava je opět tvořena rakouskými ojetinami a vlastně tak trochu aktuálně působí staříčká reklama lákající k návštěvě rakouských měst. Řada Kosovců totiž odchází do ciziny za výdělkem a domů přijíždí jen občas. Do řeči se s námi pouští chlapík sedící naproti, který dříve pracoval v Německu jako zahradník, ale po vypršení pracovního víza se musel vrátit. Výše českého průměrného platu se mu celkem zamlouvala, v Kosovu je prý normální brát nějakých 100 až 200 eur.

brightové, George Bushe, ale také Matky Terezy. Ač sice katolička narozená v makedonském Skopje, jakožto Albánka se těší značné úctě, a v metropoli je po ní dokonce pojmenována zcela nová katedrála, největší katolický svatostánek na Balkáně.

## Fotbal na nádraží

Nás více zajímá centrum zdejších železnic, uzlová stanice Fushë Kosovë nedaleko Prištiny. Obrovské nádraží s perony dnes zeje prázdnotou a na širokých nástupištích hrají děti fotbal. Budova však zchátralá není a je využita pro dvě bistra, obchod, a dokonce i holičství. Vyrážíme také prozkoumat zdejší depo, k němuž je nutno překonat místní svéráznou romskou čtvrť. Omladina se tu

## SPORY O STÁT TRVAJÍ

Kosovo, vnitrozemský stát v centru Balkánského poloostrova, je sporné území a částečně uznávaný stát v jihovýchodní Evropě. Jeho představitelé v únoru 2008 vyhlásili na základě deklarace nezávislost na Srbsku Kosovskou republiku, kterou dosud uznalo celkem 111 členských států OSN (82 zemí ještě chybí). Srbsko však považuje republiku za své území a stále na ni vznáší nárok jako na svou vlastní Autonomní provincii Kosovo a Metochie. Kosovo stále není členem OSN, ale je součástí Mezinárodního měnového fondu, Mezinárodní silniční a dopravní unie, Rady Evropské rozvojové banky či Evropské banky pro obnovu a rozvoj. Hlavní a největší město je Priština. V zemi žije přibližně 1,9 milionu obyvatel, z čehož Albánci tvoří 92 %, Srby je 5,3 %. Platí se eurem.

# Nezapomínejme na hrdinství železničářů za války

Železnice se v období naší okupace stala prvním důležitým místem střetu nacistické mašinérie s odhodláním českého národa nesmířit se s německou nadvládou. Drtivá většina železničářů se zapojila do různých sabotážních akcí. Každé úspěšné narušení provozu fašistům dělalo velké problémy v zásobování válečných front. Němci proto vynaložili značné úsilí na likvidaci odboje, nikdy se jim však nepodařilo odpor železničářů zcela zlomit. Jejich hrdinství dnes připomíná celkem 181 jmen na pamětních deskách umístěných na nádražích a zastávkách po celém Jihomoravském kraji.



JAN KRYŠTOF KUX | FOTO: MARTIN HARÁK, ČTK

Železničáři byli vždy oporou československé státnosti a zároveň nesmírně hrdí na svou profesi. Už když se chýlilo k mnichovské zradě v září 1938, přispěli strojvedoucí na trati Brno – Břeclav k odhalení nepřátelské tajné vysílky na hřbitově v Břeclavi Strojvůdce Stanislav Bartošek, budoucí člen odbojové organizace „Stráž národa“, spolu s vojenským velitelstvím v Břeclavi, pomohl likvidovat tuto henleinovskou vysílku umístěnou v hrobce Soukupovy rodiny. V březnu 1939 se povahy lidí krystalizovaly. Železničáři, kteří za léta služby najezdili tisíce kilometrů a navzájem se dobře znali, věděli, na koho bude v příštích těž-

kých letech spolehnout, a na koho ne. Vznikaly první odbojové skupiny.

V lokomotivním depu Brno Horní Heršpice například zformoval Josef Vaněk odbojovou skupinu Stráž národa někdy nazývanou také Národní stráž. Skupina prováděla veškeré sabotáže na lokomotivách, vojenských transportech, tlakových hadicích, sabotovala nejrůz-

nějšími způsoby i samotný provoz. Byla hlavním článkem na převážení ohrožených lidí z protektorátu nejdříve přes Bohumín do Polska, později na Slovensko, kde spolupracovali se skupinou takzvaného jihomoravského Čedoku. Odbojářům se podařilo zaměstnat i některé studenty vysokých škol s datem před 17. listopadem 1939, a tak je zachránit před totálním nasazením do Německa.

## Odbojové skupiny po celé železnici

Podobné odbojové skupiny jako v brněnském uzlu vznikaly na celé železnici. Na Horní Vlárě, tedy na trati z Veselí nad Moravou do Trenčianské Teplé, se železničáři hned po 15. březnu 1939 začali spojovat v jeden útvar. Skupina se scházela v kancelářích přednostů po celé

trati. Získávali zbraně, shromažďovali pohonné hmoty a připravovali ozbrojená vystoupení. O schůzce odbojářů v Pitíně se však díky konfidentovi dozvěděl gestapo a 6. 5. 1940 byla celé skupina zatčena. Byli to pitínský přednosta Klein, nezdenický přednosta Novák, přednosta stanice Ostrožská Nová Ves Pezlar, z Uherského Ostrohu Ladislav Kalina a traťmistr Jaroslav Hrabák, Jan Křivák z Uherského Ostrohu. Konce války a osvobození se dočkal jen traťmistr Hrabák. Všichni ostatní byli popraveni a umučeni.

Spolupráce s partyzány byla u železničářů samozřejmostí. V Morkovicích pomáhal přednosta stanice Alois Zavadil skupině „Olga“ při vypouštění cisteren s pohonnými hmotami a byl za to popraven, člen této skupiny byl i staniční zřízenec Jan Procházka. Jan Dolejší z Jihlavy byl členem partyzánské skupiny Lenka - Jih, Adolf Marek, výpravčí vlaků ve stanici Hradčovice, společně s Nejezchlebou a výhybkářem Ančičkem spolupracovali s partyzánskou skupinou poručíka Dimitrova a Nikolaje. Získávali pro partyzány zbraně a organizovali ilegální Národní výbory v Hradčovicích, Velešinách a na Lhotce. Mnozí další železničáři přiložili ruku k dílu, když bylo třeba pomoci partyzánům.

#### Pokládali život za vlast

Osvobozovací boje si mezi železničáři vyžádaly také mnoho obětí. Antonín Bláha padl jako člen povstalecké hlídky ve Žďáře nad Sázavou. Cyril Bystřický zahynul při odminování mostu v Lanžhotě. Ludvíka Mazuchu umučili ustupující Němci v Rohatci. Josef Mlčák padl při osvobozování města Hulína. Ustupující Němci zastřelili i Bohumila Staňka na hradle v Troubsku a Stanislava Fialu v Bystřici nad Pernštejnem za účast v revoluční ozbrojené hlídce. Tragédií bylo vyvraždění revolučního



národního výboru ve Velkém Meziříčí. Němci zavraždili tři železničáře Ladislava Eliáše, Ra-  
imunda Škodu a Josefa Hlaváče.

Mnoho železničářů položilo život ve službě při bombardování železničních objektů a řada strojvůdců a jejich pomocníků nalezla smrt při náletech hloubkových letců „kotlařů“, kteří měli za cíl prostřelit kotle parních lokomotiv. Na železnici padlo za obětí okupantům celkem 181 železničářů v obvodu dnešního Provozního oddílu ČSD v Brně, na které vzpomínáme prostřednictvím pamětních desek.

#### Zvědavost se vymstila

Jeden příběh za všechny hovoří o zbytečné smrti Ludvíka Mazucha, který sepsal jeho spolužák z gymnázia, kronikář obce Týnec. Ludvík Mazuch pocházel z rodiny železničního zřízence. Vystudoval gymnázium v Hodoníně a po maturitě v roce 1940 nastoupil u stát-

ních drah nejprve jako elév, později se stal výpravčím v železniční stanici Rohatec. Když se počátkem dubna 1945 fronta přiblížila, lidé se přestěhovali do sklepů a těšili se na brzké osvobození. Výpravčí Ludvík Mazuch chtěl vidět, co se děje v lese, a proto vylezl na strom v jejich humně. Jeden z německých vojáků ho spatřil a ihned ho považoval za nepřátelského zvěda. Vojáci jej odvedli do nedaleké hospody U Zugarků, kde ho vyslýchali, nelidsky mučili a nakonec zavraždili. To se stalo 9. dubna 1945. Jeho krutá smrt otrásla všemi týnskými občany a kruté zasáhla především rodiče. Ludvík byl jejich jediným dítětem, nadějí a smyslem života. Matka se z této tragédie nikdy nevzpamatovala a brzy zemřela. Ani otec se do konce života se ztrátou syna nevyrovnal. Pamětní desku má umístěnu ve stanici Rohatec.

#### Odhodlaní železničáři

Odboj na železnici v období protektorátu Čechy a Morava v letech 1939 až 1945 byl celonárodním hnutím. Češi, Moravani a Slováci bojovali na všech frontách. Bojům na železnici patřilo nezastupitelné místo v celonárodním odboji, v němž železničáři dokázali využít proti nacistům všechna specifika a možnosti práce na železnici, jež byla pro okupanty a wehrmacht důležitou tranzitní osou v zásobování směrem na východní frontu. Příběhy odbojové skupiny Horní Vlára ukazují hned na počátku války odhodlaní a nesmiřitelnost železničářů s okupací naší země. Tak jako byli odhodlaní nasadit vlastní životy železničáři, to samé dokázali i čeští letci v Anglii, naše vojsko v Tobruku či v Dunkerque nebo 1. československý armádní sbor na východní frontě. Dohromady 360 tisíc našich občanů bylo popraveno, umučeno nebo padlo v boji, aby svým úsilím i za cenu nejvyšší uchránili svobodu své vlasti, Československa.





POŠTA



### Služby Českých drah se v posledních letech výrazně posunuly k lepšímu

Chtěl bych se s vámi podělit o svůj nedávný zážitek na železnici. V neděli 23. dubna tohoto roku jsem po velmi dlouhé době cestoval vlakem Českých drah, a to konkrétně z Brna do Prahy přibližně ve 20:40 hodin. Byl jsem velmi překvapen kvalitou vašich nabízených služeb – milá pokladní, čisté nádraží, velmi čistý a komfortní vlak, sedadla jak v letadle, wi-fi samozřejmostí, hlášení stanic, prodej občerstvení, dokonce omluva za malé zpoždění. Myslel jsem, že jsem se snad posunul někam úplně jinam. Další den jsem cestoval z Prahy do Kralup nad Vltavou ranním spojem v 8.41 hodin. Průvodčí svým skvělým vystupováním připomínala spíše letušku, byla nesmírně milá a uniforma jí moc slušela. Vlak byl rovněž čistý. Dovolím si tvrdit, že nejhezčí pohled na svět není ze hřbetu koně, ale z okna vlaku. Gratuluji k neskutečnému posunu v kvalitě cestování a přeji mnoho spokojených zákazníků.

ZDENĚK KUBÍK

Pozn. red.: Děkujeme za ohlas a pochvalu a věříme, že s nabízenými službami Českých drah budete spokojeni i v budoucnu a budete je nadále využívat.

### Zaměstnanci ČD mi zachránili zapomenutou tašku s osobními věcmi

Jsem zaměstnancem města Dobrušky a už druhé volební období zde působím jako zastupitel. Z výše uvedené funkce jsem se 9. 4. 2017 v 9:58 vrátil ze služební cesty z Bystřice pod H. osobním vlakem 3906 s přestupem v Hulíně – vlak Rx 805 s odjezdem do Olomouce v 10:24. V osobním vlaku z Bystřice p. H. měl službu mladý průvodčí, jehož jméno bohužel neznám, ale nicméně chci touto cestou poděkovat za velice profesionální přístup. Stala se mi totiž taková věc: Na sedadle tohoto osobního vlaku jsem nechal příruční černou kabelku s doklady, klíči, hotovostí i kartou. Průvodčí ihned kabelku předal službu vykonávajícím ženám – průvodčím z dalšího výše uvedeného rychlíku, a ty ji během několika minut vrátily. Byl jsem moc potěšen profesionálním chováním vašich zaměstnanců a za to všem oprávněně patří můj dík. Jelikož nebylo možné se jim v dané chvíli nijak odměnit a pochybuji, že by odměnu přijali, prosím vás, abyste tak učinili vy.

PAVEL ŠTĚPÁN

Pozn. red.: Vlak vlak Os 3906 doprovázel zaměstnanec RP ZAP Olomouc, SVČ Kroměříž David Holáň a spoj Rx 805 zaměstnankyně RP ZAP Olomouc, SVČ Olomouc hl. n. Soňa Novotná a Petra Pospíšilová.

### Neštěstí ve Studénce: rozsudek padne asi v září

Projednávání okolností železničního neštěstí ve Studénce z roku 2008 u novojičínského okresního soudu zatím skončilo. Soudce Jaromír Pšenica hlavní líčení odročil na září. Zazní závěrečné návrhy. Rozsudek by mohl padnout na podzim. Nehodu, při níž do trosek zříceného mostu narazil vlak, nepřežilo osm lidí. Stovka dalších utrpěla zranění. Proces začal v červnu 2011. Závěrečné řeči začnou žalobce, advokáti a obžalovaní přednášet 4. září. Vyhrazený na to mají celý týden. Následovat by mělo vynesení rozsudku. Podle soudního znalce z Dopravní fakulty Jana Pernera Univerzity Pardubice Vladimíra Doležela za neštěstí může sled nešťastných okolností na jednom místě. Znalec zopakoval závěry expertizy. I podle obžaloby byla příčinou nehody souhra mnoha zanedbání a nedostatků. Vyšetřovatelé zjistili chyby v projektu podpůrných konstrukcí, nedostatečný byl technologický předpis montáže a neřešila se ani tíha přesouvaného mostu. Posudek, který Doležel u soudu představil, je podle vyjádření předsedy senátu posledním důkazem v procesu. Zabýval se nosností konstrukce, která podepírala rekonstruovaný most. Obžalovaní jsou tři pracovníci gen. dodavatele stavby, společnosti ODS - Dopravní stavby Ostrava (dnes Eurovia), pět zaměstnanců subdodavatele – firmy Bögl & Krýsl, pracovník Správy silnic MS kraje a OSVČ, která pro subdodavatele pracovala.

ČTK 17. 5. 2017



Své příspěvky a náměty zasílejte na redakční e-mail: [zeleznicar@cd.cz](mailto:zeleznicar@cd.cz).

### V Česku se po zkušební trati prohání osobní vlak na vodík

Po Českých kolejích jezdí vlak budoucnosti – Coradia iLint. Jedná se o příměstskou soupravu s vodíkovým pohonem. Je poháněna tichými elektromotory, tankuje se do ní vodík a vedlejším odpadním produktem pohonu je jen čistá voda. Bohužel se ještě nejedná o ostrý provoz, ale i testování na zkušební trati v českého Kolína potěší. Vlak vyrábí nadnárodní energetický koncern Alstom se sídlem ve Francii. Vývoj vodíkového vlaku se však odehrál v Německu, kde se také v březnu uskutečnily první testy na trati. Zkoušky se nyní přesunuly i na uzavřenou zkušební trať v Česku, která umožňuje testování ve vyšších rychlostech. Vlak by se měl vyznačovat velmi tichou jízdou a zcela ekologickým pohonem. Výrobce předpokládá, že by se vodík získával z chemického průmyslu, kde je odpadem při výrobních procesech. Zároveň lze ale vodík i cíleně vyrábět, byť pak už vznikne nějaká ekologická zátěž navíc. Alstom Coradia iLint je soupravou určenou pro regionální nasazení či příměstskou vlakovou dopravu. Samotný vlak prochází finálními testováními a v sousedním Německu ho chtějí už v příštím roce nasadit do ostrého provozu. **e15.cz 9. 5. 2017**

### Rakousko zkoumá, zda vlak Břeclav – Vídeň může jet nad 160 km/h

Rakušané pracují na studii modernizace železniční trati od hranic u Břeclavi do Vídně. Chtějí zjistit, co by bylo potřeba, aby tam vlaky mohly jezdit rychleji než 160 kilometrů za hodinu. Jde částečně o reakci na snahu Česka vybudovat z Prahy do Brna a dál na Vídeň v budoucnu vysokorychlostní trať. „Aktuálně se trať od hranic do Vídně přestavuje na rychlost 160 kilometrů za hodinu, dosud se na ní jezdí 120 až 140,“ řekli na konferenci ve Vídni Viktor Plank z oddělení infrastruktury rakouských drah a Thomas Siegel z rakouského ministerstva dopravy. Díky současné stavbě se mírně zkrátí nynější jízdní doba, která činí čtyři hodiny. „Zjišťujeme, co by znamenalo další zvýšení rychlosti. Z dřívějších studií vyplývalo, že by to bylo hodně drahé. Navíc Vídeň je výrazně zatížená dopravou. Vylepšení parametrů trati bude v budoucnu možné, rozhodnutí ale teprve padne,“ řekl Plank. Rakušané vnímají trať směrem na Prahu a dále do Berlína jako jednu z klíčových mezinárodních spojnic. Nyní na trati jezdí sedm párů railjetů, od prosince jich bude osm. O kapacitu pro čtyři páry vlaků požádal také soukromý dopravce RegioJet. Zda ji dostane, zatím není jasné. **ČTK 11. 5. 2017**

### Správce infrastruktury chystá výstavbu druhé koleje z Pardubic do Stěblové

SŽDC připravuje rozšíření trati mezi Pardubicemi a Hradcem Králové v úseku z Pardubic do Stěblové z jedné na dvě koleje. Vlaky mezi krajskými městy budou moci po dokončení celé modernizace jezdit místy rychlostí až 160 kilometrů v hodině. Projekt navazuje na výstavbu druhé koleje ze Stěblové do Opatovic nad Labem, která byla dokončena vloni na konci července, vlaky se v tomto úseku mohou míjet bez zastavování. Podle oznámení o vlivu záměru na životní prostředí (EIA) se stavba dotkne zhruba devíti kilometrů trati. Její součástí bude kompletní rekonstrukce nynější koleje, rekonstrukce železniční stanice Rosice nad Labem a zapojení do železniční stanice Stěblové. Vybudováno bude i nové trakční vedení a napájecí stanice. Stavba opraví i zastávku Pardubice-Semtín. Rozšíření trati bude mít přínivý vliv především na osobní přepravu. Umožní zavést pravidelnou intervalovou dopravu s taktem 30 minut, protijedoucí vlaky se budou na dvoukolejně trati míjet a nebudou muset čekat ve stanicích. Náklady se odhadují na 1,65 miliardy korun. SŽDC plánuje začít stavět v říjnu 2018, stavba by měla být dokončena do konce roku 2020. **ČTK, euro.cz 10. 5. 2017**

### Soud zamítl žalobu společnosti Grandi Stazioni na České dráhy

Obvodní soud pro Prahu 1 zamítl žalobu společnosti Grandi Stazioni na České dráhy o náhradu nákladů na rekonstrukci pražského hlavního nádraží. Řekl to mluvčí Českých drah Radek Joklík. Italská společnost požadovala zhruba 770 milionů korun za rekonstrukci nádražní budovy. Kromě původního vlastníka, Českých drah, Grandi Stazioni žalovala nového majitele nádraží SŽDC. Ta už italské společnosti zaplatila 565 milionů korun jako uznatelné náklady. „Přes výzvu soudu k opravě však Grandi Stazioni nedokázaly dostatečně srozumitelně formulovat, čeho ze se touto žalobou domáhají konkrétně na Českých drahách, a soud tak žalobu ve vztahu k Českým drahám odmítl pro nesrozumitelnost a neurčitost,“ uvedl Joklík. Italové spravovali hlavní nádraží do loňského října, kdy jí smlouvu neprodloužil nový vlastník SŽDC kvůli nesplnění smluvních podmínek. Podle dohody s ČD z roku 2003 měla společnost do loňského října dokončit rekonstrukci nádraží včetně historické Fantovy budovy. Pokud by rekonstrukci zvládla dokončit, získala by právo na pronájem nádražních prostor na dalších 30 let. Za 13 let ale opravila jen část budovy a obavovací halu nádraží. **ČTK 5. 5. 2017**



NABÍDKA ČD TRAVEL

## JIŽNÍ ČECHY LIPNO – PŘEDNÍ VÝTOŇ

Hotel Aktiv\*\*\*

šumavská příroda, houby, pěší turistika, cykloturistika – úschovna kol zdarma, 5km dráha na kolečkové brusle, víceúčelová hala pro děcka, domácí kuchyně formou bufetu, nedaleká Stezka v korunách stromů, zdarma vstup na Vítkův Hrádek. Za „mimosezonní ceny“ již posledních 8 volných pokojů v termínu 26.8.-2.9. a volno od 2.9.-9.9., 9.9.-16.9. Tel. 972 243 054

## JIŽNÍ ČECHY LIPENSKÁ PŘEHRADA

Hotel Jestřábí\*\*\*

volné prázdninové termíny. Rodinná dovolená.  
Vynikající jídlo formou bufetu, hotelová písečná pláž, koupání pro děti.  
Pobyty od soboty do soboty, úschovna kol zdarma. Dětské ceny až do 18 let.  
Pejsci vítáni. Tel. 972 243 054



## BULHARSKO

Pomorie a Slunečné pobřeží

Zlevněné pobyty  
za lastové ceny.  
K. Štěchová 972 243 053  
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

# Žij, cestuj. Užívej!

## BRATISLAVA

od 329 Kč

## POPRAĐ

od 356 Kč

Objevte kouzlo noční Bratislavy, dopřejte si výlet do Tater nebo se vydejte třeba až do Košic. Pojeďte s námi z Prahy za krásami Slovenska. Jízdenky nakupujte nejvýhodněji v našem e-shopu.

www.cd.cz

 **České dráhy**  
Národní dopravec

Jedeme  
vlakem!



Foto: Milan Vojtek



### Parním vlakem z Brna na sever

3. ČERVNA 2017

Parní vlak v čele s lokomotivou Šlechtičnou, který zamíří do oblastí atraktivních pro pěší turistiku i cyklovýlety, vyrazí první červnovou sobotu v devět hodin z brněnského dolního nádraží. Cestující si v něm mohou bezplatně připravit svá jízdní kola. Přes Brno-Židenice, Adamov, Blansko, Boskovice, Velké Opatovici a Moravskou Třebou dojeďte před polednem do Mladějova na Moravě. V Mladějově se mohou cestující z parního vlaku svézt autobusem Praga RND z roku 1946 po areálu průmyslového muzea a nad rámec běžného provozu budou pro ně také zajištěny jízdy „důlního autobusu“ (lokomotivy DH70 s vozy DM12) po areálu bývalé šamotky. Na zpáteční jízdu se parní vlak vydá z Mladějova v 15:35 h a po stejné trase dojeďte do Brna krátce po šesté hodině večer. Aktuální informace o jízdě parního vlaku včetně ceníku jízdného, kompletního jízdního rádu a tipů na výlety najdete na [www.cd.cz/zazitky](http://www.cd.cz/zazitky).

**Nejblíže železniční stanice:**

Brno dolní nádr./Brno-Židenice/Blansko/Mladějov na Moravě ad.



3. ČERVNA, 1. A 5. ČERVENCE, 5. SRPNA, 2. A 9. ZÁŘÍ 2017

Ilustrační foto: © Goodluz | Dreamstime.com

### Novým výletním vlakem do Českého ráje

Hledáte tip na víkendový výlet? O sobotách 3. června, 1. července, 5. srpna, 2. a 9. září a také ve svátek 5. července se můžete svézt výletním vlakem Český ráj. Jak už jeho název napovídá, hoří se zejména pro vyznavače pěší a cykloturistiky, kteří rádi podnikají túry do Prachovských skal a jejich okolí. Součástí nově zavedeného zvláštního vlaku je vůz vhodný pro přepravu jízdních kol. Vlak Český ráj odjíždí z nádraží Praha-Vršovice v 8:27 hod. a přes Prahu hl. n. (8:31–8:38 hod.), Prahu-Libeň, Český Brod, Nymburk, Jičín a Libuň dojeďte do Turnova v 11:23 hod. Na cestu zpět po stejné trase se vydá z Turnova v 16:41 hodin. Pokud vystoupíte v Libuni, můžete se vydat po modré značce do osady Hvozděc, odtud po zelené ke zřícenině hradu Pařez a dále pokračovat po červené přes skalní areál a Prachov až do Jičína. Další tipy na výlety v Českém ráji najdete na [www.cesky-raj.info](http://www.cesky-raj.info).

**Nejblíže železniční stanice:**

Praha-Vršovice/Praha hl. n./Jičín/Libuň/Turnov



3. ČERVNA 2017

Foto: Petr Týšar

### Motoráčkem na Slavnosti města Šumperka

Začátkem června se konají Slavnosti města Šumperka a jednou z jejich atrakcí jsou jízdy unikátního motoráčku Věžák z roku 1931, v němž sedí strojvůdce v kabině na střeše a s průvodčím se dorozumívá ložním telefonem. Historickým vlakem se mohou zájemci svézt v sobotu 3. června na trase Šumperk – Petrov nad Desnou – Velké Losiny. Uskuteční dvě jízdy oběma směry. Ze Šumperka odjíždí v 9:40 a 12:30 hodin, z Velkých Losin se vrací v 10:30 a 13:25 hodin. Jednotné jednosměrné jízdné stojí 70 Kč. Oblíbenými slavnostmi si v Šumperku každý rok připomínají nejvýznamnější událost v dějinách města – sjezd čelních představitelů Markrabství moravského a zástupců slezských knížectví, který se v bývalém šumperském zámku uskutečnil 4. 6. 1490. Tento sněm napomohl k sjednocení země Koruny české rozvrácených česko-uherskými válkami. Více na [www.slavnosti-mesta.cz](http://www.slavnosti-mesta.cz).

**Nejblíže železniční stanice:**

Šumperk/Petrov nad Desnou/Velké Losiny



3. A 4. ČERVNA 2017

Foto: © WWW.PETERVOIRREICHENBERG.COM

### Na Aviatickou pouť se slevou VLAK+

I letos se v Pardubicích uskuteční tradiční přehlídka současných i historických letadel s bohatým doprovodným programem – Aviatická pouť. Na akci, která se koná o víkendu 3. a 4. června, se do Pardubic svézte vlakem Českých drah. U pokladny ČD si můžete zakoupit zvýhodněnou zpáteční jízdenku VLAK+ na Aviatickou pouť se slevou 25 %. Jízdenky s touto slevou mohou být vystaveny od stanice Pardubice hl. n. nebo do zastávky Pardubice závodíště. Aby vám jízdenka VLAK+ platila i pro zpáteční jízdu, nechte si ji na Aviatické pouti orazítkovat u stánku Českých drah. A co na letošní Aviatické pouti uvidíte? Třeba legendární americký čtyřmotorový dopravní letoun Lockheed L-1049 Super Constellation nebo akrobatickou skupinu Breitling Jet Team, která létá na československých proudových letounech Aero L-39 Albatros. Více o programu zjistíte na [www.aviatickapout.cz](http://www.aviatickapout.cz).

**Nejblíže železniční stanice/zastávka:**

Pardubice hl. n./Pardubice závodíště