



## HLEDÁME

## Správce profilů ČD v sociálních médiích

České dráhy, Odbor obchodu osobní dopravy, a Kancelář člena představenstva pro osobní dopravu hledají zaměstnance na pozici Specialista pro komunikaci Českých drah v sociálních médiích. Místo výkonu profese je v Praze.

## Úloha pozice:

Redakční a komunikační správa profilů Českých drah na sociálních sítích typu Facebook, Twitter, Instagram apod.

## Požadavky:

- středoškolské vzdělání s maturitou
- minimálně dvouletá praxe v oblasti sociálních médií nebo on-line marketingu
- znalost tarifních a přepravních produktů a služeb ČD
- kvalitní verbální i psaný projev
- znalost jízdního řádu Českých drah jako hlavní nabídky dopravce
- marketingově komunikační dovednosti
- znalosti sociálních sítí a prostředí internetu
- znalost oblastí osobní železniční dopravy výhodou
- znalost anglického nebo německého jazyka výhodou.

## Hlavní zodpovědnosti a klíčové aktivity:

- redakční správa profilů Českých drah na sociálních sítích
- propagace aktivit ČD na sociálních sítích
- komunikačně marketingové aktivity na podporu produktů a služeb ČD
- tvorba pozitivního obrazu Českých drah prostřednictvím sociálních sítí.

Předpokládaný nástup je 1. 10. 2015. Výběrové řízení bude probíhat ve dvou kolech, v prvním kole bez účasti kandidátů na základě zaslaných životopisů, druhé kolo bude probíhat formou ústního pohovoru. Životopis a motivační dopis zasílejte na adresu O16sek@gr.cd.cz. Termín zaslání přihlášek je 5. 8. 2015.

## PRO ZAMĚSTNANCE



## Upřesnění nárokovosti služeb taxi

Informujeme držitele zaměstnaneckých jízdních výhod, že při ujetí posledního přípoje nevzniká nárok na proplacení alternativní dopravy do cílové stanice, například použitého taxi. Jízdní výhody jsou zaměstnaneckým benefitem, tudíž podmínky pro jejich čerpání jsou určeny příslušnými předpisy a pokyny ředitele Odboru personálního GR ČD. Nárok na proplacení služby taxi je zakotven v SPPO a tedy platí pouze pro cestující za jízdné dle TR 10 a SPPO. Tento nárok nevzniká ani v případě, pokud má držitel zaměstnaneckých jízdních výhod doplatek do 1. vozové třídy (jednorázový nebo časový).

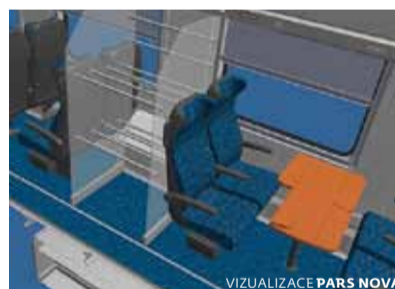
(op)



FOTO AUTOR (4x)

## Omlazování vozů pro Hamburk horké léto nezastavilo

V továrně se nyní pracuje na plně obrátky a letní dovolené musí jít ve většině případů stranou. Dokončují se první prototypy tří řad vozů a jejich předání ČD se předpokládá na začátku srpna. Kromě nich je v současné době modernizována další řada jednotlivých vozů všech zmíněných tří řad. „Obě strany, tedy jak České dráhy, tak i Pars nova, vyvíjejí maximální úsilí k dosažení společného cíle. Tím je postupná modernizace vozů ve vysoké kvalitě, a to jak z hlediska funkčního, tak estetického. Týká se to všech důležitých komponentů,“ říká člen představenstva ČD Michal Štěpán.



VIZUALIZACE PARS NOVA

**DO NOVÉHO KABÁTKU.** Modernější podobu dostávají i šumperském závodě vozy 1. a 2. třídy i deset restauračních vagonů. První ČD převzomou už v srpnu.

zervačním systémem a informačním systémem s vnitřními LCD displeji. Další devět velkoprostorových vozů, označených jako Bdmzp, má prostor pro přepravu osmi jízdních kol. K dispozici jsou nová sedadla, lepší police na zavazadla a elektronicky rezervační a informační systém s LCD displeji.

## Druhý kontrakt zahrnuje rekonstrukci několika typů

Kontrakt s interním označením Projekt 71 obsahuje pestřejší směs vozidel. Jde o 20 vagonů 1. třídy řady Ampz, 41 vozů 2. třídy řady Bmz a 10 restauračních vozů WRmz. Velkoprostorové vozy Ampz<sup>246</sup> první třídy byly v počtu devíti kusů vy-

robeny v letech 1998 až 1999 v MSV Studénka podle dokumentace SGP Siemens Wien. Jedenáct vozů řady Ampz<sup>243</sup> bylo naopak vyrobeno v letech 2006 až 2007 v továrně Siemens Kolečová vozidla (SKV) Praha. V rámci modernizace je u obou řad vylepšen systém klimatizace a je dosazován nový systém řízení dveří. Vozy dostávají i wi-fi. V interiéru jsou vyměňovány sedačky a zavazadlové police, je dosazen moderní elektronický informační a rezervační systém. Nové jsou interiérové povrchy a koberce.

Nejpočetnější je rodina vozů třídy Dvačet šest oddílových vozů Bmz<sup>245</sup> bylo vyrobeno v letech 1999 až 2000 v MSV Studénka podle rakouské dokumentace a zbývajících patnáct vozů řady Bmz<sup>241</sup>, vyrobených v roce 2006 v SKV Praha. Při modernizaci je u obou řad opět zdokonalena klimatizace a dosazen nový systém řízení dveří. Počítá se i novým čalouněním sedaček. Stejně jako u řady Ampz je dosazován informační a rezervační systém nové generace a nové toalety.

A do třetice – deset jídelních vozů WRmz<sup>245</sup>, vyrobených v roce 1997 v MSV Studénka podle dokumentace SGP Siemens, je půdorysně rozdělených na nástupní prostor, jídelnu, kuchyň a výčep. V rámci modernizace je, stejně jako u všech předchozích řad, modernizován systém klimatizace a dosazen nový systém řízení dveří. V interiéru vozů budou mít návštěvníci jídelních vozů například k dispozici třicet sedaček v příčném uspořádání 2+1 s novým čalouněním a nový informační systém. „Všechny řady vozidel tak sjednotí svůj vnitřní design a také zvýší pohodlí cestování přesně v duchu uzavřené smlouvy mezi Českými drahami a německým národním dopravcem DB na provoz vlaků kategorie EuroCity na lince Praha – Berlín – Hamburk,“ uzavírá Michal Štěpán.

MARTIN HARÁK

## Všechny zaměstnance čeká postupná výměna In Karet!



Národní dopravce začal od 1. června 2015 vydávat technologicky nový typ In Karty s takzvanou MAP strukturou. Novinka všem zákazníkům nabídne v blízké budoucnosti další funkcionality, nové možnosti se otevírají zejména v integrovaných dopravních systémech, ale i u připravovaných benefitů v rámci partnerství s různými subjekty. Velké změny proto čekají v brzké době také všichni držitelé In Karet s aplikací železniční průkazka. Každý držitel, ať už zákazník nebo „režista“, který si o vydání požádal po 31. květnu 2015, již dostává tento nový typ.

## Platné doklady se vymění průběžně

Nejprve se výměna bude týkat In Karet s prošlou dobou platnosti, resp. těch, kterým platnost skončí do 1. 1. 2016.

Jde o více než 80 procent držitelů, přes 160 tisíc osob. Harmonogram výměn je přeběžně naplánován takto: zaměstnanci Generálního ředitelství Českých drah (15. 7. 2015–31. 8. 2015), ostatní zaměstnanci Českých drah (1. 8. 2015–30. 9. 2015), zaměstnanci ČD Cargo (1. 10. 2015–31. 10. 2015), zaměstnanci Správy železniční dopravní cesty (1. 11. 2015–30. 11. 2015), zaměstnanci ostatních dceřiných společností Českých drah, Ministerstva dopravy ČR a Drážního úřadu (1. 12. 2015–20. 12. 2015), důchodci a pozůstalí (1. 1. 2016–30. 4. 2016). U všech skupin se výměna týká i rodinných příslušníků. Výměna zbývajících, dosud platných, zhruba patnácti procent In Karet bude probíhat průběžně dle vypršení platnosti In Karty.

Karty s koncem platnosti po 1. 1. 2016 budou nahrazovány průběžně nejpozději dva měsíce před vypršením platnosti karty (uvedena na přední straně). Výměna se týká i držitelů, kteří mají aplikaci železniční průkazky v tzv. úschově.



Pro žádost o duplikát je nezbytné zaplatit u pokladni přepážky ČD poplatek 100 Kč a předložit barevnou fotografii, která musí odpovídat aktuální podobě žadatele, o rozměrech 35 x 45 mm, čelní pohled s neutrálním pozadím. V případě, že zaměstnanec nepředloží novou fotografii (týká se pouze zaměstnanců s povolením ke vstupu do budovy ministerstva dopravy – GR ČD), souhlasí s použitím fotografie pořízené za účelem vstupu. U rodinných příslušníků je nutné vždy doložit fotografii.

## Termín pro vystavení nové In Karty se prodlouží

Termíny pro výrobu In Karet budou v období hromadné výměny prodlouženy na dva měsíce

(jeden měsíc zůstává pro plně platící zákazníky). Původní zaměstnanecká In Karta zůstává platná až do doby fyzické výměny za novou. Žadatel obdrží po podání žádosti doklad „Potvrzení žádosti o duplikát In Karty“ s uvedením předpokládané doby a místa výdeje duplikátu. Při výdeji bude původní In Karta pro účely jízdních výhod zablokována a bude vydán její duplikát s aktivovanými jízdními výhodami, který je možno ihned začít používat. Majitelům propadlých karet, kteří se nezúčastní řádné výměny ve stanoveném termínu, budou karty zablokovány nejpozději k 30. červnu 2016!

Více informací zaměstnancům poskytnou personální oddělení jednotlivých útvarů, příslušné pokyny jsou k dispozici také v prostředí intranetu ČD v záložce Jízdní výhody. (red)

# Jediný napájecí systém se Slovensku určitě vyplatí

KRÁTCE

## Vozíčkáři vytvořili rekord v cestování

Lidé upoutaní na vozík vytvořili nový cestovatelský rekord. Jen za prvních šest měsíců jelo spoji Českých drah 2 262 osob na vozíku, které využily k objednání přepravy nový objednávkový systém. Oproti loňskému prvnímu pololetí je to přibližně o 300 vozíčkářů více. Zájem o cestování vozíčkářů vlakem roste prudce už několik let a v letos se počet přepravených osob na vozíku může přehoupnout přes hranici 5 000 za rok. Navíc v těchto počtech nejsou zahrnuty cesty vozíčkářů, kteří se neobjednávají. Jedná se o osoby jedoucí mezi bezbariérovými stanicemi v nízkopodlažních vlacích, které využívají lehké mechanické vozíky a mají průvodce. (PeŠT)

## ČeDés: uzavřeny smlouvy pro 7. ročník



Do už sedmého běhu Stipendijního programu ČeDés byli na konci června přijati další uchazeči. Smlouvu s Českými drahami podepsalo v pondělí 22. června na půdě Generálního ředitelství ČD osmnáct žáků, kteří úspěšně absolvovali dvoukolové výběrové řízení. Tradičně obrovský zájem o vstup do programu potvrzují lákavé benefity, které jsou v podobně velkorysém rozsahu udržovány řadu let. Stipendisté získají finanční příspěvek na studium, ubytování v domovech mládeže a učební pomůcky. Stále lákají i jízdní výhody. Stipendista se zavazuje složit maturitní zkoušku a nastoupit k ČD. Právě jistota uplatnění u národního dopravce je jedním z nejčastěji zmiňovaných důvodů, který mladé lidi motivuje ke vstupu do ČeDésu. (rub)

## V Praze se vzpomínalo na Nicholase Wintona

Desítky lidí si v pátek 3. července na pražské hlavní nádraží přišly připomenout úmrtí sira Nicholase Wintona, který 1. července skončil ve věku 106 let. U sousoší na 1. nástupišti, které je mu věnováno, přítomní zapalovali svíčky a pokládali květiny. Akce se zúčastnil i ministr dopravy Dan Ťok a zástupci Českých drah. Sir Nicolas Winton během druhé světové války zachránil 669 židovských dětí, když zorganizoval vypravení několika zvláštních vlaků z Prahy do Velké Británie. Hrdinský čin připomněl projekt Českých drah s názvem Winton Train v září 2009. (pes)

Železnice Slovenské republiky (ŽSR), které jsou správcem železniční infrastruktury našich východních sousedů, patří mezi největší stavební investory. Přes zlepšení podmínek na finanční krytí potřeb společnosti přetrvává nepříznivý stav v technické základně, což má negativní dopad na rychlost dopravy. Přesto se na Slovensku postupně modernizuje hlavní železniční koridor a začíná přepojovat trakční soustava na jednotný systém 25 kV/50 Hz. O problematice slovenské infrastruktury jsme hovořili s generálním ředitelem ŽSR Dušanem Šefčíkem.

**Z hlediska mezistátního provozu mezi Českem a Slovenskem se asi nejvíce hovoří o přechodu trakční soustavy z 3 kV stejnosměrných na 25 kV střídavých. Ta se dotkne vlaků osobní i nákladní dopravy vedených přes Horní Lideč a Mosty u Jablunkova do Žiliny.**

V letech 2004 až 2006 se v odborných kruzích na Slovensku intenzivně diskutovalo o dalším postupu při modernizaci koridorů ve vztahu k systému elektrifikace tratí. Na základě analýz odborníci dospěli k závěru, že z dlouhodobějšího pohledu má zavádění střídavého napájecího systému nesporné provozní i ekonomické přínosy. Jsme si vědomi toho, že změna trakční soustavy nebude pro dopravce jednoduchá, avšak je možné ji zvládnout. Plánovaný harmonogram změny trakce začne letos 1. srpna v Púchově, kdy během celodenní napěťové výluky celé stanice, ale i přilehlých úseků Ladce – Púchov, Lúky pod Makytou – Púchov a Považská Bystrica – Púchov, dojde k vytvoření dvou nových stykových míst obou soustav. První se bude nacházet v kilometru 158,643 v úseku Púchov – Považská Bystrica a druhý „styk“ naopak v kilometru 0,894 v úseku Púchov – Lúky pod Makytou.

**Proč jste se pustili do změny trakční soustavy a jak bude dále postupovat?** Již od roku 2005 připravujeme a postupně realizujeme sjednocení trakčních proudových soustav na Slovensku. Proto postupně přejdeme při modernizaci hlavního železničního koridoru z Bratislavy do Košic a Čierné nad Tisou ze stejnosměrné na střídavou trakční soustavu. Púchovem nic nekončí, ale naopak začíná další etapa přepojování. V roce 2017 chceme převést na střídavou soustavu úsek Púchov – Lúky pod Makytou, státní hranice, o pět let později, tedy v roce 2022, pak úsek Púchov –



Žilina (mimo) a v roce 2025 traťový úsek Odbočka Potok – Žilina – Čadca, státní hranice, resp. Skalité, státní hranice. Tyto časové horizonty jsou projednány a odsouhlaseny kompetentními odbornými složkami naší firmy a dopravci využívajícími slovenskou železniční infrastrukturu. Kupříkladu slovenští dopravci již od začátku platnosti současného grafikonu používají směrem na Púchov zpravidla jen dvou-systémová vozidla a stejnosměrné lokomotivy se tam vyskytují pouze při mimořádnostech.

**Neuvažujete také například o vylepšení infrastruktury v úseku Vrútky – Poprad, kde jezdí česká Pendolina?**

V únoru a březnu zpracovali pracovníci odborných složek ŽSR analýzu s cílem prověření možnosti zvýšení maximální traťové rychlosti pro vlaky s naklápěcí technikou řady 680 Českých drah, tedy Pendolin. A to již od státní hranice přes Čadcu, Žilinu až do Košic. Výsledky analýzy prokázaly, že v současnosti není možné uvažovat o zvýšení rychlosti, a tak Pendolina budou muset jezdit stejnou rychlostí jako dosud. Výhledově by zvýšení traťové rychlosti bylo možné, ale až po zásadnějších úpravách tratě a jejího zařízení, což vyžaduje pochopitelně vyčlenění finanční prostředků v investičním plánu.



**Železnice Slovenské republiky patří mezi největší stavební investory na Slovensku.**

## PŘEČETLI JSME ZA VÁS

### BRUSEL SE ZLOBÍ, ČESKO NESTIHLO VČAS DRÁŽNÍ NOVELU

Česko si svou línkavostí přidělovalo další vroubek u Bruselu. Ve druhé polovině června uplynula lhůta pro překlopení některých železničních pravidel do českého práva. Ministerstvo dopravy si ale s novelou drážního zákona dává na čas, nejdříve by mohla platit od ledna. Jako prioritu ji přitom uváděla celá řada předchozích ministrů. Republika teď hrozí vyšetřování ze strany Evropské komise, popřípadě soud a pokuta. Té se ale ministerstvo neobává. Novela má například omezit pravomocí Drážní inspekce, která se podle komise dostává v některých svých činnostech do střetu zájmů. Především ale lépe vymezí vztahy mezi SŽDC a jednotlivými dopravci. Jde hlavně o to, aby správa železnic z pozice přirozeného monopolu nediskriminovala některé dopravce v přístupu na koleje. Zpřesnit se mají i pravidla pro výluky. Zároveň s novelou zákona o dráhách se utváří i zákon o vzniku Úřadu pro ochranu podnikání v dopravě, předzvánkou také drážní superúřad. Tam by se podle představ ministerstva měli uplatnit nepotřební lidé z inspekce a nynějšího Drážního úřadu. Nový regulátor získá výrazné pravomoci, bude mj. řešit spory mezi dopravci o kapacitu. E15 3. 7. 2015

### V METROPOLI BY MOHLY JEZDIT NOVÉ ŽELEZNIČNÍ LINKY

V Praze by v budoucnu mohly vzniknout zcela nové železniční linky a některé stávající by měly být prodlouženy. Vedení metropole si na to nechá vypracovat komplexní studii. Kdy by mohly být nové linky zřízeny, není z dokumentu jasné. Hoto va by potom měla být do konce ledna příštího roku. V hlavním městě nyní fungují více než dvě desítky příměstských linek označených písmenem S a denně vlaky v rámci pražské integrované dopravy přepraví více než 117 000 cestujících. Zcela novou by podle dokumentu mohla být linka S71, která by jezdila ze smíchovského nádraží přes Vrsovice na Zahradní Město, dále do stanice Depo Hostivař a končila by v Běchovicích. Druhou novou linkou by mohla být S72. Ta by vyjížděla z Radotína a jela do Krče, na Zahradní Město a přes Hostivař a Libeň do Vysočan. Kromě zcela nových linek by mohly být u některých prodlouženy jejich trasy. To se týká třeba linek S6 a S65, které by nekončily na Smíchově, ale až na hlavním nádraží, nebo linky S49, která by jela z Roztok u Prahy až do Hostivaře – prodloužení je nyní možné ale pouze o víkendy, ve všední dny mu brání nedostatečná kapacita křížení tratí ve stanici Praha-Libeň. ČTK 29. 6. 2015

**ZAUJALO NÁS**

„V případě hlavního nádraží čekáme, že italská strana začne plnit to, co je domluveno ve smlouvě. Pokud ne, jsme připraveni nechat smlouvu doběhnout do konce a nevyužít možnosti její platnost prodloužit.“ Ministr dopravy Dan Ťok o kontraktu s firmou Grandi Stazioni, která má pronajaté největší nádraží v zemi.

IDNES 25. 6. 2015

### MEDIÁLNÍ OBRAZ REGIOJETU DECIMUJÍ SOCIÁLNÍ SÍTĚ

Pokud se vydáváte na cesty vlakem, a pokud je to na delší vzdálenosti, vyberte pozorně i dopravce, tedy pokud vaše cesta bude na hlavním koridoru mezi Prahou a Ostravou. Regiojet opět nezvládá současně vysoké teploty a v téměř každém spoji je řada vozů, u kterých nefunguje klimatizace. Dopravce má tyto technické problémy každé léto. Podle Jana Valenty z firmy AZ KLIMA je častou příčinou výpadků funkčnosti klimatizačních jednotek jejich nedostatečná údržba. Ačkoli jsou klimatizační systémy pro automobily, železniční vozy nebo bytové domy rozdílné, v principu pracují zcela stejně. Zanedbávaná údržba pak vede k častým výpadkům. Regiojet v Česku i na Slovensku provozuje hermeticky uzavřené vozy nejčastěji vyrobené v letech 1984–87, které Radim Jančura nakoupil v Rakousku od ÖBB. Špatný servis může v přehřátých vagonech způsobit kolaps jedinců, kteří těžký a nedýchatelný vzduch těžce snášejí. Regiojet investuje velké prostředky do reklamy a obrazu firmy jako takové. Nicméně v posledních dvou letech jsou vysoké letní teploty častým problémem a cestující to dávají dopravci najevo právě na Facebooku nebo Google+. FIRENET.CZ 5. 7. 2015

### MZDOVÉ NÁKLADY VEDENÍ STÁTNÍ FIRMY SŽDC STOUPLY

Železnice stojí daňové poplatníky čím dál více peněz. Správa železniční dopravní cesty dostala loni od státu na opravy a údržbu o dvě miliardy korun víc, ale i tak se jí podařilo dosáhnout ještě větší ztráty než v roce 2013. Vyplývá to z výroční zprávy jedné z největších státních organizací. Podle ní státní organizace prodělala téměř 2,4 miliardy korun. Podle SŽDC způsobil ztrátu rozdíl mezi účetními odpisy ve výši přes čtyři miliardy korun a oddlužením ze strany státu ve výši dvou miliard korun. „Jsou to ryze účetní operace bez vlivu na cash flow nebo provozní hospodaření společnosti,“ řekl mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský. I provozní hospodářský výsledek se však loni výrazně zhoršil – ze ztráty 1,33 miliardy na 2,03 miliardy korun. Výroční zpráva ukazuje, že SŽDC dostala loni od Státního fondu dopravní infrastruktury a ministerstva dopravy přes 12 miliard korun na údržbu téměř 9 500 kilometrů tratí, které v Česku spravuje. Jeden kilometr železnice tak stát stojí přes milion a čtvrt ročně. Dotace na údržbu a hospodářský výsledek však spolu přímo nesouvisí. Způsob, jakým tyto peníze státní firma utrací, kritizoval například Nejvyšší kontrolní úřad. MFD 13. 7. 2015

## KNIHY



### Železniční kronika Hradce nad Moravicí

Není snadné napsat zajímavou knihu o historii menšího města. Autoři Miroslav Pösel, Jakub Hasák a Aleš Drobny dokázali mnohem víc – sepsat poutavých 168 stran jen o železniční dopravě s vazbou na slezský Hradec nad Moravicí s jeho necelými pěti a půl tisíci obyvateli. Pod titulem Železniční kronika města Hradec nad Moravicí jí vydalo s podporou města vydavatelství Zdeňka Pustínová – Ámos z Ostravy-Poruby k příležitosti 110. výročí železniční tratě z Opavy východ do Hradce nad Moravicí. Zájemce tu vedle bohaté kroniky událostí na lokálce najde i kapitoly o projektovaných drahách, o částečně realizované tratě Svinov – Hradec a o nedokončené magistraly Opava – Trenčín. Mimochoodem tu jsou i fiktivní listy z knižních a nákrešných jízdních řádů včetně navrhovaných čísel a jmen vlaků. Detailně jsou pitvány všechny vlečky a úzkokolejky (železární Branka, cihelna Branka, píla Hradec a žimrovické papírny). Vše je prošípkováno nákrešy a i fotografiemi. O kvalitě práce autorů svědčí i rozsáhlý rejstřík zdrojů. Fandové domácích tratí a provozu na nich se mají na co těšit. (mn)



### Pozor, přijíždí vlak

Pod obecným názvem Pozor, přijíždí vlak si lze představit ledajakou knihu. Až podtitul Zabezpečení a řízení dopravy na železnici vysvětluje, co se mladí až nejmenší čtenáři na 140 stranách dozvědí. I když nejen ti, neboť – jak se uvádí na přebalu – je určena pro všechny: od modelářů až po ty, kteří rádi železnici cestují. Knihu napsal Josef Schrötter a vedle náčrtků a fotografií ji svými litografiemi doplnil výtvarník Jiří Bouda. Autor se statečně „popral“ s návštěvními koši, železem i praporci, tedy prehistorií, u níž převažují dohady nad fakty. Pak svižně projel vývoj návštěvnické, výhybek a jejich zabezpečení, sdělovací techniky, mechanické prvky i elektromechaniku a relé. Kapitoulou Konec lidské námahy se představují technologie dneška od elektromotorických přestavníků až po elektronická stavědla typu ESA a dispečink. Zajímalo by mě, jak výklad některých náročnějších témat pochopí mladý zájemce o železnici, ale už jen tím, že autor mapuje tuto pro širší veřejnost relativně nepřilhlivě atraktivní, byť zajímavou oblast, si kniha zaslouží pozornost. Vydalo ji nakladatelství CPress v Brně ve společnosti Albatros Media Praha. (mn)

Začátkem června vyšlo další, již devětatřicáté číslo Vědeckotechnického sborníku ČD, které je určeno odborné i laické veřejnosti. Přináší devět odborných příspěvků, v nichž autoři prezentují nejen novinky z železničního oboru, ale i témata se širším společenským dopadem. Dva materiály se dotýkají osoby a díla Jana Pernera, který v letošním roce slaví jubilea narození i úmrtí. Anotace na jednotlivé příspěvky najdete v následujícím textu, celý věstník je pak k dispozici na webových stránkách [www.cd.cz](http://www.cd.cz) v sekci O nás – Tiskové centrum – Magazíny a periodika.

# Vědeckotechnický sborník ČD č. 39 Od Pernera k pražcům

V obsahu aktuálního čísla najdete tyto příspěvky:

#### 1. Prof. Ing. Vlastislav Mojžíš, CSc.:

##### Jubileum Ing. Jana Pernera

Úvodník pojednává o životě a díle vynikajícího českého projektanta a stavitele železničních tratí Ing. Jana Pernera a o slavnostních akcích pořádaných k 200. výročí jeho narození a 170. výročí jeho úmrtí.

#### 2. Prof. Ing. Václav Cempírek, Ph.D.:

##### Odkaz Ing. Jana Pernera České železnici

Příspěvek se koncentruje na život a dílo Jana Pernera. Autor se zamýšlí nad mo-

Dopravní fakulta Jana Pernera Univerzity Pardubice při výročí dvaceti let své existence otevřela Výzkumové a výzkumné centrum v dopravě (VVCD), čímž posílila laboratorní zázemí, které je pro vzdělávání, výzkum a vývoj v technických oborech nezbytné. V článku se popisuje jeho odborné zaměření a výzkumné aktivity, které se železniční dopravou významně souvisejí. Uvádí se charakteristika některých unikátních technologií, z nichž se pozornost věnuje zejména testovacímu zařízení železničních kol a jedné jeho důležité aplikaci – vývoji měřicího dvoukolí.

plementaci konceptu společenské odpovědnosti do praxe tak, aby přinesl podniku výhody a nikoli trable.

#### 6. Ing. Tomáš Rolník – Ing. Ivo Hruban, Ph.D.: Kvalita dopravního provozu severního zhlaví stanice Brno hl. n. v rámci ŽUB v odsunutém poloze

Článek je věnován kvalitě dopravního provozu severního zhlaví a jeho přílehlých úseků železničního uzlu Brno v odsunutém poloze. Zhodnocení je zaměřeno na posouzení navrhovaného rozsahu dopravní infrastruktury ve vztahu k plánovanému rozsahu dopravy s cílem ověřit, zda pro vý-

Příkladku intermodálních návěsů a výměnných nástavb lze v rámci systému kombinované přepravy (KP) mezi jednotlivými druhy dopravy uskutečnit ve vertikální nebo horizontální rovině pomocí vhodně konstrukčně řešené překládací technologie. V podmínkách České republiky je používána pouze konvenční vertikální překládka. Speciální překládací technologie umožňující horizontální překládku mezi jednotlivými druhy dopravy nejsou v překládacích kombinované přepravy v ČR doposud aplikovány. Jde o pokroková technologicko-konstrukční řešení, která jsou vyvíjena a následně



**ZA VZDĚLÁNÍM.** Nové texty se zabývají osobností a dílem Jana Pernera, technologií překládky v kombinované přepravě či brněnským nádražím.



tivu, které jej ovlivnily natolik, že se nestal pomocníkem v rodném mlýně po boku otce, ale dal se na studii dopravních staveb. Určitě se Jan narodil v zajímavé době jak z pohledu společenského, politického, tak především technického rozmachu. S tím souvisela přestavba a výstavba silničních komunikací na konci 18. a začátku 19. století. Další část pojednává o jeho významu při budování prvních parostrojních železnic nejen na Moravě a v Čechách, ale i v Rusku. Autor spatřuje jeho odkaz v tom, že se podílel na budování našich dnešních nejmodernějších koridorových tratí.

#### 3. Doc. Ing. Bohumil Culek, Ph.D. – prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.:

**Ing. Petr Voltr – Ing. Jiří Malinský: Rozvoj technické infrastruktury Dopravní fakulty Jana Pernera Univerzity Pardubice v oblasti kolejové dopravy**

#### 4. Prof. JUDr. Karel Marek, CSc. – Mgr. František Bodlák: Příkaz – Příkazní smlouva

Příkazní smlouvou se příkazník zavazuje obstarat záležitost příkazce. Příkazník přenechá příkazci veškerý užitek z obstarané záležitosti. Ustanovení o příkazu se použijí přiměřeně i na případy, kdy má někdo podle smlouvy nebo podle jiných ustanovení zákona povinnost zařídit záležitost na účet jiného.

#### 5. Ing. Alena Plášková, CSc.: Společenská odpovědnost (PROČ – CO – JAK?)

Článek je věnován vysvětlení pojmu „společenská odpovědnost“. Čtenáři se mohou dozvědět, co je společenská odpovědnost, co vedlo k jejímu vzniku a současnému šíření, jakou úlohu v této problematice mohou sehrát jak vlády, tak i jednotlivé podniky. Nechybí ani poskytnutí informací o tom, jak postupovat při im-

hledový rozsah provozu bude v případě realizace této varianty plánovaná infrastruktura dostačující. Dopravní model a simulace ukázaly, že sloučení osobní a nákladní dopravy není vhodné.

#### 7. Ing. Ondřej Štěpán: Přístupy k prioritě tras vlaků při plánování jízdního řádu

Článek analyzuje přístupy k otázce přidělování kapacity dráhy při přípravě a plánování jízdního řádu a při řešení konfliktních situací. Dále přístupy k problematice řešení časoprostorových kolizí tras vlaků při plánování jízdního řádu a navrhované způsoby řešení jak v České republice, tak i ve vybraných evropských zemích.

#### 8. Ing. Stanislav Valdman: Technologie překládky jednotek kombinované přepravy

aplikována především jako pilotní projekty pro nově vznikající linky a budované terminály kombinované přepravy.

#### 9. Ing. Jan Vyčichl, Ph.D. – Ing. Tadeáš Volf: Statická numerická analýza pružného upevnění kolejnice k pražci Vossloh W14

Práce popsána v tomto článku je úvodní studií, která se zaměřuje na problematiku statické numerické analýzy pružného upevnění kolejnice k pražci Vossloh W14. Popisuje tvorbu geometrického a prvkového modelu celé sestavy železničního svršku včetně definice jednotlivých materiálů, okrajových podmínek a kontaktů. Na vytvořené sestavě byly simulovány čtyři zatěžovací stavy odpovídající reálným situacím. Výsledky na pružném upevnění z každého zatěžovacího stavu byly analyzovány a porovnány. V práci byly zkoumány i ostatní části sestavy železničního svršku. **MONIKA VITNEROVÁ**

## České dráhy mají prezidenta. Vede tarif východ–západ

Když si cestující kupuje mezinárodní jízdenku, určitě nepřemýšlí o tom, jak se zahraniční dopravci vzájemně domlouvají na podmínkách přepravy, jejichž výsledkem je právě mezinárodní jízdní doklad. Pro odborníky železnic, sdružených do několika skupin pod hlavičkou Mezinárodní železniční unie UIC, je to ale denní chleba. Jedním z nich je mezinárodní tarifér Českých drah Jan Vávra, který byl na zasedání řídicí skupiny UIC tarifu východ–západ počátkem července v Košicích dokonce zvolen do nejvyšší funkce orgánu. Zástupce českého národního dopravce se stal prezidentem tarifu, jenž určuje pravidla přepravy mezi železnicemi západní Evropy a zeměmi, které patří do sféry vlivu bývalého Sovětského svazu.

### Ve vedení orgánu vystřídal po 19 letech Němec

Jan Vávra se stal třetím lídrem v historii orgánu, který byl ustanoven v roce

1992 jako reakce na politicko-hospodářské změny z konce osmdesátých a začátku devadesátých let. Do té doby fungovala železná opona i jako hranice mezi západním (TCV, dnes NRT) a východním (EMPT) tarifem a nově vzniknuvší tarif východ–západ tyto vzájemně propojil. V prestižní funkci vystřídal německého kolegu Alexandra Masalowicze, který předsednické „žezlo“ držel dlouhých 19 let a odchází do důchodu.

Do finální volby nového prezidenta se vedle českého zástupce dostal i další německý kolega, rozhodovalo se ve volbě, jíž předcházely projevy obou uchazečů. „Věděl jsem, že musím vedle profesionality a erudice – kterou vládnou zástupci naprosté většiny členských železnic – zahrát i na diplomatickou strunu. A to se nakonec vyplatilo. Byl jsem zvolen v poměru pět ku třem v můj prospěch,“ říká Jan Vávra, k jehož zvolení přispěl i fakt, že je výtečným lingvistou. Vedle angličtiny a němčiny vládne i ruštinou.

Co všechno může novopecený prezident ovlivnit? „Prezidentská funkce je do značné míry pozice čestná, princip hlasování v rámci skupiny je zatím, na-



Tarifér Jan Vávra byl zvolen do nejvyšší funkce orgánu. FOTO ARCHIV JANA VÁVRY

příklad na rozdíl od orgánů EU, kde funguje přímá úměra vlivu země na váhu hlasu, založen na modelu jeden stát – jeden hlas. Na druhou stranu je to ale funkce prestižní a k doporučením předsednické železnice se při projednávání podmínek určitě přihlíží,“ vysvětluje pravomocí Jan Vávra.

### Tariféři jsou výborní strategové i diplomaté

Problematika, která se na každoročních zasedáních (ale i v mezidobí) řeší, je totiž různorodá. Podmínky přepravy se projednávají nejen na základě zájmu a připomávek jednotlivých členů, ale promlouvají do nich třeba i politicko-společenské události. „Například aktuální úprchlická otázka v kontextu s přípravou v rámci Schengenského prostoru,“ doplňuje Jan Vávra.

Kromě roviny právní a legislativní se řídicí skupina zabývá také praktickým rámcem, tedy konkrétními způsoby od-

bavení tak, aby správně fungovaly všechny dohodnuté procesy a nedocházelo k problémům třeba při vzájemném účtování. „Za důležité považuji například nalezení konsensu v otázkách, které se mohou na první pohled zdát marginální. Pro cestující jsou ale i tyto maličkosti zcela zásadní. Konkrétně mohou zmínit projekt, který bych rád na mezinárodní úrovni prosadil – grafické plánky vozů, které by zjednodušily nákup mezinárodní jízdenky, a rezervace přes internet jednoduchým kliknutím na konkrétní místo ve voze, které zákazník požaduje,“ popisuje jeden z chystaných záměrů český tarifér.

Neméně důležité je ale podle Jana Vávry prohloubení komunikace a navázání osobních vztahů mezi zástupci členských železnic. „Všechno v současné době stojí a padá na schopnosti jednat s notnou dávkou diplomacie a nalézt kompromis,“ uzavírá první prezident z Českých drah. **VÁCLAV RUBEŠ**



## KRÁTCE

## Most přes Vltavu měřil i náš stroj

Na viaduktu u Červené nad Vltavou, na úseku někdejší Českomoravské transverzální dráhy mezi Tábořem a Pískem, se v pátek 12. června uskutečnila série měření, jejichž výsledky pomohou zjistit, jaký je skutečný stav tohoto jedinečného mostu. Ten byl uveden do provozu 20. listopadu 1889 a délkou 253 metrů a výškou 67 metrů byl druhou nejvyšší stavbou svého druhu v Rakousko-Uhersku. Jeho výška byla později snížena zatopením údolí při stavbě Orlické přehrady. Nyní je na mostě snížena traťová třída, což vytváří určité úzké hrdlo celého západovýchodního železničního spojení v regionu. Měření, jehož se zúčastnila lokomotiva 751.219, by tak mohlo pomoci vrátit této trati její význam, který se dnes v nákladní dopravě omezuje na občasné průvozy prázdných souprav, zpravidla vozů k nakládce štěrku na výluky, a stavební práce různých soukromých dopravců. Jednalo se o velmi zajímavý obchodní případ, kdy ČD Cargo zajistilo pouze vozidlo a strojevedoucího pro netradiční výkon, nesouvisející přímo s přepravou zboží. (čdc)

## Zajišťovali jsme přepravu na Bahna

Už 26. ročník akce Bahna se odehrál v sobotu 20. června v lokalitě Bahna u Strašic na Rokycanskú. Cvičení pravidelně pořádá velitel Společných sil, Nadace pozemního vojska AČR a Muzeum na demarkační linii v Rokycanech. Jedná se o největší společnou ukázkou současné i historické vojenské techniky. Letos se na akci představilo 257 kusů současné pozemní techniky AČR, včetně všech modifikací obrněného vozidla Pandur. Na přepravě vojenské techniky, včetně tanků T-72M4 CZ AČR, se tradičně podílelo i ČD Cargo. Ze stanice Hlubočky-Mariánské Údolí byl v neděli 14. června večer vypraven zvláštní transport mužstva i techniky, který do vykládací stanice Holoubkov dorazil v pondělí odpoledne. Zpět se technika vydala o týden později, odpoledne v neděli 21. června, a do cílové stanice u domovského vojenského újezdu Libavá dorazila brzy ráno v pondělí 22. června. Kuriozitou transportu bylo jeho vedení centrem Prahy po tratích, kde není pravidelná nákladní doprava provozována, a to kvůli nepřetržitě výluce tratě Praha-Krč – Praha-Radotín. (čdc)

## Dceřiná společnost oslavila 10. výročí

V malebné krajině Porýní, v městečku Rüdeshheim, se ve čtvrtku 25. června uskutečnila oslava 10. výročí založení první zahraniční dceřiné společnosti CD Generalvertretung GmbH. Tato organizace se sídlem ve Frankfurtu nad Mohanem vznikla 1. ledna 2005 transformací dvou bývalých německých zastoupení Český drah (v Berlíně a ve Frankfurtu) na obchodní kapitálovou společnost. Nová firma také z velké části převzala obchodní činnost tehdy zrušeného zastoupení ČD ve Stockholmu. V současnosti je významným hráčem na trhu přeprav osobních automobilů po železnici. Přepravu zboží nabízí i dalším zákazníkům ze západní Evropy. Zajímavým segmentem činnosti je zajištění přeprav z Německa po silnici do Domažlic nebo Lovosic, překládka do železničních vozů a přeprava do zemí bývalého Sovětského svazu. V prvním roce existence zajistila pro mateřské ČD tržby ve výši cca 600 mil. Kč a v roce 2014 více než 1,5 mld. Kč. (čdc)



ILUSTRACI FOTU VÁCLAV RUBEŠ

## ČD Cargo úspěšně prochází certifikací činností

Společnost ČD Cargo se snaží být spolehlivým a vyhledávaným dopravcem se stabilním podílem na trhu nákladní železniční přepravy. K tomu je samozřejmě nezbytná spokojenost zákazníka s kvalitou poskytovaných služeb, bezpečnost přeprav, zvyšování objemu přepraveného zboží a posílení pozice v mezinárodní přepravě. Jedním z nástrojů k dosažení těchto cílů je certifikace vybraných činností vykonávaných naší firmou podle mezinárodně uznávaných standardů.

Nákladní dopravce je držitelem certifikátů ISO 9001, ISO 14001, OHSAS 18001, AEO, ECM, SQAS, včetně dalších certifikací. Největší přínos spočívá v možnosti účasti na výběrových řízeních, kde jednou z povinných podmínek stanovených zadavatelem může být vlastnictví požadovaného certifikátu podle příslušné normy neboli standardu. Další využití je v rámci tzv. zákaznických auditů, kdy některé jinak obvykle požadované skutečnosti – například technologické postupy nebo dokumenty – nemusíme díky vlastnictví konkrétního certifikátu přímo dokladovat a stačí pouze předložit jeho originál. Rovněž v případě dotazníků zasílaných našimi obchodními partnery – zde prokazujeme plnění vybraných požadavků odesláním kopie certifikátu.

## ISO 9001:2008

Certifikát systému řízení kvality (QMS – Quality Management System) byl 19. března 2008 převeden z Českých drah na společnost ČD Cargo. V podmínkách ČD se jednalo o certifikát kvality v oblasti železniční nákladní dopravy a přepravy. V následujících letech (2010, 2013, 2015) se uskutečnila opakovaná úspěšná recertifikace tohoto systému řízení.

Uplatňováním a dalším rozvojem systému řízení kvality se management snaží klást důraz v orientaci na zákazníka a zvyšovat jeho spokojenost, poskytovat produkt splňující požadavky zákazníka, více zapojovat zaměstnance do plnění úkolů společnosti a vytvářet motivující pracovní prostředí. Chce také vyhodnocovat efektivitu procesů ve společnosti a zavádět opatření pro neustálé zlepšování, poskytovat potřebné zdroje pro zajištění funkce a rozvoje systému managementu kvality, plnění cílů kvality a smluvních závazků společnosti a neustále zlepšovat image společnosti a zvyšovat její konkurenceschopnost.

## ISO 14001:2004

ISO 14001 je certifikát systému environmentálního managementu (EMS – Environmental Management Sys-

tem) orientovaného na životní prostředí. V listopadu 2008 proběhla certifikace a v říjnu 2009 recertifikace dle ISO 14001 na pracovištích Střediska oprav kolejových vozidel Ústí nad Labem, včetně opraven v Mostě a Nymburce. V roce 2010 byla tato certifikace rozšířena na ostatní SOKV (České Budějovice, Ostrava) a na Odbor údržby a oprav KV (O12) GR ČD Cargo. Další recertifikace se uskutečnila v letech 2013 a 2015.

V případě environmentálního systému řízení je naší společností deklarován zájem na spolupráci s orgány státní správy, krajské a místní samosprávy; subdodavateli a externími společnostmi, které provádějí smluvní zakázky na pracovištích ČD Cargo, jejichž činnost může mít významný dopad na životní prostředí. Týká se to i společnosti Skupiny ČD nebo komunikace s odbornou i laickou veřejností.

## OHSAS 18001:2007

Od prosince 2012 je společnost ČD Cargo certifikována podle standardu OHSAS 18001 (Occupational Health and Safety Assessment Systems – norma pro posouzení systému bezpečnosti a ochrany zdra-

ví při práci). Recertifikace systému se úspěšně uskutečnila letos v květnu a platí tři roky.

Management společnosti prostřednictvím tohoto systému řízení naplňuje hlavní úkoly v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci. Jde například o zodpovědný přístup k problematice zvyšování bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, uplatnění systému řízení BOZP dle normy ČSN OHSAS 18001:2007 jako jeden z prostředků zvyšování bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, dále o identifikaci rizik, jejich vyhodnocování, zpracování plánů k jejich eliminaci a zahrnutí do cílů a programů BOZP.

## SQAS

ČD Cargo je od 19. března 2015 držitelem certifikátu SQAS – Safety & Quality Assessment System. V překladu se jedná o systém hodnocení bezpečnosti a kvality v oblasti přeprav nebezpečných věcí.

Systém SQAS Rail (železniční doprava) je systém posuzující kvalitu, bezpečnost, vliv na životní prostředí a soulad s požadavky chemického průmyslu při realizaci dopravních služeb poskytovaných v jednotné formě jednoznačným standardním posouzením. To provádí nezávislý akreditovaný hodnotitel – auditor. Jde o evropský systém hodnocení používaný v silniční a železniční dopravě, kombinované dopravě, námořní dopravě volně loženého i baleného zboží, v režimu čistících stanic, v distribuci, ve skladovacích terminálech, nákladních lodích a vlečných členech při spolupráci společností s ohledem na problematiku nebezpečných chemických látek.

Externí audit byl proveden podle metodiky „CEFC SQAS 2011“. Platnost certifikace je tříletá, tzn. pro období let 2015–2018. Reaudit v r. 2018 bude proveden již podle nové metodiky „CEFC SQAS 2015“.

## AEO – Oprávněný hospodářský subjekt

Nejvyšší stupeň vydávaného osvědčení AEO (Authorized Economic Operator – Oprávněný hospodářský subjekt) „Zjednodušené celní postupy/Bezpečnost a zabezpečení“ získalo ČD Car-

go rozhodnutím Celního ředitelství České Budějovice 24. září 2009 jako třetí železniční dopravce v Evropě. Dne 12. září 2014 bylo osvědčení AEO obhájeno.

Kromě zvýšení prestiže společnosti přináší osvědčení AEO i vstřícnější přístup celních a bezpečnostních orgánů. S platností celního kodexu Unie č. 952/2013 od 1. května 2016 bude nutnou podmínkou při mimounijních přepravách do a ze třetích zemí.

## ECM – Subjekt odpovědný za údržbu

Osvědčení pro subjekt odpovědný za údržbu o uznání systému údržby subjektu odpovědného za údržbu v Evropské unii v souladu se směrnicí 2004/49/ES a nařízením EU č. 445/2011. Osvědčení platí do 1. 10. 2017, certifikaci v České republice provádí Drážní úřad (DÚ). Osvědčení pro funkci údržby v ČR má na starosti DÚ. Vydání osvědčení dokladují splnění podmínek pro řízení údržby vozidlového parku, provádění a rozvoj údržby ve společnosti ČD Cargo a jsou uznávána všemi zeměmi Evropské unie. U ČD Cargo proběhla certifikace poprvé v roce 2012, kdy byl tento systém certifikace v České republice zaveden.

## Svařování, defektoskopie či opravy kolejových vozidel

Dalšími doklady jsou certifikáty, kterými se osvědčuje, že subjekt prokázal shodu procesu svařování podle příslušných norem, a prohlášení, že výrobce/opravce splňuje požadavky předpisu ČD V95/5, v platném znění. Vydání osvědčení dokladují splnění podmínek definovaných legislativou týkající se oblasti svařování na železničních kolejových vozidlech. Certifikace jsou prováděny a obnovovány samostatně u všech opraven ČD Cargo od doby vzniku společnosti.

Nechybí ani defektoskopie – oprávnění k defektoskopickému zkoušení. Vydání oprávnění dokladují splnění podmínek definovaných legislativou týkající se oblasti defektoskopických zkoušek na železničních kolejových vozidlech. Certifikace jsou prováděny a obnovovány samostatně u všech opraven ČD Cargo od doby vzniku společnosti, a to Hlavním defektoskopickým střediskem Českých drah.

ČD Cargo je také držitelem řady certifikátů k opravám dílů železničních vozidel, např. brzdové zařízení, rychloměry, vlakové zabezpečovače apod. Certifikáty vydávají výrobci jednotlivých komponent.

ROMAN KUNZ, RICHARD JECH

# Dostupné pouze v tištěné podobě

## Léto ve znamení výluk aneb kde se v Česku „operuje“ nejvíce



Letošní rok se v železniční dopravě zapíše do historie jako rekordní především co do počtu výluk a prostaných peněz. Správce infrastruktury utrácí za stavby nejvíce financí ve své historii a celkově se provoz omezí takřka na sedm set tisíc hodin. Mnohé akce jsou navíc naplánovány na několik měsíců a zásadně tím narušují plynulost dopravy, návaznost a většinou též obraty souprav. Je to určitě daň za modernizaci tuzemských tratí, po nichž se však bude moci jezdit většinou rychleji, vždy určitě pohodlněji a bezpečněji.

Důvodem takového stavu je především plánovaná oprava železniční infrastruktury. V letošním roce akce vlezly například do důležitých úseků, aby se zabezpečila plynulost provozu a zároveň se zvýšila kapacita železniční sítě. V období letosního léta se navíc zvýšil počet výluk, což je způsobeno především prací na železničních tratích. V období letosního léta se navíc zvýšil počet výluk, což je způsobeno především prací na železničních tratích.

### 1. Brno - Kufín soutěž bez provozu



Práce mezi Brnem a Kufínem probíhají od začátku letošního léta. Právě v tomto období se uskutečnila výstavba nové tratě, která umožní zvýšit rychlost a kapacitu železniční sítě. Práce jsou plánovány na několik měsíců a budou narušovat plynulost dopravy.



### 2. Vídeňský úsek a lokomotivní techniku

Práce na Vídeňském úseku jsou plánovány na několik měsíců. Součástí prací je modernizace lokomotivní techniky a zlepšení infrastruktury. Práce budou narušovat plynulost dopravy.



### 3. Písek - Berkovice železniční trať

Práce na železniční trati mezi Pískem a Berkovicemi jsou plánovány na několik měsíců. Práce budou narušovat plynulost dopravy.



Práce na železniční trati mezi Pískem a Berkovicemi jsou plánovány na několik měsíců. Práce budou narušovat plynulost dopravy.

### Stručný přehled nejvýznamnějších výluk v ČR

- Brno - Kufín od 15. 6. do 31. 8. 2015
- Písek - Berkovice od 15. 6. do 31. 8. 2015
- Vídeňský úsek od 1. 7. do 31. 8. 2015
- Praha - Brno od 1. 7. do 31. 8. 2015
- Praha - Brno od 1. 7. do 31. 8. 2015
- Praha - Brno od 1. 7. do 31. 8. 2015
- Praha - Brno od 1. 7. do 31. 8. 2015
- Praha - Brno od 1. 7. do 31. 8. 2015
- Praha - Brno od 1. 7. do 31. 8. 2015
- Praha - Brno od 1. 7. do 31. 8. 2015

### 4.2 Budova do jezdecké nepřístupnosti



Práce na budově železniční stanice jsou plánovány na několik měsíců. Práce budou narušovat plynulost dopravy.



Práce na budově železniční stanice jsou plánovány na několik měsíců. Práce budou narušovat plynulost dopravy.

### 6. Výhledový úsek v Podkomořích



Práce na výhledovém úseku v Podkomořích jsou plánovány na několik měsíců. Práce budou narušovat plynulost dopravy.

### 6. Rekonstrukce na Vídeňském úseku

Práce na rekonstrukci železniční trati na Vídeňském úseku jsou plánovány na několik měsíců. Práce budou narušovat plynulost dopravy.

Předplatte si čtrnáctideník **Železničář** na telefonu 972 233 090

Pro oko neznalého se nic moc nezměnilo a Zkušební centrum se na první pohled nijak neliší. Při detailním zkoumání však na známky přítomnosti ETCS – Evropského vlakového zabezpečovače – narazíte. Mezi kolejnicovými pásy velkého zkušebního okruhu a na některých sousedních kolejích svítí novotou téměř šedesát balíků ETCS, zasvěcení zaznamenají také nárůst počtu počítačů náprav. Srdce technologie je ale dobře ukryto v zázemí malé provozní budovy, kde vznikla nová technologická místnost se skříňemi jednotlivých komponent a také „dopravní kancelář“. Uvozovky jsou namístě, neboť zkoušky technologie ETCS probíhají simulované a zabezpečení, respektive řízení reálného provozu Zkušebního centra, se nikterak nedotknou.

#### Technologie na bázi simulátoru zabezpečovacího zařízení

Celý vtíp tkví v tom, že bytí jde o plnohodnotnou zkušební platformu, jsou některá data potřebná pro funkci systému ETCS získávána ze simulovaných komponent zabezpečovacího zařízení. Na elektronickém stavědle ESA 44 z produkce společnosti AZD Praha, která je ostatně hlavním dodavatelem technologie ETCS L2 nejen pro VUZ, ale i pro projekt instalace v úseku Kolín – Břeclav – státní hranice (Slovensko/Rakousko), staví „dispečerů“ jízdní cesty ve dvou fiktivních stanicích. Veškeré informace o neexistujících traťových prvcích (návestidla, výhybky atd.) těchto stanic poskytuje stavědlu právě zmiňovaný simulátor.

První dopravná je topologicky shodná s kolejovým rozvětvením manipulačního kolejiště Zkušebního centra, druhá je situována do míst km 9–10 velkého okruhu (oblouk nejbližší obce Sokoleč). „Kaširována“ je též funkce dvou traťových zabezpečovacích zařízení (automatických bloků) a jednoho přejezdového zabezpečovacího zařízení. Ačkoliv žádné z výše popsaných zařízení instalováno není, reálné stavědlo s podporou simulátoru vytváří pro mobilní část ETCS na vozidle (která je logicky předmětem zkoušek zákazníků) „dokonalou iluzi“ o jejich přítomnosti a závislostech. Skutečné řízení provozu, stavění jízdních cest a rozhodování o obsazení jednotlivých kolejí mají na bedrech stále dispečerů VUZ v původní dopravní kanceláři.

#### VUZ sází na boom ETCS

Působivé řešení nebylo sice zadarmo, hodnota zakázky činí 72 milionů korun, podle generálního ředitele VUZ Antonína Blažka jde ale o velmi dobře investo-



FOTO AUTOR (2x)

# System ETCS Level 2: nový šperk Zkušebního centra VUZ

Další etapa modernizace Zkušebního centra Výzkumného Ústavu Železničního ve Velimi byla dokončena. Na konci června byla do provozu slavnostně předána technologie ETCS L2, která rozšířila první úroveň instalovanou již v letech 2003–2004. VUZ nyní svým zákazníkům nabízí možnost provádět zkoušky mobilních částí v úrovních L0, L1 a L2 včetně přechodů mezi nimi, čímž rozšířil spektrum nabízeného know-how o nejméně viditelnou, ovšem velmi významnou součást poptávaných testů.

#### Rekordmanka s ETCS L1 i L2



Kromě stacionární části byla mobilní část technologie ETCS L2 dosazena také na rychlostní rekordmanku, stroj 124.601 v majetku VUZ. Ta byla již v minulosti vybavena mobilní částí ETCS L1 (v majetku společnosti Thales – zůstala zachována). Lokomotiva je tedy vybavena vedle národního zabezpečovače LS, umožňujícího jízdu jen v úrovni L1, LSTM a L0, a dále druhou novou nezávislou mobilní částí, umožňující jízdu v úrovních L2, L1, LSTM a L0.

vané prostředky. „Spektrum výrobních a homologačních zkoušek bylo rozšířeno o poslední, na první pohled sice málo viditelnou, ovšem o to významnější součást evropského železničního systému. Řízení a zabezpečení ERTMS, jehož součástí je i systém ETCS, nahrazuje asi 20 národních zabezpečovacích systémů a výrobci vozidel budou proto logicky testování tohoto systému požadovat stále častěji. Troufnu si tvrdit, že nastává doba, kdy ten, co nemá ETCS, jako by nebyl,“ řekl Antonín Blažek při slavnostním předání technologie do zkušebního provozu 23. června 2015. VUZ se díky tomu stává jedním z prvních polygonů v Evropě, který může podobný komplex funkčních zkoušek nabídnout.

#### Zkoušky na dálku? Hudba blízké budoucnosti...

Právě nezávislost zařízení na reálném řízení provozu Zkušebního centra a vyloučení vlivu na jeho bezpečnost umožňují provádět zkoušky nejen za standardních

a bezporuchových provozních situací, ale také za takových, které by v běžném provozu mohly vést v krajním případě i k nehodové události. Takováto simulovaná konfigurace umožňuje zákazníkům ověřit, že jejich vozidlová část dokáže sama hrozící neohodovat v případě, že je to od ní dle systémových specifikací očekáváno. Konfiguraci tratě navíc umožňuje nastavení části velkého okruhu ob-



System ETCS je ovládán zabezpečovacím zařízením ESA 44.



**Zařízení umožňuje provádět zkoušky, které by v běžném provozu mohly vést v krajním případě i k nehodě.**

lastí vybavenou úrovní L2 a část nevybavená systémem ETCS (L0) otevírá další možnost rozšíření spektra zkoušek v podobě přechodů mezi oběma oblastmi.

Současný rozsah zkušební technologie využívá pro řízení ETCS L2 jednu Radioblokovou centrálu (RBC) s podporou rádiového systému GSM-R, jehož signálem je pokryto celé ZC VUZ. V plánu je do-

konce doplnění druhé RBC tak, aby bylo možné testovat přechod mezi jednotlivými radioblokovými sekcemi, tedy funkcí handover. Dlouhodobou vizí je umožnit také vzdálené připojení zahraniční RBC k infrastruktuře zkušebního okruhu a tím poskytnout zákazníkům možnost testování jízdy ETCS pod kontrolou RBC s jinou národní specifikou, než je česká RBC firmy AZD.

Předáním technologie ETCS L2 do zkušebního provozu završil Výzkumný Ústav Železniční modernizační projekty, které se od roku 2009 dotkly prakticky všech klíčových technologií určujících kvalitu a rozsah služeb nabízených zákazníkům. A jsou to právě oni, kteří svým kontinuálním zájmem o know-how tuze-  
mské jedničky na poli železničního zkušebnictví potvrzují, že to byl krok správným směrem. **VÁCLAV RUBĚŠ**



Více fotografií a video najdete na [zeleznicar.cz](http://zeleznicar.cz).

#### ZELENÁ ULICE – INFORMACE NEJEN PRO STROJVEDOUČÍ

#### TANVALD: POŠKOZOVÁNÍ NÁSTUPIŠTĚ VYKLÁPĚCÍM SCHŮDKEM ŘADY 854

Správa železniční dopravní cesty se na národní dopravce obrátila ve věci poškození nástupištních hran nově zřízených nástupišť (s nástupní hranou ve výšce 550 mm nad temenem kolejnice) v železniční stanici Tanvald technickým zařízením jedné řady vozidla. Při otevření dveří motorového vozu řady 854 totiž dochází ke sklopení schůdku a (v případě předmetné stanice) jeho dosednutí na hranu nástupišť, která je takto postupně odlamována, a současně dochází k poškození povrchu s výstupky určenými proti uklouznutí cestujících. Situaci nepřispívá ani fakt, že pohyb schůdku je synchronizován s funkcí otevírání a zavírání dveří, tudíž při delším pobytu a několikerém otevírání nástupních dveří při postupném nastupování cestujících dochází k poškození nástupišť opakovaně. Problém řeší Odbor kolejových vozidel Generálního ředitelství ČD ve spolupráci s výrobcem, společností Pars nova (holding Škoda Transportation), který již přislíbil nápravu v podobě softwarové úpravy.

#### PRAHA HL. N.: RIZIKOVÉ VJEZDY ŘADY 471 NA TRINÁCTOU KOLEJ

Letos na začátku jara byla zahájena oprava zastřešení haly pražského hlavního nádraží, což přineslo změnu obsazení staničních kolejí. Například některé osobní vlaky vedené jednotkou řady 471 jsou trasovány na kusou kolej číslo 13a. Strojvedoucí tak musí zastavit čelem vlaku až bezprostředně u návestidla (koncovníku), aby poslední dveře soupravy byly u nástupišť. Toto řešení je rizikové zejména při zhoršených adhezních podmínkách, kdy při drobné odchylce od požadovaného místa zastavení může dojít k projetí návestí Stůj s eventuálním narázdem do zarážedla, nebo zastavení dříve a výstup cestujících mimo nástupišť. Národní dopravce proto požádal SŽDC o prodloužení nástupišť o cca 10 m, aby byl dodržen Dopravní a návestní předpis, dle kterého je třeba zastavovat 10 metrů před návestidlem zakazujícím jízdu. Dle předběžných informací by nástupišť prodloužit šlo. Bylo by jednostranné, delší o cca 15 m. Správce infrastruktury nyní požadavek prověřuje a následně rozhodne o případném zařazení do plánu přípravy.

#### ŘETENICE: ŠPATNÁ VIDITELNOST ODJEZDOVÉHO NÁVĚSTIDLA

Obdrželi jsme hlášení od několika strojvedoucích, ve kterých upozorňují na velmi špatnou viditelnost odjezdového návestidla S5 v železniční stanici Řetenice směrem na Úpořiny. Problematika se týká vlaků relace Teplice v Čechách – Radejčín (z Radejčína do Lovosic jsou vlaky dlouhodobě nahrazeny NAD z důvodu sesuvu půdy). Po zastavení u nástupišť na páté koleji není ve dne vůbec vidět návest Stůj na návestidle L5 a jen velice slabě jsou vidět ostatní návesti tohoto návestidla. Do viditelnosti zasahují prvky trakčního vedení, nižší je zřejmě i svítivost červeného světla. Vlak vždy vjíždí na návest Rychlost 40 km/h a výstraha. Pokud strojvedoucí nevidí na návestidlo a při vjezdu vlaku se nedozvědí o návesti dovolující jízdu na odjezdovém návestidle, musí mu tuto informaci podat výpravčí. Na základě článků č. 2979 a 2890 Dopravního a návestního předpisu vznesl národní dopravce námět správce infrastruktury a požaduje, aby výpravčí stanice Řetenice o návesti na odjezdovém návestidle informovali vždy bez upozornění.

#### BUDE SMĚT ŘADA 361 ZSSK VYUŽÍVAT „HORNÍ RYCHLOSTNÍKY“?

Od kontrolora vozby Depa kolejových vozidel Praha pana Svobody jsme obdrželi námět, zda by lokomotivy řady 361.0 a 361.1 nemohly využívat tzv. horní rychlostníky. Lokomotivy této řady jsou nasazeny od počátku platnosti jízdního řádu na vybrané expresy mezi Ostravou a Prahou. Dle dat z registru vozidel lze totiž příslušná hnací vozidla provozovat na horní rychlostníky. Národní dopravce má ovšem svým interním předpisem stanoveno, že stanovená vozidla – tedy ta, která mohou v obloucích využívat jízdu vyšší rychlostí (tedy s vyšším odstředivým zrychlením), musí být uvedena v Doplnku SŽDC D2/1, nebo to mohou být nově schválená vozidla stanovená pokynem ředitele Odboru kolejových vozidel GR ČD. Doplněk SŽDC D2/1 je aktualizován jednou ročně, a tak v současné době probíhá komunikace mezi správcem infrastruktury a národním dopravcem. Na základě jednání by měl být vydán výše zmiňovaný pokyn ředitele Odboru kolejových vozidel, podle kterého budou moci vozidla řady 361 využívat horní rychlostníky. **PAVEL ROVENSKÝ**



# Druhá série „Slonů“ pro Slovensko je kompletně doma

Stárnoucí vozidlový park slovenského národního dopravce vylepšily patrové elektrické jednotky řady 671 pro příměstskou dopravu. Jedná se o vlaky ze Škody Vagonky pocházející z největší zakázky této společnosti pro ZSSK. Firma nedávno dodala poslední z celkem devatenácti jednotek, jež si slovenské dráhy objednaly. Dobře známé jsou i cestujícím v Česku – koncept vychází z oblíbeného modelu CityElefant.



Největší změny oproti první sérii se odehrály v interiéru.



**Prvních deset jednotek řady 671 by mohlo používat plně funkční vlakový zabezpečovač ETCS L2 již ke konci letošního roku.**

kovní teplota a přesný čas. Navíc provozní personál obdržel nový typ telefonu pro spojení se strojvedoucím, který má navíc na svém stanovišti kameru snímající trať při jízdě. Záznamy z kamery mohou být případně využity při dokazovacím řízení při mimořádnostech.



Samozřejmostí jsou v nových jednotkách plošiny pro tělesně postižené.



FOTO ŠKODA TRANSPORTATION (4x)

Pult je koncipován podobně jako u řady 471 ČD, chybí ale klávesnice AVV.

Škoda Vagonka podepsala na konci května 2013 smlouvu s ZSSK na dodávku jednoho kusu třívozové patrové jednotky řady 671 s opcí na dalších osm vlaků. Kontrakt navázal na dodávku deseti vlaků, které byly předány slovenskému dopravci v letech 2010 až 2012. Jedná se o dvousystémové elektrické jednotky, jejichž konstrukční řešení vychází ze známých elektrických jednotek 471 CityElefant, které jezdí především v pražské a ostravské aglomeraci.

Slovenští „Sloni“ jsou určeni pro příměstskou dopravu především v okolí Bratislavy, Trenčína, Košic a Žiliny. Poslední jednotka z druhé, devítikusové série, která se v některých detailech liší od první desetikusové, byla v polovině dubna zařazena do ostrého provozu.

## Další série Elefantů má lepší výbavu a wi-fi

Druhá série vlaků řady 671 se od první liší v řadě detailů zejména v interiéru. Oproti jednotkám z první série mají tyto jednotky k dispozici podélné police na zavazadla a wi-fi včetně pohodlnějších a komfortnějších sedadel v párovém uspořádání 2 + 2 s lepšími opěrkami hlavy. Vlaky z druhé dodávky jsou vybaveny informačními panely, kde se zobrazuje zastávka, číslo a rychlost vlaku, ven-



Kontrakt má hodnotu přibližně 4,6 miliardy korun. „Na konci března opustila brány poslední, devatenáctá jednotka pro Slovensko. Prvního dubna byla předána v Nových Zámčích do provozu a v současnosti slouží na regionálních spojích v okolí Bratislavy. Kromě těchto jednotek dodala Škoda Vagonka našim sousedům také deset podobných vlaků typu push-pull,“ říká obchodní ředitel Škody Vagonky Ivo Gurňák.

## Dostávají druhou úroveň evropského zabezpečovače

Třívozová elektrická jednotka 671 umožňuje díky automatickým spřáhlům ve špičce spojit a ovládat až čtyři soupravy. Je vybavena dvousystémovou elektrovyzbrojí a připravena pro evropský zabezpečovací systém (ETCS).

Mimořádně, systém ETCS Level 2 se do řady 671 začíná na Slovensku postupně instalovat. První jej dostala jednotka 671.002, která absolvovala již zkušební jízdy. Podle slovenských zdrojů se po testovacích jízdách a „vychytání“ nedostatků jednotky vrátí do provozu a do doby plné funkčnosti evropského zabezpečovače budou jezdit s vypnutým ETCS. Podle dostupných údajů by prvních deset vlaků řady 671 mohlo používat plně funkční evropský zabezpečovač již ke konci letošního roku. **MARTIN HARÁK**

## KRÁTCE

### NĚMECKO DB investují miliardu do sanace tunelů

Do roku 2019 chce železnice v Německu obnovit 18 tunelů, do roku 2024 by to mělo být dalších 36. Mnohé z těchto staveb mají svoji historickou hodnotu a význam. K nejdražším projektům, které se v současnosti realizují, patří obnova 135 let starého tunelu „Kaiser-Wilhelm“ u Cochemu na Moseli (Porýní-Falcko). Ze by mělo být do roku 2016 investováno 200 mil. eur. Během následujících pěti let by měla být na sanaci vydána přibližně jedna miliarda eur, což je podle současného investičního programu DB Netz AG dvojnásobek. Prostředky by měly plynout z prostředků na modernizaci od státu. **(sh)**

### ITÁLIE Bimodální Flirt zamíří do Itálie

Společnost Stadler obdržela zakázku na výrobu prvních pěti bimodálních třívozových jednotek Flirt 3 za 43 milionů eur pro italskou trať Aosta – Turín. Kontrakt obsahuje také opci na dalších 5 jednotek. Ty nabídnou 178 míst k sezení. Při elektrickém provozu na systému 3 kV ss dosáhnou výkonu 2 600 kW a rychlosti 160 km/h. V dieselovém provozu budou mít výkon 700 kW a rychlost 140 km/h. Bimodální jednotky umožňují provoz na neelektrifikovaných i elektrifikovaných tratích. Jsou rozšířené především ve Francii, kde je jich v provozu více než 400 od společností Bombardier a Alstom. **(PešT)**

### ŠVÝCARSKO Dopravce připravuje vlaky pro Gotthard

Švýcarský dopravce SBB zahájil úpravu 18 jednotek ICN, 13 lokomotiv Re 460, 14 řídicích a 66 běžných vozů 2. třídy a 34 vozů 1. třídy (typy EW IV a EC) pro nový základový tunel Gotthard. U nejdelšího tunelu světa s 57 kilometry se věnuje zvláštní pozornost požární bezpečnosti. Tunelem budou moci projíždět jen speciálně vybavené soupravy s kouřovými a tepelnými čidly, požárními dveřmi mezi vozy, akustickou a optickou požární signalizací pro cestující atp. Nová Pendolina ETR 610 jsou požárním systémem vybavena už z výroby. Gotthardský základový tunel se má otevřít v prosinci 2016. **(PešT)**

### KAZACHSTÁN Nová trať do Íránu pro nákladní přepravu

Především nákladní dopravě slouží nová železniční trať Ōzen (Kazachstán) – Gyzylgajya – Bereket – Etrek (Turkmenistán) – Gorgan (Írán). Umožňuje také snadný přístup do přístavu Bandar Abbas v Perském zálivu a zkracuje spojení mezi těmito třemi státy i jízdu mezi Evropou a Asií. Dohoda o výstavbě byla uzavřena v roce 2007, v roce 2009 pak bylo započato s vlastní výstavbou. Uzlovými stanicemi na této trati jsou Ōzen, Gyzylgajya, Bereket a Etrek a Gorgan. Nejdelší část tratě, téměř 700 km, leží na území Turkmenistánu a celkem měří 928 km. **(sh)**

## Francouzský Alstom pečuje o polská Pendolina ve Varšavě

Francouzská společnost Alstom bude na základě smlouvy uzavřené s PKP Intercity po vítězství ve výběrovém řízení udržívat a opravovat po dobu sedmnácti let flotilu dvaceti nových polských rychlovlaků Pendolino ve speciálně postavené hale. Ta se nachází v obvodu odstavného nádraží Warszawa Grochów v těsném sousedství zdejšího lokomotivního depa Olszynka Grochowska. Alstom je zároveň výrobcem těchto vozidel, která spatřila světlo světa v jeho italském závodě v Saviglianu, odkud pochází i česká verze Pendolina.

Dílny pro údržbu kolejových vozidel (WUT), jak se oficiálně hala nazývá, jsou od loňského roku jediným zařízením svého druhu na území našich severních sousedů. Polský národní dopravce PKP Intercity jako vlastník těchto nových vlaků přichází nyní s tímto konceptem také u dalších pořizovaných vozidel.

Dlouhodobou údržbu a opravy si bude zajišťovat „na klíč“ i u dalších výrobců kolejových vozidel, jako jsou Stadler, Newag či PESA. Důvod je jednoduchý – výrobce zná „svá“ vozidla nejlépe a zákazníkovi, v tomto případě společnosti PKP Intercity, zaručuje stálou disponibilitu těchto vozidel, která opraví podle potřeby třeba přes noc.

## Italské specialisty školené až ve Švédsku brzy nahradí Poláci

Jak říká Adam Fryczkowski, ředitel WUT Alstom ve Varšavě, jde o jednu z nejdůležitějších opravárenských hal v Evropě. „Všechny zkušenosti, které máme s údržbou a opravami vlaků Pendolino po celé Evropě, úspěšně přenášíme nyní i do Polska. Naši zaměstnanci se byli školili také

ve Švédsku. Nicméně řada lidí ze servisního oddělení ve WUT Varšava pochází z Itálie, což je ale jen dočasná záležitost. Tito zaměstnanci budou postupně nahrazeni tuzemskou pracovní silou,“ říká ředitel Fryczkowski.

V současné době zaměstnává WUT okolo sto lidí. Jejich počet by se časem mohl navýšit. Tak by se mohlo stát ve chvíli, kdy Pendolina najedou kilometry do vyšších stupňů oprav. Momentálně se provádí provozní ošetření, malé a velké prohlídky, doplňování písku a dalších provozních hmot do jednotlivých, odstraňování garančních závad a opravy po vandalských útocích a mimořádných událostech. Aby byl servis opravdově komplexní, po práci v interiéru nastupují uklízečky. Kormě toho každé tři týdny se navíc v rámci takzvaného full servisu provádí velké čištění interiérů jednotek. Na venkovní mytce se rovněž čistí skříň každé jednotky přijíždějící do údržby ve WUT.

## Vše se řídí on-line

Hala WUT je vybavena nejmodernějšími technologiemi vyvinutými společností Alstom, jako je Train-Tracer, který slouží přes GPS ke sledování pohybu vlaků po tratích, nebo MTE, což je podrobné plánování oprav. Train-Tracer je podle ředitele Fryczkowského užitečný pomocník umožňující on-line komunikaci se všemi strojvedoucími PKP Intercity, kteří jsou i na trati s vlakem Pendolino. „Jde o klasický help-desk a strojvedoucí jej často využívají. Naši dispečeré se střídají ve dvou směrech mezi pátou ranní a jedenáctou večerní, tedy v době, kdy jsou vlaky Pendolino v běžném provozu. Vzhledem k tomu, že Pendolino je v Polsku zcela nový produkt, je jasné, že strojvedoucí ještě neznají všechny „vychytávky“. Od toho jsme tady my, abychom jim poradili. A občas k nám do varšavského centra volají,“ vysvětluje Adam Fryczkowski. **MARTIN HARÁK**



V HALE. Dílny se nacházejí v obvodu odstavného nádraží Warszawa Grochów v těsném sousedství lokomotivního depa Olszynka Grochowska. FOTO AUTOR (2x)



## NABÍDKA ČD TRAVEL



Turecko

## Side – hotel La Vitas\*\*\*

21. 8.–1. 9. 2015, 12denní pobyt s odletem Praha nebo Brno, hotel s rodinnou atmosférou, na klidném místě, pláž cca 400 m od hotelu, all inclusive. Cena 14 900 Kč, 3. osoba v pokoji za 11 500 Kč, dítě do 12 let za 4 450 Kč. Uvedené ceny jsou po dotaci.



Česká republika

## Krkonosé – Harrachov – hotel Svornost

ZVLÁŠTNÍ AKCE – děti do 13 let zdarma

Pobyt 4 = 3 za 3 180 Kč/os.; 5 = 4 za 4 240 Kč/os.; 7 = 5 za 5 300 Kč/os.

V ceně je ubytování s polopenzí, během pobytu vstup do bazénu zdarma, 10% sleva na wellness služby, 1x za pobyt káva s koláčem, stolní tenis a biliard, 1x vstupenka na bobovou dráhu, Harrachov Card na čerpání slev.



Česká republika

## Wellness hotel Babylon\*\*\*\* Liberec

Přicházíme opět s nabídkou pouze pro naše klienty.

1 dospělý + 1 dítě do 12 let 1 300 Kč/1 noc se snídaní

V ceně ubytování, je také neomezený vstup do Aquaparku, Lunaparku, IQPARKU a IQLANDIE po celou dobu pobytu. Dynamická zábava vhodná pro celou rodinu. V případě, že hledáte relax a pohodu, využijte zvýhodněných cen vstupu do wellness centra na ploše 1 000 m<sup>2</sup>.

Tato nabídka platí v libovolném termínu a libovolném počtu dní až do 31. 10. 2015.



Kypr

## Hotel Mimosa\*\*\* nebo hotel Chrystalla\*\*\*

11 dní letecky s polopenzí

Termín: 10. 8.–20. 8. 2015

Cena: 14 400 Kč po dotaci

**Mimosa\*\*\*** je hotelový komplex přímo u pláže v romantickém, klidném prostředí poblíž střediska Protaras.

**Chrystalla\*\*\*** je rodinný hotel na okraji rušnějšího střediska Protaras 100 m od krásné písčité pláže.



Bulharsko

## Pomorie – Slunečné pobřeží a Svatý Vlas

Výhodné nabídky v termínech:

16. 8.–27. 8., 27. 8.–6. 9. a 6. 9.–17. 9. 2015, odlety z Prahy, cena s polopenzí od 6 100 Kč po dotaci (SŽDC, Cargo)

Většinou 2–4lůžkové pokoje s lednicí, TV, vlastním soc. zařízením a balkonem. Všechny pokoje jsou klimatizované. Možnost stravy: all inclusive, polopenze nebo snídaně.

Cena zahrnuje: dopravu včetně letištních taxíků a dalších poplatků, ubytování, stravování, transfer z letiště na místo a zpět, služby delegáta, komplexní cestovní pojištění.



SKVOST. Hlavní nádraží v Lipsku se stalo výkladní skříní města i v dobách komunismu, kdy bylo ještě součástí bývalé NDR. FOTO ARCHIV AUTORA (4x)

# Hlavní nádraží v Lipsku letos oslaví 100 let

V evropském dopravním kalendáři bude u roku 2015 s největší pravděpodobností následující poznámka: 100 let hlavního nádraží v Lipsku. Dokončeno bylo v roce 1915 a svou plochou 83 640 čtverečních metrů je největší hlavovou stanicí v Evropě. Denně jím projde na 120 tisíc lidí a jeho čelní fasáda je široká téměř 300 metrů. Oslavy jsou tudíž zcela namístě.

Lipsko je od roku 1165 nejen veletržním městem – konal se zde například mezinárodní knižní veletrh, ale také dějištěm Bitvy národů v roce 1813. Stalo se rovněž působištěm světově známého německého skladatele Johanna Sebastiana Bacha. Je odjakživa i důležitým dopravním uzlem a centrem vnitrostátních železničních linek. Přesně před sto lety zde bylo uvedeno do provozu impozantní hlavní nádraží, které tvoří vstupní bránu do středu tisíciletého města.

**Za války se budova ocitla v troskách** Nejprve krátká vzpomínka na minulost. V Evropě zuřila první světová válka. V roce 1915 zahájuje provoz lipské hlavní nádraží. Na konci druhé světové války se tento skvost od architektů Williama Lossowa (známého také pod jménem Lossow) a Maxe Hanse Kühneho (oba z Drážďan) ocitá v troskách. Ihned po roce 1945 hlavní nádraží povstalo z popela, a to včetně komletního provozního zázemí. Vše se ale muselo vybudovat znovu, neboť při bombardování za 2. světové války byla stavba v podstatě zničena.

**Ihned po roce 1945 hlavní nádraží povstalo z popela, a to včetně všech provozních zařízení. Vše se ale muselo vybudovat znovu, neboť při bombardování za války byla stavba v podstatě zničena.**

Lipsko mělo před rokem 1915 celkem pět hlavových nádraží – Duryňské, Magdeburské, Drážďanské – východní nádraží pro první dálkovou železniční trať Německa Lipsko – Riesa – Drážďany, dále Eilenburské a Bavorské. Plocha prvních tří jmenovaných posloužila ke vzniku nádraží hlavního. Náklady dosáhly částky 140 milionů marek. Stavba mimo jiné zahrnovala zbourání všech tří starých a vybudování zcela nového. Zajímavostí bylo, že západní část nádraží byla pod správou pruskou a východní polovina byla saskou.



Při bombardování za druhé světové války utrpělo nádraží značné škody.

**Vznikla jedinečná stavba**

Lipsko mělo ve své historii nádraží vždy v centru města. V minulosti k němu zajižďelo na patnáct tramvajových linek. Otevřeno bylo 4. prosince 1915. Součástí slavnosti bylo položení kamene původně z bývalého starého Drážďanského nádraží, které se muselo zbourat. Stálo na něm datum 30. června 1864. Nově se tak doplnilo ještě další. Slavnostní řečník byl Erich Rothe, předseda Královského Saského stavebního úřadu v Lipsku, při jednoduchém obřadu svěcení nešetřil vzletnými frázemi. „Před našima očima vznikají nové objevy, zářné úspěchy, které způsobuje okřídlené kolo na své vítězné pouti pro obchod a proměny ... a poměrně rychle vyvíhají z obchodního města na všechny strany pásy kolejnic.“

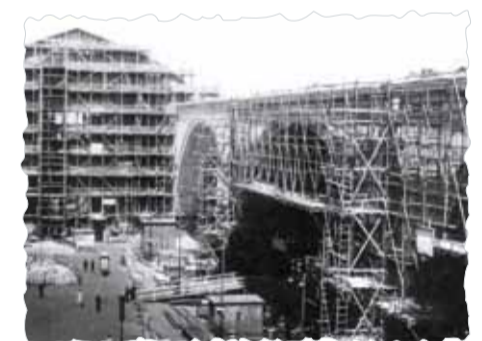
Ocelová konstrukce nádražních hal je 203 metrů dlouhá, rozpětí činí 45 a 42,5 m, boční haly měří 15 m. Délka nástupišť původně činilo 300 metrů. Lipské hlavní nádraží mělo do nedávna 14 staveb a tři provozní dílny a depa – domovská pro lokomotivy. Vždy zde došlo k výměně lokomotivy, protože nádraží bylo hlavové. Aktuálně je tu 23 nástupištích hran a rozlehlá hala se šesti oblouky nad kolejemi. Dříve zde bylo celkem 26 hran, ale nynější provoz nádraží umožnil několik nástupišť opustit a využít toto místo k jiným účelům.

Současnost nádraží se vyznačuje především nástupem moderního pojetí železniční dopravy. Počínaje 15. prosincem 2013 začal

pravidelný provoz šesti linek S-Bahnu, které jezdí lipským City tunelem. Tím se z lipského hlavního nádraží „hlavového“ stalo lipské hlavní nádraží „průjezdové“. V duchu doby začalo nádraží také „společensky“ dýchat. Vznikly tu obchody s módou, potravinami atd. Obrazně řečeno: jde o velký obchodní dům s připojením na koleje.

**Letošek ve znamení oslav**

Rok 2015 je také rokem výročí 180 let Německých železnic. Lipské hlavní nádraží je integrováno jako železniční uzel na nové železniční trati/vysokorychlostní trati mezi Lipskem/Halle (Saale) a Erfurtem. V září 2014 bylo lipské hlavní nádraží na pět dní zcela mimo provoz. Zrekonstruovaly se koleje včetně nutných výhybek, prodloužila se nástupiště a zapojilo nové zabezpečovací zařízení a informační systém pro cestující. Nová vysokorychlostní trať je až na několik částí vybudována pro maximální rychlost 330 km/h.



Po roce 1945 hlavní nádraží povstalo z popela, a to včetně všech provozních zařízení.

A pro letošek se také plánuje několik akcí. Deutsche Bahn na závěr tohoto roku připravuje v tradičním veletržním městě dvě oslavné události – 100 let hlavního nádraží v Lipsku a zahájení provozu na vysokorychlostní trati v úseku Erfurt – Lipsko. Vlaky ICE začnou jezdit v hustějším taktu a tím se podstatně zlepši dostupnost Berlína a Mnichova.

DIETER KOSCHMANN



HISTORIE. Nádraží v Lipsku na dobové fotografii z meziválečného období.

ČD travel, s.r.o., Perlová 3, 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

**CD Travel**  
Člen Skupiny ČD

Turistické značky z města Poličky ve východních Čechách vás zavedou do leccjakých malebných míst Žďárských vrchů. Po červené a žluté, asi dva kilometry od nádraží směr Borová, narazíte tak trochu nečekaně i na zajímavou zahradní železnici, která odvážně přetíná záhony majitelovy tchyně.

# Odvážný nadšenec postavil dráhu přes tchyniny záhony

Banka z polní cesty vedoucí podél pole paralelně s Hrubinovou ulicí vás zavede do malé zahrádky za jedním z řadových domků. To je úzkokolejné království Miloše Špecingera, kam i vy můžete zajít na exkurzi. Drážku si Miloš položil odvážně na zahradě řadového domku své tchyně, a jak říká, s nápadem přišla de facto jeho manželka. Během měsíce byla položena železnice délky 25 metrů o rozchodu 250 mm, a aby bylo čím jezdit, Miloš se pustil do stavby zmenšeniny důlní lokomotivy.



**Elektromotor o výkonu 750 W stačí k tomu, aby mašina uvezla mě, oba vozy, přičemž do „řepáku“ se vejdou až čtyři děti.**

na kabelem na síť a ten musí „kompetentní osoba“ přidržovat. Nyní například hlavní proto, aby kabel nepoškočil záhon jahod, jímž okruh vede. Ale do budoucna už Miloš plánuje vylepšení v podobě přestavby na akumulátorový pohon.

**Další vůz bude uhlák**  
Stačily rozbrušovačka, vrtačka a nějaké další nářadí, klíče, šroubovák. Materiál se nakoupil v hobby marketech anebo v kovošrotech, kolečka jsou vysoustružená. Díky tomu, že kolejničky jsou pou-

ze z lehkých u-profilů, šly ohýbat do požadovaných poloměrů prakticky na kole. V zahradě zaujmou také zmenšeniny lokotraktoru řady 704 a Osmsetdesítky na rozchodu 140 mm. Děti z mateřských školek obdivují i železniční značky a trojrozměrné předměty.

Miloš Špecinger, jenž roku 2008 maturoval na Středním odborném učilišti technickém v pražské Průhonické ulici a dnes pracuje u ČD jako dozorce depa v PJ Hradec Králové, plánuje výstavbu ještě dalšího úzkokolejného vozu, tentokrát uhláku, nebo dosazení značek či mechanického návěstidla. Je rovněž sbě-

## „Zázrak“ v podání břeclavské průvodčí

Chtěl bych požádat o poděkování pracovníkům ČD a také SŽDC při zachraňování zapomenutého zavazadla. V sobotu 4. července přijel můj maďarský známý na výlet do Brna. Po vystoupení z vlaku EC 174 zjistil, že v něm zapomněl tašku obsahující videokameru, fotoaparát, forinty a další věci. Protože se v Brně nebyl schopen maďarsky domluvit, tak mi volal, abych mu pomohl. Vlak měl zastavit v České Třebové, a abych mohl nějak kontaktovat vlakvedoucí vlaku, volal jsem o pomoc na Kontaktní centrum ČD, odkud mě přepojili na ústřední stavědlo v České Třebové. Tam mně dali číslo do dopravní kanceláře. Peronní výpravčí byl ochotný, a protože vlak EC 174 v jeho stanici právě zastavoval, běžel požádat o pomoc vlakový personál. Za chvíli mi výpravčí volal a nadiktoval mobilní spojení na průvodčí, která mně sdělila, že tašku již našel! Poprosil jsem ji, zda by zavazadlo nemohla doručit zpět do Brna. Odpověděla, že z Prahy se bude vracet EC 173 a že může tašku předat majiteli odpovědně na brněnském nástupišti. Skutečně se tak stalo a já jsem od Maďara dostal SMS s poděkováním slovy „Te csináltal csodát“, tedy „Udělal jsi zázrak“. Ten zázrak udělala paní průvodčí vlaků EC 174/173 a prosím, abyste jí vyřídili mé obrovské poděkování, neboť udělala velkou čest jménu Českých drah.

KAREL BENEŠ

Pozn. redakce: Jak nám sdělili ze ZAP Brno, jde o průvodčí Janu Mazlovou, které bychom rádi vyjádřili velké díky za vzornou prezentaci Českých drah.

## Dostaveníčko fotografů FISAIC

Poslední červnový víkend byl ve znamení semináře skupiny foto Českého zemského svazu FISAIC, který proběhl v Kořenově v hotelu Lesní chata. V pátek byli členové seznámeni s novou organizační strukturou Českého zemského svazu FISAIC, nyní pod vedením OSŽ, s programem semináře a také byly stanoveny konkrétní podmínky pro „fotomaratón“, který byl součástí programu. Byla vyhlášena tři témata: příroda/krajina, kontrast/detail, lidé a železnice. Další den účastníci navštívili Muzeum ozubnicové dráhy v budově kořenovského nádraží. Technický unikát – nejstrmější železnice u nás – slaví 113 let existence. Již během cesty z hotelu do muzea měli všichni možnost fotografovat přírodu v kontrastu se železnici, což ostatně bylo jedno z témat fotomaratónu. Večer proběhla prezentace fotografií s vyhodnocením. První místo v kategorii příroda získal Michal Procházka, na 1. místě v kategorii kontrast i lidé a železnice se umístil Vít Stanovský. Příští workshop se uskuteční v Pardubicích.

JARMILA ŠMERHOVÁ  
výkonná tajemnice ČZS FISAIC

## Poděkování řidičům a řidičkám autobusů

Dne 13. 7. 2015 skončila výluka traťové koleje z Tanvaldu do Liberce. Po tříměsíční intenzivní práci se otevřela k provozu silně frekventovaná trať 036. To není nic neobvyklého, ale tím podstatným je náhradní autobusová doprava. Už loni při výluce na trati 036 se sešla velmi dobrá parta řidičů těchto autobusů. A letos to byla jedna velká pohoda. Všichni řidiči byli příjemní a milí jak k nám, tak i k cestujícím. A co víc, díky tomu, že to byli řidiči většinou z městské hromadné dopravy z Liberce a Jablonce, nebyl pro ně problém dodržovat stanovené jízdní doby. Takže jsme se mohli věnovat pasažérům. A ještě jedna milá věc: mezi řidiči se objevily i dvě ženy. Paní Lada a paní Veronika. I reakce cestujících byly velmi pozitivní. Proto bych chtěl poděkovat všem řidičům a řidičkám a popřát hodně zdraví, pohody a mnoho kilometrů bez nehod. Protože každý člen vlakového doprovodu SVČ Liberec a SVČ Tanvald byl spokojen s prací řidičů, rozhodl jsem se prostřednictvím železničářů poděkovat všem zúčastněným. Jednalo se o šoféry DP města Liberec a Jablonce nad Nisou, Bus line a soukromé společnosti.

JOSEF REJHOLEC  
vlakvedoucí SVČ Tanvald



FOTO AUTOR (4x)

## Inspiraci dymokurská řepačka

Miloše Špecingera už coby malého (jeho tatínek, který jezdil jako strojvedoucí, také fandil železnici) zaujaly řepné úzkorozchodné železnice Polabí a asi nejvíce ta dymokurská. Okolí Dymokur několikrát navštívil, kromě pozůstatků drah měl možnost nalézt i kovové zbytky řepařských vozů. Ty si vzal domů – tehdy ještě bydlel v Chlumci – a podle výkresu dřevěného vozu na řepu si zkonstruoval jeho zmenšeninu v měřítku 1 : 2. Tento

dvouosý řepák dal základ jeho malé dráze v Poličce, kam mu jej spolu s výhybkou a několika kolejnicemi známý pomohl autem převézt. „Elektromotor o výkonu 750 W stačí k tomu, aby mašina uvezla mě, oba vozy, přičemž do „řepáku“ se vejdou až čtyři děti. Dříve měl motor i regulaci frekvenčním měničem, která mi odešla, dneska motor běží jen na rozběhový kondenzátor, ale funguje to také,“ popisuje Špecinger. Nevýhodou podle něj je, že lokomotiva byla napoje-

## OTEVÍRACÍ DNY 2015

1., 15. a 23. srpna  
6. a 19. září a 3. října  
Vždy od 11 do 15 hodin

Za deště má drážka zavěno. Mimo otevírací dny je možno si domluvit individuální návštěvu na e-mailu milospecinger@email.cz nebo na tel. 774 696 310.

www.policiskazeleznicka.717.cz

ratelem lepenkových jízdenek. Začátky jeho zhruba pětisetkusové sbírky jsou tak trochu bizarní. „Získal jsem vyřazené opěradlo vozového sedadla s popelníkem. A napadlo mě podívat se právě do toho popelníku, jestli tam náhodou něco není. Když jsem ho rozmontoval, vypadlo na mě hned několik lepenkových jízdenek!“ směje se Miloš, v jehož sbírce najdete třeba místenku z Hungarie či jízdenku z Marcheggu z roku 1928.

MARTIN NAVRÁTIL

## TIPY NA VÝLET



### ČD Bus Šumava – novinka na jihu Čech

Cestovat za krásami Šumavy je teď v létě o poznání jednodušší. České dráhy totiž nabízejí nové autobusové linky ČD Bus Šumava, jimiž se dostanete do turisticky atraktivních destinací. Tyto autobusy jezdí do 30. srpna vždy v sobotu a v neděli a jsou navázány na vlaky ČD. Můžete se tak svést vlakem třeba do Nového Údolí, odtud ČD Busem Šumava na Trístoličnick, podniknout pěší výlet k Plešnému jezeru a vrátit se zpět domů vlakem z Nové Pece. Za zpáteční poukaz na přepravu ČD Busem Šumava mezi Novým Údolím a Trístoličnickem zaplatí dospělý cestující 60 Kč, děti polovinu. ČD Busy Šumava jezdí také na linkách Lipno n. Vlt. – Svatý Tomáš, Lipno n. Vlt. – Černá v Pošumaví, Lenora – Kvilda, Holubov – Krasetín lanovka a Kaplice – Český Krumlov. Na nich platí pásmový tarif. Více informací včetně mapky linek, ceníků jízdného a tipů na výlety najdete na [www.cd.cz/cdsumava](http://www.cd.cz/cdsumava).

Nejbližší stanice/zastávka: Nové Údolí/Lipno nad Vlt./Černá v P./Lenora/Holubov/Kaplice/Č. Krumlov



### Parní vlakem do Kácova nebo Vlašimi

V srpnu se uskuteční dvě parní jízdy do Posázaví. Nostalgický vlak, v jehož čele pojedou vršovický čtyřkolák (lokomotiva 434.2186) z roku 1917, odjíždí poslední dvě srpnové soboty z pražského branického nádraží vždy v 9.01 h. A kam s ním dojedete? V sobotu 22. srpna bude cílovou stanicí parního vlaku Kácov, kde se koná Kácovská pouť – lidová zábava s atrakcemi pro děti a prodejními stánky nejen s marcipánovými srdci a pražnými mandlemi. O týden později pojedou parní vlak až do Vlašimi. V sobotu 29. srpna se v tomto městě bude slavít 120 let tratě Benešov – Vlašim. Kromě parního vlaku se stane hlavní atrakcí oslav výstava historických železničních vozidel na vlašimském nádraží. Na obou trasách jsou ale i další místa, kde se vyplatí z vlaku vystoupit. Bližší informace o parních jízdách do Posázaví včetně jízdních řádů budou zveřejněny na [www.cd.cz/zazitky](http://www.cd.cz/zazitky).

Nejbližší železniční stanice: Praha-Braník/Kácov/Vlašim



### Nostalgickým motoráčkem za permoniky

Poutavý celodenní výlet nostalgickým motoráčkem Hurvínek do historie hornictví můžete podniknout o sobotách 25. července, 8. a 22. srpna. Vlak odjíždí vždy z Brna hl. n. v 9.06 h a za necelou půlhodinu přijede do Zastávky u Brna, kde si v Dělnickém domě můžete prohlédnout expozici o této hornické obci. Autobus vás pak dopraví do Muzea průmyslových železnic ve Zbýšově, k dolu Kukla, kde je zpřístupněna těžní věž, a také k oslavanskému zámku s Muzeem hornictví a energetiky a Hasičským muzeem. Ze Zastávky u Brna odjíždí motoráček Hurvínek v 16.58 h (přij. Brno hl. n. 17.34 h). Jízdenka zahrnující uvedený program a transfer autobusem mezi expozicemi stojí 160 Kč (děti od 6 do 15 let zaplatí polovinu). Koupíte ji v pokladně č. 1 na brněnském hlavním nádraží. Další informace získáte na tel. 725 886 395 nebo e-mailu [bnohn@cdcentrum.cd.cz](mailto:bnohn@cdcentrum.cd.cz).

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

# Dostupné pouze v tištěné podobě

## Opavské Slezsko: kraj neprávem opomíjených sídel i tradic

Turistická oblast Opavské Slezsko, kterou tvoří rozšířeně území bývalého opavského okresu, nabízí množství panských sídel, technických památek či sakrálních staveb. Mezi nejznámější patří Bílý a Červený zámek s jedinečným parkem v Hradci nad Moravicí nebo zámek v Kravařích na Hlučínsku, ale i řada architektonických skvostů v samotné Opavě. K tomu si připočítejte krásnou přírodu, divoké lesy a řeky. O důvod víc, proč sem zavítat. Tím spíše, že kraj stojí trochu ve stínu větších míst. Neoprávněně.



**CHUCHELNÁ.** Město leží na hranici, takže zde kardinál a dělníci se musí přikývit.



**KOMPLEX.** Hradec nad Moravicí tvoří jakousi vstupní bránu do malebného údolí řeky Moravice se zámeckou dominancí a rozsáhlým ledešným historickým parkem.

Území dnešního českého Slezska, knoží místo Opavsko zahrnuje ještě Těšínsko, je světlý ústí sopečné a územím bývalého rakouského Slezska. Často jsou do něj zahrnovány i lokálně moravské enklávy ve Slezsku. Mezi vlaky měly jeho součástí. Křavařskou rakouskou Slezsku patřila i oběť pohádky Čistý Těšínsko a naopak jeho součástí nebylo Hlučínsko. Dnes se po něm mírně obvyklé Hlučínska a Opavsko od něj odlišil. Na Hlučínsku, symbolizovaním Křavařemi, již takzvaně František III. obyvatelé bývalého průmyslového Slezska se významně vytvářeli náležitě, a naopak na Opavsku pak Česká – potomci čarobná a křavařské rakousko-slezské monarchie.

### Regionova do Chuchelné

Jsem ročník, jak to dopadne je, píše se první kráje měl zastavěného City-Planem na opavském východním nádraží na místě spojovacího křižovatky do Hlučína. Regionova se po chuchelno-říšské sídlo odvozením polodominantního stoupání přes Václavské do Křavař. Tady se začala „akceptace“ tří vlaků, která se v případě (největší) vzdálenosti „Mole“ Regionova odjíždí do Hlučína, poměrně v řadě s dlouhými úseky, které se pak v opačném směru vrací zpět do Opavy a na namířené zůstává „malá“ Regionova, která se po chvíli vydává přes Bolatice do Chuchelné. Cesta málně zůstává vlnitě silniční trať a po deseti minutách jsou na konci.

Chuchelná leží na samé českopolské hranici, která zde koloje a děle se musí po svých. Kdo má rád šokující architekturu, může se vydat po bývalé trati do nedalekých polských Krasowic, a kdo raději historii, má možnost obhlédnout místní zámek rodu Liechtenberků, kde byl v roce 1933 zřízen nekatolický ústav. Po krátké epicháze se lze vrátit vlakem jezdícím v hodinových intervalech do obce Bolatice, kde se nachází sídlo bývalých rakouských, nebo pokračovat zpět do Křavař.

### Křavaře jsou zčásti německé

Pe nádrží do Křavař stojí za to odjet si trochu času na procházku samostatným městem a hlavně zámeckým parkem. Z nádraží se vydává kolem obchodu s „originální“ německými výrobky „Theodor“ – německý život se zde opravdu nezaple – lze rovněž navštívit Burtschmühle. Ten tvoří přibližně osmá část Křavař. V současnosti se pak nachází radnice v neovpříznivém stylu z let 1903 až 1907, která je společně se záměrem kousek národní kulturní památky. V radnici doposud mají své sídlo



**PARK.** Na zámeckých komplexů v Hradci je také krásná zahrada.

informačním centrem, kde ochotně obstará pokyne všechny důležité informace a přídá i nějakou radu navíc. Když budete mít štěstí, tak můžete zahlédnout i atrakční paní znanostu, kterou nezná nikdo jiný než bývalá Mica Čka Mica Esopo z roku 1909 Monika Žilková.

Návěští atrakce v Křavařích je ale místní zámek rekonstruovaný radnice jen pár metrů. Jeho jedinečným směrem je barokních staveb Slezsku, která svojí vzácností podobu získala v letech 1734 až 1738. Součástí zámeckého komplexu je i soušlý park o rozloze desítek hektarů, který je zámeckým spoulem progoř. Když jde o kůle, pro tebe je dobné vědět, že půl park vede i cyklotrasa, která je součástí obě silničních cyklotras. Ale to nám zůstává čas mluvit na nádraží a přemýšlet nad bývalým

### Měnilo měna židovskoveného Slezska Opavy

Za špičkovou východním nádraží by šlo přitom Slezsko historie neměl opomenout původní kilometrůvých z c. k. monarchie, jenž se nachází v těsné blízkosti 3. nástupiště. Důležitější, že to hlasně máta monarchie, je to odhad 200 kilometrů. Někdo říká židovskému veselenskému včelí práci pochází rekonstrukce a mají vni být uměleckým sochy akademického sochaře Kurta Gebauera, rodáka z nedalekého Hradec nad Moravicí. Ostatně jedna z jeho soch, nazvaná Špión, se nachází na opavském východním nádraží a autorem této sochy volají myslivci kaimor. Máš si jít na tento měšťákův artefakt musí nejdříve vyhledat, aké čtení je komplexně věnován do lokálního měna.

Opava natáhla komerční trolejbusovou dopravu, která však zanechala prakticky kamkoli po městě. Navíc řada trolejbusů jezdí přímo od východního nádraží, obě od dvojitých vlakových naráží. Akorát na soce – Opava se od prvního klíčným krokem blíže mluví k dobné mluvit. Za chvilku si svojí míno uměleckého dělního nádrží a smutným rekonstrukčním domů i ojetěných obehodní dům Breda na Horním náměstí, který vznikl v roce 1893 a do současnosti podoby byl přestavěn v letech 1907 až 1908 – tedy do o největší obehodní dům v bývalém Českém Slezsku. Dnes je vlakový provoz a sovař. Ke skvostům Opavy patří mimotožní klášter a kostel sv. Barbary a také Slezské zeměské muzeum,



**ARTIFAKT.** V Opavě upoutá pozornost socha Kurta Gebauera Špión.

kteří vzniklo nedaleko bývalého opavského zámku na okraji 30. století podle vzoru vídeňského uměleckopřírodovědného muzea.

### Perlou zámecké komplex

A patně to nejlepší si nechme na závěr. Z opavského východního nádraží jezdí v hodinových intervalech metrou Regionova do osmi kilometrů vzdáleného Hradec nad Moravicí, kde se nachází jeden z největších zámeckých komplexů ve Slezsku. Hradec nad Moravicí tvoří jakousi vstupní bránu do malebného údolí řeky Moravice se zámeckou dominancí a přírodním rozsáhlým parkem. Od nádraží je to k zámku velkou chůzí něco okolo dvaceti minut a vychází se třeba do. Doprava patří na hradeckém nádraží. Doprava se nachází do opavského zámeckého komplexu. Stále, takzvaně třetí zámecký na místě slovanického hrádku a na rekonstrukci zámecké okrasou zahrada byl přestavěn a končí ve stolci. Druhá komple-

„Na opavském východním nádraží by žádný příznivec železniční historie neměl opomenout původní kilometrůvých z c. k. monarchie, jenž se nachází v těsné blízkosti 3. nástupiště.“

vous podobu vlakové stánek po počátku roku 1906. V letech 1893 až 1903 byly postaveny další objekty areálu – Bílý věž, hradecký nádraží a stanova, ale hlavně takzvaný Červený zámek, který vznikl hrade-

ni stavby německého architekta. Nyní slouží jako hotel a vyhlášená restaurace. Zámecký park dotváří anglický park a rozlohou více než šestácti hektarů. Město se navíc pyká několika dalšími společensko-kulturními aktivitami, které doplňuje mediálními budovami soušší mládežní interjeoři Beethovenův Hradec.

Co říci na závěr? Opavské Slezsko se přitom vyskytuje, opavské křavaře je ve většině věci a děláma tradicemi. Leti tak trochu se stává velkých kulturních center, jako jsou Praha, Brno či Olomouc. Ale o to více stojí za návštěvu.

### MARTIN HAŠEK

**SOTOINFO**  
V listopadu 2015 se uskolyne první železniční muzeum v Opavě. V listopadu 2015 se uskolyne první železniční muzeum v Opavě. V listopadu 2015 se uskolyne první železniční muzeum v Opavě. V listopadu 2015 se uskolyne první železniční muzeum v Opavě.

**Základní údaje**  
VYDAVATEL: Česká republika, s. r. o. (dříve: Česká republika, s. r. o.)  
ADRESA: Česká republika, s. r. o., Svatoplukova 100, 602 00 Brno  
TEL: +420 542 221 111  
E-MAIL: redakce@zeleznicar.cz  
WWW: www.zeleznicar.cz  
KONTAKT: redakce@zeleznicar.cz  
VYDAVATEL: Česká republika, s. r. o. (dříve: Česká republika, s. r. o.)

**Předplaťte si čtrnáctideník Železničář na telefonu 972 233 090**