

Železničář

14. ČERVENCE 2016 | CENA 15 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVÁJÍ ČESKÉ DRÁHY



14
ROČNÍK XXIII

Z OBSAHU

6-7 ROZHOVOR

S technickým ředitelem Dopravního podniku hl. m. Prahy **Janem Šurovským** jsme hovořili například o problematice kolejové dopravy v metropoli.



8-9 ZPRAVODAJSTVÍ

České dráhy postupně přebírají větší část **vozidlové flotily** pro linku Praha – Berlín – Hamburk. Jaký je aktuální stav celé zakázky, konkrétně vozů Bmz?

11-13 TÉMA

Úroveň **bezpečnosti na železnici** výrazně vzrostla. Národní dopravce si na ochranu majetku a cestujících objednáva služby bezpečnostní agentury.

15 LIDÉ A PŘÍBĚHY

Strojvedoucí ČD **Bob Špecinger** z Chlumce nad Cidlinou si na zahradě postavil věrnou kopii populární Rhétské dráhy, přesněji Malou Albulu.

16-17 RECENZE

Tentokrát si můžete přečíst recenze několika **nových knih** s železniční tematikou. Ohodnotili jsme i publikaci o parních lokomotivách řady 498.0, označovaných jako Albatrosy.



18-19 CESTOPIS

Pojďte si s námi prohlédnout krásy **Zlína** včetně jeho městské aglomerace, která byla vždy uváděna jako příklad ojedinělého urbanismu a architektury.

20-21 HISTORIE

Přesně před 130 lety vznikla **lokálka z České Kamenice do Kamenického Šenova**, aby ještě více proslavila um českých sklářů. Přezila a dnes slaví výročí.

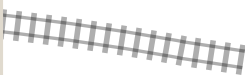


Železničář

VYDAVATEL: České dráhy, a. s., nábř. Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1, IČ 70994226 | Vychází každý druhý čtvrtek v nákladu 11 500 výtisků. | e-mail: zeleznicar@cd.cz | web: zeleznicar.cd.cz
ŠÉFREDAKTOR: Petr Slonek | VEDOUcí ODDĚLENÍ: Václav Rubeš | GRAFICKÁ ÚPRAVA: Michal Málek | 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 nebo www.cdprovas.cz/predplatne. UZÁVĚRKA INZERCE je dva týdny před vydáním.

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

TITULNÍ FOTO: Michal Málek *Jednotka railjet u Týnce nad Labem*



UVÁZLO V REDAKČNÍ SÍTI



Postupující rekonstrukci skleněného zastřešení pražského hlavního nádraží zdokumentoval v uplynulých dnech **Pavel Vaníček**. Největší atrakcí pravidelného setkání parních lokomotiv v Lužné – bratislavský Albatros řady 498.104 – si na konci června nenechal ujít **Jaromír Holecký**. Mašina na místo ze Slovenska dorazila po vlastní ose.



SLOVO ÚVODEM

Vážení čtenáři,

prázdniny jsou v plném proudu, a tak můžeme hodnotit letošní vývoj v oblasti cestovního ruchu. Jsme uprostřed jedné z nejtěžších sezon. I když jsme připravili pro naše klienty lákavou nabídku sestávající z mnoha atraktivních destinací i krásných hotelů, události ve světě naše plány trochu změnily. Hned na začátku sezony jsme museli zrušit zájezdy na ostrov Lesbos a Samos. Kvůli uprchlické krizi byl zájem o tyto destinace minimální, i když z vlastní zkušenosti vím, že k žádným problémům nedocházelo... Ale média jsou mocná. Kvůli teroristickým útokům také klesl zájem o Turecko. Avšak klienti, kteří se rozhodli trávit dovolenou v této oblíbené destinaci, si nemožou vynachvátit kvalitní služby a nádherné moře. Lepší poměr kvalita/cena jinde nenajdete. Velice dobře se prodává ostrov Thasos – naše novinka, kde jsou klienti spokojeni i se službami příjemné delegátky. První reakce máme i z nové destinace Albánie, která překvapuje svým kvalitním ubytováním a levnými službami. Moře je podobné tomu bulharskému – široké písčité pláže a pozvolný vstup vhodný zvláště pro děti a neplavce. Spokojení klienti nám píší i z řecké destinace Tolo (Peloponés), kde mají možnost účastnit se výletů po řeckých památkách v Mykénách i Koryntu.

Většina cestovních kanceláří si stěžuje na značný pokles klientů z důvodů geopolitické situace. My jsme naštěstí tento trend nezaznamenali. A to hlavně díky zvýšené poptávce zájezdů na Slovensko a do tuzemských hotelů.

Na Slovensko jede „zatím“ z 600 klientů (proti 1 600 v minulém roce). Na základě spolupráce firmy s národním dopravcem ČD klienti využívají hlavně kombinované nabídky „Letní relax a Tatry“, novinky vypracované se společností Tatra Mountain Resort. Část týdne tráví v termálních koupelích a část v hotelech zaměřených na vysokohorskou turistiku. Z domácí nabídky se osvědčil další, nový hotel Aktiv na Lipně, v němž jsme už v dubnu plně obsadili některé termíny pouze našimi klienty. A podle dosavadních ohlasů jsou spokojeni nejen s lokalitou, ale i se službami.

Prvním rokem jsme se také pokusili o nabídku „individuální turistika“, při které klienti využijí pouze nabídky na zajištění dopravy a ubytování. A i o tento typ cestování byl zájem – jednalo se o cesty do Španělska (Costa Brava, Barcelona) a na ostrov Mallorca.

Snížený zájem se po několika letech projevil u tradičně dobře obsazovaného ostrova Zakynthos. A tak si myslíme, že „už tam všichni byli“. Proto musíme vymýšlet stále nové a nové destinace, což není zrovna jednoduché. Jak s úsměvem říkáme, typický klient by si totiž přál jet na místo, kde je chorvatské moře, řecká příroda, španělské jídlo, turecká kvalita hotelů, ale to všechno za bulharské ceny.

Letos jsme zavedli i několik novinek při komunikaci s klienty – při platbách dostávají klienti potvrzující e-mail, že jsme platbu obdrželi. Kdo nám dal správný telefonický kontakt a cestuje letecky do zahraničí, dostává navíc 24 hodin před odletem SMS zprávu s kontaktem na delegáta v dané destinaci. Tyto služby kladně hodnotí zatím všichni naši zákazníci.

Chtěli bychom poděkovat klientům za přízeň. Zároveň prosíme všechny, kteří mají jakékoli problémy na dovolené, aby se na nás obrátili, a mohli jsme případná nedorozumění řešit. Kontakty najdete na našich stránkách www.cdtravel.cz.



Blanka Jíšová
ředitelka ČD travel



České dráhy získaly ocenění za podporu Aktivní zálohy

Náčelník Generálního štábu AČR armádní generál Josef Bečvář ocenil 29. června ve společenském sálu Domu armády Praha České dráhy spolu s dalšími čtyřmi desítkami zaměstnavatelů za podporu Aktivní zálohy Ozbrojených sil ČR a také za pomoc při rozvoji těchto jednotek. Za ČD ocenění převzal předseda představenstva a generální ředitel Pavel Krtek. Zdůraznil, že ČD si uvědomují výhody plynoucí ze zaměstnávání příslušníků aktivních záloh. Jde o garanci dobrého zdravotního stavu a trestní bezúhonnost. (red)

Poslanci využili při pracovní cestě spojů ČD

Dvacítka poslanců Výboru pro veřejnou správu a regionální rozvoj se 22. června vydala po železnici z Prahy do Brna a zpět. Poslanci využili běžných spojů ČD – konkrétně vlaků 277 Slovan, resp. 976 Porta Coeli. Při cestě do jihomoravské metropole jednali mimo jiné s členem představenstva ČD Michalem Štěpánem nejen o regionálních železnicích a jejich vozidlovém parku, ale i o významu veřejné dopravy či integrovaných dopravních systémech. Po příjezdu do Brna si za asistence ředitelky dceřiné společnosti DVI Blanky Havelkové prohlédli školící středisko a dopravní sál. Na závěr se zákonodárci seznámili se zázemím DKV Brno, kde byla za účasti přednosty Františka Kozla představena pracoviště oprav a údržby, ale i historický stroj 475.1 v kontrastu s moderními soupravami RegioPanter a InterPanter. (mah)



Po Brněnsku vlakem,

V rámci akce „Brno-město uprostřed Evropy“ a současně jako oslava 15. výročí od zahájení nulté etapy jihomoravské dopravní integrace se za velkého zájmu veřejnosti v neděli 19. června uskutečnilo celkem třikrát historické dopravní kolečko. Na své si přišli jak příznivci železniční, tak městské či autobusové dopravy. Na jednu speciální jízdenku bylo možné použít z Brna do Kuřimi parní vlak v čele s parním strojem 433.001, přezdívaným Skaličák, na postrku s Bardotkou T 478.1001. Z Kuřimi odjízďely historické autobusy do brněnského

Spojení do Mnichova má být rychlejší

Ředitelé Českých drah, dceřiné firmy ČD Cargo a SŽDC podepsali v závěru června memorandum o společném postupu při snaze o zkvalitnění spojení mezi Prahou a Mnichovem. Na této trase není železnice s jízdní dobou téměř šest hodin konkurenceschopná. Neelektrizovaná jednokolejná část trati z Plzně do Regensburgu se dvěma úvratěmi diskvalifikuje v boji o zákazníky jak osobní, tak i nákladní dopravu. Kromě zkvalitnění a zrychlení je cílem i rozvoj intermodální nákladní dopravy a modernizace trati. Podobné prohlášení bylo podepsáno i na německé straně. Obě země by tak měly nyní v otázce kooperovat. (hol)





tramvají či autobusem

smyčky Bystrc, ZOO, kde bylo možné přesehnout na některý z muzejních trolejbusů. Záměrem dovezl do Pisárek, odkud poslední etapu „kolečka“ do centra města absolvovaly historické tramvaje. Součástí této neobvykle kombinované dopravní nostalgické bylo doprovodný program pro děti, hudební program a přehlídka historických automobilů u kuřimského nádraží. Akci připravila firma KORDIS JMK společně s Českými drahami, dopravním podnikem, Technickým muzeem Brno a s městem Kuřim. (mah)

České dráhy získaly další dva certifikáty

Národní dopravce byl opět úspěšný při recertifikaci systémů řízení kvality na komplexní zajištění přepravy osob podle normy ISO 9001. Obstál i v případě auditu podle normy OHSAS 18001, která se zaměřuje na zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci. Na základě úspěšného prověřování, které provedla nezávislá certifikační společnost Bureau Veritas, obdrží České dráhy certifikáty ISO 9001 i OHSAS 18001 na další tři roky, přičemž každý rok je ještě čeká pravidelný dohledový audit. V listopadu navíc bude společnost pod drobnohledem auditorů kvůli prvnímu potvrzení systému hospodaření s energiemi ISO 50001. Své činnosti ČD certifikují už deset let. (hol)



FOTO: archiv ČD

ČD předaly šek na dva inkubátory

Vedení kroměřížské nemocnice převzalo ve čtvrtek 30. června z rukou předsedy představenstva dceřiné společnosti ČD – Informační Systémy Miloslava Kopecného a místopředsedy představenstva Českých drah Ludvíka Urbana šek na 300 tisíc korun. Použity budou na nákup dvou zbrusu nových inkubátorů pro novorozenecké oddělení. České dráhy navíc nechaly na své náklady designově upravit vstupní stěnu na toto oddělení. Moderní inkubátory jsou podle vedení nemocnice výraznou pomocí – zlepšují přístup k novorozencům a zajišťují komfortnější práci pro zdravotnický personál. (mah)



Dopravní vzdělávací institut vede Blanka Havelková

Do čela Dopravního vzdělávacího institutu (DVI) byla valnou hromadou v červnu zvolena Blanka Havelková, která doposud vedla oddělení vzdělávání na odboru personálního ČD a s DVI úzce spolupracovala. Představenstvo DVI ji následně zvolilo za předsedkyni představenstva. Dopravní vzdělávací institut je dceřinou společností Českých drah. Celorepublikovou působnost zabezpečuje téměř 100 zaměstnanců a vedle toho institut disponuje širokou sítí externích lektorů. Firma se věnuje hlavně výuce a vzdělávání dopravních odborníků. (red)



Celkem 45 nových stipendistů s předpokladem nástupu na pozice strojvedoucí v přípravě a vlakvedoucí osobních vlaků bylo letos přijato do stipendijního programu ČÉDés. Studenti podepsali 27. června v budově GR ČD příslušné smlouvy. Vstup do programu je 1. 9. 2016, od té doby budou stipendisté dostávat příspěvek na pomůcky ve výši 1 000 Kč, vyplácený jednou za školní rok, dotaci na ubytování na Domově mládeže ve výši 1 200 Kč měsíčně (vyjma července a srpna), samozřejmě budou jízdni výhody zdarma a příspěvek na studium až do výše 1 500 Kč měsíčně. Ve 2. ročníku jde o částku 500 Kč, ve třetím o 1 000 Kč a v posledním 1 500 korun. (red)

Studenti podepsali nové stipendijní smlouvy

Páteří městských systémů musí být kolejová doprava

Pražský dopravní podnik je největším městským dopravcem v Česku, který mimo trolejbusů provozuje téměř všechny druhy hromadné dopravy, včetně lanové dráhy na Petřín. Páteří systému je rozsáhlá síť tramvají a také tři linky metra. Nedílnou součástí pražské dopravní integrace je i příměstská železnice. A právě o problematice kolejové dopravy v metropoli jsme hovořili s technickým ředitelem Dopravního podniku hl. m. Prahy Janem Šurovským.

MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOR

V odborných kruzích jste znám jako dlouholetý propagátor ekologické, především kolejové dopravy. Jak vnímáte ideální propojení tramvají a železnic?

Jsem velkým zastáncem drážní dopravy, zejména v elektrické trakci. V Praze máme stále velké nedostatky v přestupních vazbách mezi tramvajemi a železnicí. Proto se těším na novou zastávku Praha - Zahradní Město, která bude v tomto ohledu ukázkou dobrého řešení přestupního terminálu vlak - tramvaj. Velmi bych ocenil, kdyby se také podařilo lépe propojit vlaky a tramvaje na pražském hlavním nádraží. Každý, kdo zná „Wilsoňák“, mi určitě dá za pravdu, že pěší cesta ze sedmého nástupiště na tramvaj do Bolzanovy ulice je už celkem dlouhým výletem. Konkrétně tato vzdálenost činí něco přes pět set metrů! To je navíc větší délka než mezistaniční úsek metra Hlavní nádraží - Muzeum, takže je to na zamyšlenou...

Pražský dopravní podnik je tak trochu i „železniční“ firmou, protože vlastní kolejovou infrastrukturu, kde se pohybují vlaky metra a tramvaje. Síť metra je napojena na železnici. Jak velký rozdíl je mezi „velkou“ dráhou a „městskými“ kolejemi?

To neumím říci, protože na železnici jsem nikdy neprovozoval. My v dopravním podniku provozujeme ale dráhu speciální, což je metro, a k tomu tramvaje. Propojení mezi metrem a železnicí už dnes bohužel existuje jen na Kačerově. V Hostivaři zaniklo v souvislosti se zrušením vlečky podniku Barvy a laky, která je už dokonce několik let snesená. Na Zličíně už také nelze přejet z železniční sítě do sítě metra, ačkoli po povodních v roce 2002 tudy byly převáženy vozy metra mezi Kačerovem a Zličínem po železniční síti. Zaniklo i propojení tramvajové sítě s železnicí v prostoru nákladního obvodu železniční stanice Praha - Smíchov. Naopak stále existuje stykové místo v Řepích, respektive ve stanici Praha - Zličín, kdy lze v kombinaci městských a železničních kolejí „vagónovat“ tramvaje. Bohužel se v praxi již téměř nepoužívá, ale nachází se v provozuschopném stavu.

V případě mimořádností si jak České dráhy, tak dopravní podnik vypomáhají. Vzpomeňme na záplavy v roce 2002, kdy za metro a tramvaje jezdily vlaky ČD například mezi hlavním nádražím a Smíchovem nebo naopak na nedávné vykolejení vlaku ve Vinohradském tunelu, kde zase nastoupila MHD. Máte na tyto události nějaký záchranný plán?

Základní dopravně-organizační opatření pro náhradní dopravu za vlaky máme zpracováno a je k dispozici v našich normách. Na rozdíl od provozu metra a tram-

vají je ale u Českých drah mnoho variant řešení mimořádných událostí, takže konkrétní opatření domlouváme bezprostředně po vzniku události mezi dispečinkou obou dopravců. Záleží na tom, zda je zachován jednokolejný provoz na dvojkolejně trati nebo zda jde o absolutní výlukou, či jen o výlukou určitého typu vlaků. Samozřejmě zajišťujeme i velké množství autobusů náhradní dopravy při pravidelných výlukách, to je dnes už běžný standard.

Nemá pražský dopravní podnik velký potenciál v náhradní kolejové dopravě? Proč by například nemohly jezdit tramvaje za vlak nebo autobus? Úspěšně to funguje v Brně, kde celé léto místo vlaků jezdí právě tramvaje.

Tramvajová doprava má takový potenciál ve značné míře. K dispozici jsou tramvajové smyčky u Smíchovského nádraží, ale u také u železničních stanic a zastávek Praha - Hostivař, Praha - Libeň, Praha - Vysočany, Praha - Podbaba, Praha - Zličín, stejně jako jezdíme tramvajemi kolem železničního nádraží v Praze - Veveřské ale i jinde. Tarifně umožňujeme cestovat v rámci PID na jednu jízdenku po Praze jak třeba tramvaj, tak i vlakem. Dobře si pamatuji, že při některých mimořádnostech, jako byly například záplavy, vydávali průvodčí ve vlaku cestujícím jízdenky na tramvaj nebo metro, aby je mohli využít jako náhradní spoje za vlak. To je vlastně třetí forma spolupráce, kdy náhradní dopravu zajišťují naše pravidelné linky. Navíc bychom neměli zapomenout ani na dlouhodobou spolupráci Českých drah a Dopravního podniku hlavního města Prahy v podobě linky AE, tedy jakési „náhradní“ autobusové expresní dopravy za dosud nepostavenou železniční trať na letiště Václava Havla v Praze Ruzyni. Aktuálně na tuto linku soutěžíme dodávku dvou autobusů, abychom i zde pokročili s obnovou vozového parku.

V Praze máme stále velké nedostatky v přestupních vazbách mezi tramvajemi a železnicí. Proto se těším na novou zastávku Praha - Zahradní Město, která bude v tomto ohledu ukázkou dobrého řešení přestupního terminálu vlak - tramvaj.



JAN ŠUROVSKÝ

Po absolutoriu Fakulty stavební na ČVUT Praha v roce 1998 a následném doktorském studiu na Fakultě dopravní ČVUT Praha odešel pracovat jako řidič tramvaje v Dopravním podniku hlavního města Prahy (DPP). Od roku 2007 zastával v DPP funkci vedoucího jednotky „Dopravní cesta Tramvaje“ a od roku 2011 pracuje jako technický ředitel DPP.

Řada odborníků zná vzorový případ propojení městských a železničních kolejí pomocí systému Tram-Train, neboli vlakotramvaje v německém Karlsruhe a okolí. Tento kombinovaný systém se rozšířil i v dalších německých, ale i francouzských městech. Neuvažuje Praha o něčem takovém?

Je to velmi zajímavý systém, jehož jsem velkým podporovatelem, koneckonců jsem se tomuto fenoménu věnoval při svých doktorských studiích. Smutné však je, že v rámci dalších regulací evropských technických norem TSI jsou tyto projekty asi stále méně reálné. Vzpomeňme ostatně, jak dopadl projekt Regiotram v Liberci či Tram-Train v Bratislavě a Košicích... Na Slovensku vznikly sice určité prvky sdílené infrastruktury, ale evidentně po nich neprojde už nikdy ani tramvajové ani železniční kolo. A o Liberecku, které mělo být propojeno až po Tanvald kombinací vlaku a tramvaje, už nikdo ani nemluví. I když tam se cestující asi dočkají společného přestupu hrana – hrana mezi tramvají a vlakem v zastávce Proseč.

Tramvaje a metro jsou podobně jako železnice v Praze páteřním dopravním systémem. Plánujete další rozšíření a přiblížení těchto kolejových systémů, například pomocí společných terminálů či přestupních stanic „hrana – hrana“?

Příklad, kde přestupní vazba nedopadla dobře, a to díky normám, je Praha - Podbaba. Bohužel dnes neumíme stavět zastávky ve vnějším oblouku o malém poloměru. Důvodem jsou legitimní požadavky na bezbariérovost, kterých v takové tramvajové, ale i vlakové zastávce nelze bohužel dosáhnout, takže zastávka Podbaba leží zbytečně daleko od tramvajové konečné stanice. Na druhé straně v rámci projektů nových tramvajových tratí by měly vznikat nové přestupní uzly. Například dopravní uzel u konečné stanice metra Depo Hostivař, kde by byla nejen železniční zastávka nedaleko nádraží Praha - Malešice, ale i nová tramvajová smyčka. Rádi bychom také převzali opuštěnou či opouštěnou infrastrukturu na nákladovém nádraží Žižkov směrem ke stanici Praha - Malešice, ideálně až do zmíněného plánovaného dopravního uzlu u Depa Hostivař. Takže šance ještě ztraceny nejsou... ◇

V Lužné se předvedl i bratislavský Albatros

Luženské ČD Muzeum přivítalo parní lokomotivy nejen ze všech koutů republiky, ale i ze Slovenska. Konal se tu další ročník Luženského setkání parniček. České dráhy sem vypravily řadu historických vlaků. Hojně účasti návštěvníků nahrálo i příjemné letní počasí.

JOSEF HOLEK | FOTO: AUTOR

Necelé čtyři tisíce návštěvníků si nenechaly ujít vrchol sezony v ČD Muzeu v Lužné u Rakovníka. O posledním červnovém víkendu se zde uskutečnil další ročník populárního Luženského setkání. Největším lákadlem byl bratislavský Albatros 498.104, který ze slovenské metropole přijel po vlastní ose. Po cestě se v čele vlaku pravidelně střídá s olomouckou Rosničkou 464.202.

„Setkávají se zde provozní parní lokomotivy z celé republiky,“ upřesnil vrchní přednosta depa historických vozidel ČD Jindřich Rachota. Dříve se setkání zaměřovala například na konkrétního výrobce, nyní se však v Lužné prezentovaly nejrůznější typy strojů. „Z mého pohledu je to dobře. Alespoň je na co koukat,“ zhodnotil Marek Vařeka, který se do muzea vydal z Prahy s dcerou Natálkou. „Je to s podivem, ale i osmiletou holku parní stroje baví,“ dodal návštěvník. Z pražského hlavního nádraží do Lužné vyrazila souprava tažená zmíněnými stroji. Z Lužné zpět na Masarykovo nádraží pak návštěvníky vezly Ušatá 464.102 a Rosnička. O zážitkovou jízdu nepřišli ani Plzeňané. Pro ně byl vypraven vlak v čele se Šlechtičnou

475.111, ostatní milovníci páry mohli v okolí muzea využít jízdy do Rakovníka a Krupé. Atraktivní bylo i otáčení lokomotiv na točně a děti ocenily projížďky ve vláčku po zdejším úzkorozchodném okruhu.

Akční jízda ze Slovenska

Ze Slovenska do Lužné vezl Albatros speciální rychlík, ve kterém cestovalo několik desítek slovenských příznivců drážní nostalgie. Nicméně jejich putování bylo poměrně dobrodružné kvůli spojení se zmíněnou Rosničkou. „Ta jezdí maximálně devadesátkou a je tedy vhodnější k vozbě osobních vlaků, nikoli rychlíků. Rosnička je vlastně zdržovala,“ vysvětlil Rachota. Strojvedoucí navíc museli často zbrojit vodu i uhlí a pomaleji museli jet i kvůli nadměrnému zahřívání ložisek. Slováci tedy vyjeli

v pátek ráno a do středočeské Lužné dorazili v sobotu dvě hodiny po půlnoci. A zatímco parní lokomotivy zůstaly v Praze, rychlík do muzea dopravila slovenská Zamračená T478.1201, která se od našich východních sousedů vezla na chvostu.

A jak se Rosnička ke slovenským železničářům dostala? „Byla na setkání historických železničních vozidel Rendez v Bratislavě. Po cestě se obě lokomotivy střídaly. Souprava tak byla atraktivní zejména pro nadšence a fotografy,“ zmínil Rachota. A Zamračená nejela coby postrk, v podstatě se jen vezla. „Jeli jsme po staré trase přes Kúty a Kutnou Horu a ve vlaku jsme měli osobní, lehátkové, servisní a restaurační vozy,“ doplnil šéf bratislavského Albatros klubu Jaroslav Vereš s tím, že v restauračním voze jeho lidé nabízeli i halušky s brynzou. Bratislavští navíc nebyli v muzeu ČD poprvé. Už před třemi lety se tu prezentovali se svou „Cecaňou“ (rozuměj Zamračenou) a o rok později i s Albatrosem.



PROVOZ NA BRNĚNSKÉM HLAVNÍM NÁDRAŽÍ KOMPLIKUJE REKONSTRUKCE

Druhé a třetí nástupiště brněnského hlavního nádraží prochází až do 11. září generální opravou, což na tři měsíce výrazně zkomplikuje provoz na nejdůležitějším nádraží v jihomoravské metropoli. Ze šesti hlavních nástupištních hran jsou k dispozici jen čtyři hrany na třech nástupištích a dále páté a šesté nástupiště, které se nachází na konci nádraží. Rekonstrukce je nutná především kvůli bezpečnosti a přispěje i ke zvýšení kultury cestování.

Nástupiště zůstane v původním stylu

Oprava druhého a třetího nástupiště se musí provést podle požadavků památkářů. Týká se nástupištních přístřešků, všech podpůrných sloupů – jedná se o kopie původních litinových sloupů, povrchu nástupiště a podchodu, včetně vodicích pásů pro nevidomé, rozhlasu či osvětlení. Původní přístřešky byly v provo-

zu bez větších oprav takřka osmdesát let. Opraveny budou i podchody.

Vzhledem k tak velkým opravám byl upraven provoz regionální dopravy především na nevytíženějších linkách S2 a S3. Navíc 27. 6. zahájila SŽDC opravu mostu Špitálka a výměnu pražců mezi hlavním nádražím a stanicí Brno-Židenice, takže během prázdnin je na tomto vytíženém úseku jednokolejný provoz. Některé expresy a jeden spěšný vlak proto končí v Brně v Dolním nádraží, odkud cestující odvezou na hlavní nádraží autobusy.



Pravděpodobně od konce července navíc začne další výluka mezi stanicemi Náměšť nad Oslavou a Okříšky.

Ředitel brněnského Regionálního obchodního centra ČD Jiří Sysel potvrdil, že hlavní nádraží je v době provozních špiček na maximu kapacity. „Pokud dojde k omezení provozu, musíme zajistit alternativní řešení. Mezi státních a dálkových vlaků směřujících z Brna na Břeclav a Vyškov se nyní nejvíce omezení nedotýkají,“ upřesnil ředitel.

Největší změnou je vedení vlaků linky S3. Ty jsou rozděleny na dvě větve. Od Tišnova jedou z Brna-Židenic po nákladním průtahu mimo hlavní nádraží a končí v Modřicích, kde je zajištěn přestup na vlaky stejně označené jako S3. Zajímavostí je možnost využití tramvajové náhradní linky P6 v úseku Brno hl. n. – Brno-Královo Pole, kde platí jízdní doklady vydávané ČD.

(mah)



ČD přebírají vagony pro spoje do Hamburku

České dráhy postupně přebírají větší část vozidlové flotily pro železniční linku Praha – Berlín – Hamburk. Jak už jsme v Železničáři informovali, pro tuto trať se v šumperské továrně Pars nova upravují a modernizují vagony v projektech „22“ a „71“, kde čísla znamenají celkové počty vozů různých řad. Bohužel provoz modernizovaných vozů není bezchybný a oba projekty mají zhruba desetidenní zpoždění.

MARTIN HARÁK | FOTO: MICHAL MÁLEK

V případě modernizace vagonů Siemens (Projekt 71) převzali zástupci dopravce k 30. červnu 48 vozů z celkového počtu 71, konkrétně 30 „dvojek“ řady Bmz, 11 vozů Ampz a 7 vozů WRmz. Na dalších jedenácti kusech různých řad probíhá v továrně Pars nova modernizace a dvanáct jich na vlastní modernizaci musí ještě počkat. Z první série 41 vozů řady Bmz²⁴⁵ zbývá zmodernizovat celkem jedenáct vozů. Oproti vagonům druhé série byly

na ty z první série dosazovány nové centrální zdroje energie (CZE). Podobně jako u vozů Bmz²⁴⁵ bude i u devíti vozů první série 1. vozové třídy Ampz¹⁴⁶ vyměněn centrální zdroj energie. Žádný z těchto vozů zatím ale národní dopravce nepřevzal. Naopak je kompletně převzato jedenáct kusů z druhé série „jedniček“ řady Ampz¹⁴³. A když už jsme u druhé série, tak u té bylo již dokončeno všech patnáct „dvojek“ s označením Bmz²⁴¹. Z vozů řady WRmz nyní dva podstupují modernizaci a jeden vůz na omlazení zatím stále čeká.

Provoz modernizovaných vagonů není nadále bohužel bezchybný, nicméně vzhledem k prioritě projektu technici řeší odstranění závad přednostně. Dočasně byla také zřízena pozice „létajícího“ technika, který operuje přímo ve vlacích mezi Prahou, Drážďany a Berlínem. Spolupráci s ním si cení nejen vlakové čety Českých drah, ale i německého dopravce DB AG. Přítomnost technika na palubě vlaku dává vlakovým četám větší jistotu v počátečním provozu modernizovaných vozidel, a mají tak díky tomu i více prostoru se naplno věnovat cestujícím, což velká většina posádek kvituje s povděkem.

Projekt 22 z větší části hotov

Dvaadvacet oddílových vozů druhé třídy, pocházejících od rakouských spolkových drah ÖBB, technici postupně přestavují na devět velkoprostorových vagonů řady Bdmzp s možností přepravy kol a stejný počet multifunkčních vozů řady Bhmzp. Pouhé čtyři kusy řady Bmz zůstanou v původní oddílové úpravě. Ke konci června šumperská továrna přistavila deset vozidel, které národní dopravce postupně přebírá do provozu. Ty jsou aktuálně zkušeny na vnitrostátních linkách a během července byly nasazeny na vlcích 175 a 178 do Berlína a zpět, aby se s nimi mohly seznámit i vlakové čety německých drah DB dostatečně včas před rutinním nasazením. ◆

NDŽ: do Chebu dorazí railjet i historické soupravy

JOSEF HOLEK

Oborníci národního dopravce pokračují v přípravě šestého ročníku Národního dne železnice. Ten se letos uskuteční v Chebu. Z Prahy do západních Čech pojedou protokolární vlak railjet, objeví se zde moderní elektrické jednotky i historické soupravy tažené parními lokomotivami. Ve stanici a nedalekém depu se bude prezentovat více než třicet železničních skvostů.

Koncem června se na zdejších nádraží uskutečnil další kontrolní den, na němž se zástupci všech zainteresovaných složek dohodli na dalším postupu při organizaci akce, která by měla do města přilákat více než dvacet tisíc návštěvníků.

Národní dopravce se proto zaměřuje i na jejich bezpečnost a zvládnutí dopravní obslužnosti. Mezi nádražím a depem budou pendlovat dvě soupravy jednotky RegioShark a po silnici autobusy MHD. Kromě toho ČD připravily speciální jízdy vlaků do pěti směrů. „Vypravíme historické soupravy do Mariánských Lázní, Karlových Varů, Aše, Lubů a Plesně,“ vyjmenoval Michal Štěpán, člen představenstva ČD zodpovědný za osobní dopravu. „Buď je někdo může použít jako spoj do Chebu a zpět, anebo jako výlet do okolí,“ doplnil ho Marek Plochy, mana-

3 OTÁZKY PRO STAROSTU CHEBU PETRA NAVRÁTLA

Jak se město připravuje na Národní den železnice?

Jsme účastníky přípravného týmu. Zajišťujeme autobus, který bude převážet cestující mezi depem a nádražím, a také parkovací místa, zábery veřejného prostranství a propagaci.



Jak hodnotíte spolupráci města a ČD?

Profesionálně se setkávají s profesionály. Máme na organizaci dost času a v ČD mají profesionální tým, který má s pořádáním akce obrovské zkušenosti.

Jaké další doprovodné akce může město nabídnout?

Uspořádáme soutěže pro děti a pro účastníky budou připravené i komentované prohlídky města, které budou zdarma. Takže koho omrzí železnice, může se podívat do našeho historického centra.

žer ČD Nostalgie. Samozřejmostí je příprava kapacitních ploch pro parkování automobilů s patřičnou navigací.

Na bezpečnost dohlédnou policisté, městští strážníci a ochranka. „Dopravka“ přislíbila řízení dopravy v okolí železničního uzlu. O navigaci návštěvníků a organizaci akce se bude starat několik desítek zaměstnanců, brigádníků a dobrovolníků. A aby byli návštěvníci informováni dokonale, rozmístí organizátor po areálu tři velké informační body, kde bude vždy několik zástupců ČD. Program bude tradičně rozdělen do tří tematických celků s názvy Svět změny, Svět historie a Svět zábavy. „A chystáme překvapení,“ dodal Michal Štěpán s tím, že návštěvníci nepřijdou ani o noční show historické techniky.

Příprava Národního dne železnice zabere ČD zhruba rok. Už nyní se vyhodnocují náměty, kde se akce uskuteční příští rok. „Vše se musí promítnout v rozpočtu, ale je potřeba mít destinaci vybranou tak, aby už na sklonku zimy mohl proběhnout první kontrolní den. Pak je nutné přizvat partnery a začít domlouvat detaily,“ připomněl Štěpán. O další lokalitě se rozhodne do Vánoc. Určující bude i aktuální plán výluk, který SŽDC zpracovává na podzim. Náklady na organizaci akce jsou zhruba dva a půl milionu korun. ◆

Směnárnny ČD se rozšíří do dalších stanic



ČD Směnárna Exchange

České dráhy dále rozšiřují službu směnáren na tuzemských nádražích. Ta v několika stanicích funguje bezmála už deset let. Nově si zájemci valuty smění na celkem šestačtyřiceti místech. Národní dopravce na projektu spolupracuje s externí firmou a na provoz těchto zařízení má licenci od České národní banky.

JOSEF HOLEK | FOTO: ARCHIV ČD

Dohromady v šestačtyřiceti pokladnách Českých drah po celé zemi budou mít lidé možnost směnit valuty. Hlavním cílem staronového projektu je rozšíření doplňkových služeb. Směnárnny budou dostupné všem, nikoli jen cestujícím národního dopravce. Službu budou společně spravovat ČD a firma Tourist Centrum.

Dopravce poskytuje zmíněnou službu již mnoho let na patnácti nádražích, nejde tedy o nic nového. „Za tu dobu již mají směnárnny stabilní obraty, služba funguje dobře, a tak následoval záměr jejího rozšíření,“ shrnul Miroslav Kozel z odboru obchodu osobní dopravy. „Budeme opět stavět na spolupráci s externí firmou, což je model, který se nám osvědčil. Nově sjednotíme vzhled směnáren a obchodní politiku. Zákazníci mohou očekávat i nulový poplatek za směnu,“ říká ředitelka ZAP Jitka Kubíková. Služeb směnáren budou zájemci moci využít zpravidla v mezinárodních pokladních přepážkách a díky dobře viditelnému LCD panelu se zákazníci rychle seznámí i s aktuálním kurzovním lístkem.

Do roka v celé zemi

Jednotlivé pobočky budou moci lidé využívat převážně v krajských a okresních městech anebo destinacích, které jsou nějakým způsobem turisticky atraktivní či leží v pohraničí. Valuty nebude možné směnit na pražském hlavním nádraží, byť jím ročně projdou desít-

KDE JIŽ FUNGUJÍ

Děčín hl.n., Horní Lideč, Vsetín, Valašské Meziříčí, Přerov, České Budějovice, Český Krumlov, Tábor, Olomouc hlavní nádraží, Pardubice hlavní nádraží, Česká Třebová, Bohumín, Ostrava hlavní nádraží, Ostrava - Svinov, Liberec

A KDE SE OBJEVÍ

Třinec centrum, Frýdek-Místek, Havířov, Karviná hlavní nádraží, Plzeň hlavní nádraží, Poděbrady, Praha-Smíchov, Kolín, Kutná Hora město, Znojmo, Zlín střed, Otrokovice, Hodonín, Hranice na Moravě, Jindřichův Hradec, Strakonice, Havlíčkův Brod, Ústí nad Labem hlavní nádraží, Cheb, Teplice v Čechách, Trutnov hlavní nádraží, Hradec Králové hlavní nádraží, Domažlice, Mariánské Lázně, Karlovy Vary dolní n., Zábřeh na Moravě, Uherské Hradiště, Praha-Holešovice, Břeclav, Brno, hl. n., Český Těšín

ky milionů cestujících a směnárnny jiných společností – nikoli však dopravců – tu jsou zastoupeny v hojném počtu. „Způsobila to smlouva s provozovatelem nádraží, která tuto službu vylučuje. Směnárnny ale budou na Smíchově a v Holešovicích, neboť v obou stanicích zastavují i mezinárodní vlaky. České dráhy tedy předpokládají, že cestující, kteří služeb stanic využijí, smění i peníze,“ upřesnil Miroslav Kozel. Národní dopravce plánuje, že každý měsíc zaktivuje v osobních pokladnách čtyři pobočky. V nejbližších týdnech by měly začít fungovat ty ve Frýdku-Místku, Třinci, Havířově a Karviné. Hotovo má být do roka. ◆

PROJEKT SŽDC A ČESKÝCH DRAH ZLEPŠIL KOMUNIKACI S KRAJI

Návazat užší spolupráci s jednotlivými kraji, které jsou objednateli regionální dopravy, a nalézt řešení problémů, případně alespoň zahájit jednání o jejich řešení. S takovými cíli loni začal projekt SŽDC a Českých drah Železniční doprava pro kraje. Ohlasy účastníků kulatých stolů, které se v rámci projektu uskutečnily, ukazují, že se tyto záměry daří naplňovat.

„Objednateli regionálních vlaků jsou kraje, proto je pro nás jako správce infrastruktury důležité znát jejich názory na význam a perspektivu jednotlivých tratí v daném regionu. A to zejména v této době, kdy máme více peněz k dispozici nejen na rekonstrukce koridorů a nejdůležitějších železničních uzlů, ale také dalších částí naší infrastruktury,“ řekl generální ředitel SŽDC Pavel Surý. Stav většiny regionálních tratí podle něj není ideální, na druhou stranu je železniční doprava v jednot-

livých regionech v daleko lepším stavu, než byla před pěti lety, a to jak pokud jde o stav infrastruktury, tak stav vozového parku.

„Vstřícná a intenzivní spolupráce s kraji je pro České dráhy zásadní, a proto vítáme každou příležitost pro pravidelná setkávání. Projekt kulatých stolů je ideální možností k efektivnímu plánování rozvoje regionální železniční dopravy i vyjasňování postojů všech zúčastněných, tedy zástupců krajů, dopravce i správce železniční infrastruktury. Úspěšná vzájemná komunikace a snaha najít optimální model pro každý konkrétní region nám jako národnímu dopravci umožní splňovat potřeby a nároky cestujících v 21. století,“ zhodnotil projekt místopředseda představenstva ČD Ludvík Urban.

Loni se v rámci projektu Železniční doprava pro kraje uskutečnilo 14 kulatých stolů, kde se hovořilo o regionální železniční do-

pravě uvnitř těchto regionů. Letos se diskuze přenesla na úroveň meziregionální dopravy. Příští rok se pak bude hovořit o přeshraniční spolupráci s polskými, německými, rakouskými a slovenskými partnery. Už od prvního setkání v únoru loňského roku vyplynulo, co kraje trápí nejvíce – špatný technický stav některých regionálních tratí, velké vzdálenosti zastávek od center měst, nedostatečná kapacita regionálních i hlavních koridorových tratí, které rovněž slouží regionální dopravě. Naopak kladně kraje hodnotí modernizace regionálních tratí a nasazování nových moderních vozidel. Motorové vozy řady 810 na řadě tratí vystřídaly Regionovy, vidět jsou ale i nová vozidla, ať už to jsou jednotky RegioShark, RegioSpider či RegioPanter, případně rekonstruované osobní vozy doplněné řídicím vozem známým jako Sysel. (red)



BEZPEČNOST NA ŽELEZNICI: NA CESTUJÍCÍ I MAJETEK DOHLÍŽÍ OCHRANKA

Úroveň bezpečnosti na tuzemské železnici v posledních letech výrazně vzrostla. Národní dopravce si na ochranu majetku a cestujících objednáva služby bezpečnostní agentury. A od chvíle, kdy začali „černí šerifové“ působit ve vlacích či objektech Českých drah, se snížila intenzita trestné činnosti o zhruba 40 procent. Bezpečnostní postupy jsou samozřejmě dobře propracované.

JOSEF HOLEK | FOTO: ARCHIV ČD, DREAMSTIME

Spolupráce s bezpečností agenturou se Českým drahám vyplácí, jen za posledních pět let klesl počet škodných událostí o zhruba čtyřicet procent. Zatímco v roce 2011 dopravce evidoval 3 683 případů, minulý rok jich bylo „jen“ 2 021. V přepočtu na peníze jde o pokles z bezmála sedmnácti milionů korun na zhruba šest a tři čtvrtě milionu. Samostatnou kapitolou jsou pak nájezdy sprejerů – i tady je však patrný pokles. Zatímco ještě před pěti lety měli na svědomí 13 690 případů, minulý rok jich bylo zaevidováno pouze 2 906. Do tabulek zatím nejsou zaneseny počty napadení vlakových čet agresivními jedinci.

„Využíváme běžné bezpečnostní pracovníky, tedy klasické strážné ve žluté reflexní vestě, kteří mají na starost ostrahu v halách nebo peronech. Další službou je psod. Ten se pohybuje zejména v depech a jiných rozlehlých prostorech. Další nedílnou součástí balíku služeb ostrahy objektů jsou mobilní patroly, jejichž úkolem je objíždět určitý rajón. Fungují hlavně na menších nádražích, kde mohou v klidu zastavit, prohlédnout prostor a případně zjednat pořádek. Dále vyráží i jako doprovod vybraných vlakových spojů, kde preventivně působí a v případě potřeby asistují vlakovým četám při řešení bezpečnostních incidentů,“ uvedl bezpečnostní ředitel ČD Ota Zachariáš s tím, že samozřejmostí

je i elektronická ochrana objektů. „Systémy jsou napojeny na pult centrální ochrany a v případě narušení střeženého prostoru vyjede agenturní zásahová jednotka,“ doplnil.

Sprejeři pod drobnohledem

Patrně nejzajímavější práci má Antigrafitti tým. Jde o projekt ČD, který zajišťuje bezpečnostní agentura Securitas ČR. „Sprejeři vědí, že vagony se pohybují po celé republice a jejich zájmem je se prezentovat vysokému počtu lidí,“ konstatoval ředitel. Z taktických důvodů neprozradil, jaký fígl ochranka na sprejery využívá a kde operuje nejčastěji. „Spolupráce s agenturou je velmi pružná a vše řešíme operativně,“ zmínil se v obecné rovině. Nicméně



JAK ŠKODILI SPREJEŘI

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Počet případů	13 690	13 257	9 375	4 850	2 906	1 016
Výše škody v Kč	27 408 050	17 478 775	13 492 516	8 320 035	6 038 490	2 937 641

čísla hovoří jasně a systém ostrahy se vyplácí. A že jsou setkání s vandaly velmi dobrodružná a někdy končí i tragicky, dokazuje případ z jednoho moravského nádraží. „Ochranka honila partičku sprejerů mezi kolejemi a jeden z výtečníků skočil přímo pod rozjetý vlak. Následky byly fatální,“ připomněl Zachariáš.

Je to možná překvapivé, ale české vagony jsou často „označkovány“ i sprejery z okolních zemí. Pracovníci bezpečnostního oddělení vědí o případech, kde hlavní roli hrály organizované gangy z Německa, Rakouska nebo Dán-

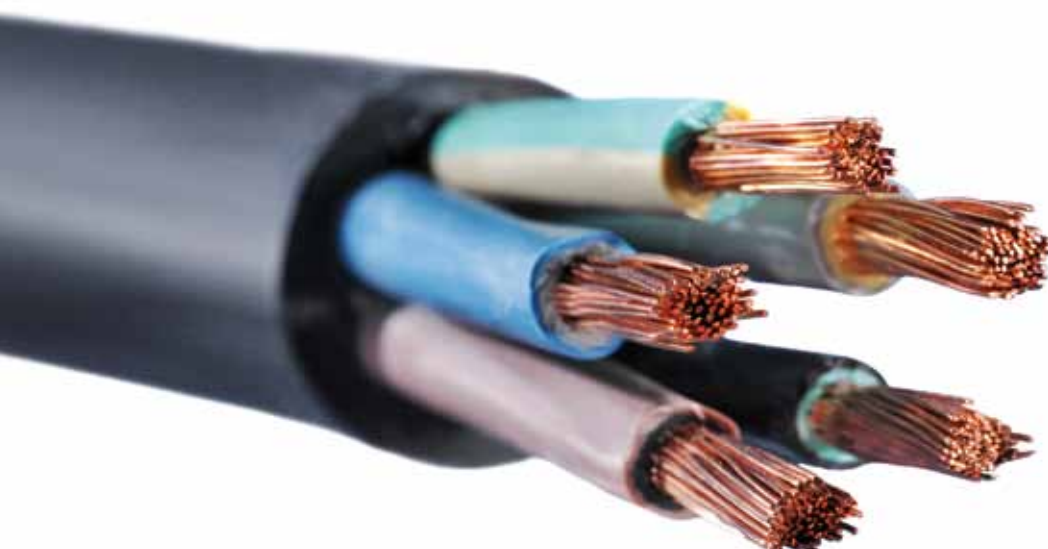
ska. „Všichni sprejeři umí být i velmi rychlí. Stačí, aby vlak na pár desítek vteřin zastavil, a než odjede, mají hotovo,“ připustil. I na toto je však agentura připravená. Jak? „Nebudeme prozrazovat,“ zní unisono od bezpečnostních pracovníků. „Platí, že v každé lokalitě důkladně analyzujeme bezpečnostní situaci a podle nápadu trestné činnosti se umíme rychle zařídit,“ konstatoval Zachariáš. Co se týče běžné ochrany budov, má dopravce na každý střežený objekt zpracovanou směrnici pro výkon služby s různými variantami ostrahy. Není však žádným tajemstvím, že ochranka dokáže vytipovat místa, kudy by



mohli výtržníci na soukromý pozemek vstoupit, a podle toho systém ostrahy okamžitě pozměnit.

Kovy jsou šlágregem

Zmiňovaný Antigrafitti tým se však nezaměřuje jen na řádění poměrně úzké skupiny lidí. Daleko častěji je možné tyto muže potkat ve vlaku. Starají se v nich o všeobecný pořádek nejen při jízdě rozjařených a alkoholem posilněných cestujících, ale i na spojích, kde mohou potenciálně hrozit problémy. „Máme systém, který eviduje veškerá hlášení od vla-





Najdou se i tací, kteří kradou kabelové svazky. Vodiče jsou přítomni často pod proudem. A existují i „specialisté“, kteří si jdou pro měděné dráty s pilkou na železo. „Vzpomínám si na jeden případ, kde zloděj kradl spojovací kabely k topení. Dostal takovou ránu, že musel být hospitalizován,“ připomněl Zachariáš další z řady případů. Pokud se budeme bavit o sportovních fanoušcích, obvykle dokáže dopravce vytipovat spoje, které by mohli příznivci klubu využít, a připojí k soupravě další vagony. „Často se to stává po dohodě s Policií ČR a se sportovními svazy,“ řekl Ota Zachariáš. Pak skupinu doprovodí k vlaku policejní těžkooděnci a cestují s nimi až do cílové stanice – více méně jde o preventivní, nikoli represivní krok.

A proč státní či městští policisté nehlídají vlaky soustavně? České dráhy jsou z pohledu zákona soukromou organizací, byť stoprocentně vlastněnou státem, a policie nemá v tomto smyslu k soukromníkům žádnou povinnost. V případě, že zástupci bezpečnostní agentury zjistí přestupek nebo trestný čin, policii volají. Kromě toho mohou případného pachatele zadržet, a pokud je to nutné, použít proti němu

přiměřeného násilí. Konečné slovo má vždy Policie ČR. „Problém je samozřejmě v tom, že v případě škody do pěti tisíc korun jde jen o přestupek. Policisté s kriminálním kádem sepíší protokol, propustí jej a my ho máme na vlaku za dva dny znovu,“ povzdychl si bezpečnostní ředitel. Neznamená to však, že v okamžiku, kdy je na vlaku ochranka, nemohou cestující ihned volat i policii.

Mlčeti zlato

O organizaci bezpečnostních opatření v rámci Českých drah se stará oddělení bezpečnosti na generálním ředitelství, přičemž několik svých příslušníků má rozsazeno po krajích. Procesy jsou tak řízeny centrálně. „Vyhodnocování situací je na nás. Vše je postaveno na tom, že máme nějaká opatření, o kterých nikdo neví. Tabu je i sdělení, jak agentura nebo my pracujeme. Nicméně můžeme s klidem říci, že ČD se umějí trestně činnosti bránit a předcházet jí a dokáží své zákazníky a majetek chránit,“ ujistil Zachariáš s tím, že strážci operují na celém území republiky. Pro potřeby národního dopravce je vyčleněno několik stovek pracovníků agentury. Počty se mění podle situace. ♦

kových čt. Vyhodnotíme, zda je stav únosný, či nikoliv, a podle toho vysíláme ochranku,“ nastínil Zachariáš princip ochrany čt a cestujících. Kromě nevybíravého chování cestujících či opilců muži v černém řeší i ničení vybavení souprav a krádeže. A že takových incidentů není zrovna málo (viz tabulka). Podle šéfa oddělení bezpečnosti stojí za nepořádkem hlavně opilci či nepřizpůsobiví spoluobčané. „Jsou v podstatě schopní vám do pěti minut vybrakovat celý vagon. Berou vodovodní baterie, hliníkové držáky na zavazadla, ale i záclonky a stolečky.“

Přehled škod 2011–2015

Druh poškození	2013		2014		2015	
	Počet případů	Výše škody	Počet případů	Výše škody	Počet případů	Výše škody
barevné kovy	391	4 505 047,00 Kč	206	2 010 393,00 Kč	128	1 380 433,00 Kč
hasící přístroje	105	91 099,50 Kč	66	53 909,50 Kč	47	33 368,00 Kč
násilná vniknutí	26	319 606,00 Kč	26	184 509,00 Kč	14	163 340,00 Kč
PHM	5	71 805,00 Kč	4	57 174,00 Kč	6	23 303,00 Kč
krádeže	1 919	6 087 611,38 Kč	1 736	5 597 045,50 Kč	936	2 497 711,33 Kč
vandalismus	1 414	3 632 554,82 Kč	1 317	3 293 182,78 Kč	880	2 582 034,97 Kč
ostatní	10	536 331,00 Kč	1	5 199,00 Kč	10	66 790,00 Kč
celkem	3 870	15 244 054,70 Kč	3 356	11 201 412,78 Kč	2 021	6 746 980,31 Kč

Spojení do Znojma díky modernizaci zrychlí

Letos v červnu byl zaktualizován záměr projektu na revitalizaci vybraných úseků trati z Břeclavi do Znojma. Díky této revitalizaci selepší železniční spojení Znojma nejen s Břeclaví, ale i s východní a severní Moravou a Slezskem. Dopravu mezi Brnem a Znojmem – dvěma největšími městy Jihomoravského kraje má však prozatím zastávat páteřní autobusová linka 108, která je součástí Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje.



MARTIN HARÁK | FOTO: ARCHIV ČD

Na trase Břeclav – Znojmo začnou stavbaři v březnu příštího roku rekonstruovat traťový úsek Boří les (mimo) – Valtice (včetně), čímž se současně zvýší traťová rychlost na této významné regionální jednokolejné dráze. Stavební práce by měly být dokončeny během čtyř měsíců a počítá se s finančními náklady okolo 700 milionů korun. Součástí vylepšení provozních parametrů na trase z Břeclavi do Znojma je i modernizace zabezpečovacího zařízení. Další modernizace započne v roce 2018, kdy se stavební firmy soustředí na výměnu kolejí v úseku Valtice – Mikulov na Moravě (včetně), přičemž technologicky stavba bude pokračovat až po Novosedly. V rámci revitalizace traťového úseku mezi Valticemi a Mikulovem se počítá také s výstavbou nové dopravní Sedlec, která umožní postupné zvy-

šování cestovní rychlosti. Náklady na tuto stavbu budou činit přes jednu miliardu korun. Náměstek hejtmana Jihomoravského kraje Roman Hanák potvrdil, že kraj má zájem na tom, aby rekonstrukce trati Břeclav – Znojmo v budoucnosti pokračovala i v úsecích Hrušovany nad Jevišovkou – Znojmo a Mikulov – Hrušovany nad Jevišovkou, s prioritou v uvedeném pořadí.

Vyšší rychlost zkrátí cestovní dobu

Z pohledu cestujících, ale i provozního personálu přinese stavba řadu pozitiv. Tím zásadním může být po celkové modernizaci zkrácení cestovní doby mezi Břeclaví a Znojmem až na pouhých 70 minut v případě osobních vlaků a 58 minut u spěšných vlaků, neboť právě na této spojnici se plánuje postupné zvýšení maximální traťové rychlosti z 80 na 120 km/h. Dalším přínosem je zvýšení bezpečnosti železniční dopravy náhradou současného zabezpečovacího zařízení moderním 3. kategorie. Zároveň by se měla zvýšit stabilita jízdního řádu, protože by se mělo eliminovat přenášení zpoždění z koridorové trati Přerov – Břeclav na trať z Břeclavi do Znojma a zpět a případné ztráty přípoju v uzlu Břeclav.

Existují tři varianty grafikonů

Železniční odborníci nyní pracují se třemi variantami budoucích Grafikonů vlakové dopravy (GVD). Po dokončení takzvané druhé stavby jsou navrženy dvě podoby GVD – první pro pracovní dny a druhá pro víkendy. V grafikonu pro pracovní dny má být úseku Břeclav – Mikulov na Moravě vedeno 16 párů regionálních spojů, v úseku Mikulov na Moravě – Hrušovany nad Jevišovkou 14 párů a v navazujícím úse-

ku Hrušovany nad Jevišovkou – Znojmo opět 16 párů regionálních spojů v kategorii Os. Pro pokrytí hodinového taktu osobních vlaků by postačovaly tři motorové jednotky a na dva vložené páry v úseku Břeclav – Mikulov na Moravě by mohla být využívána rezervní jednotka, přičemž se naskýtá možnost využití této jednotky v dopoledním sedle na jeden pár spěšných vlaků Břeclav – Znojmo s přímou návazností na vlaky EuroCity směřující jak na Ostravu, tak i Prahu.

V případě víkendového provozu by k pokrytí dvouhodinového taktu regionálních vlaků zřejmě postačovaly pouze dvě motorové jednotky. Jeden takový vlak by bylo možné využít ve čtyřhodinovém taktu třeba na spěšné vlaky, které by v Břeclavi kompletně navazovaly na EC spoje Břeclav – Ostrava. O víkendu by vzniklo bezkonkurenční spojení Znojmo – Ostrava-Svinov čtyřikrát denně v obou směrech za pouhé 2 hodiny a 45 minut! Tím by se díky využití volné jednotky mohla doplňovat volná kapacita v EC vlacích. S vedením spěšných vla-



ků ve dvouhodinovém taktu v pracovní dny by bylo možno počítat po rekonstrukci dalších traťových úseků.

Rýsuje se další možnosti vedení spojů

Další grafikon je určen pro trať Břeclav – Znojmo ovšem v dlouhodobém časovém horizontu, kdy skončí revitalizace úseku Mikulov na Moravě – Novosedly a Hrušovany nad Jevišovkou – Božice u Znojma. Po celkové obnově trati by vznikla zcela jedinečná možnost na vedení regionálních spojů kategorie Os v hodinovém taktu, které by mohly být proloženy spěšnými vlaky ve dvouhodinovém intervalu. Tyto spoje by v Břeclavi i Znojme byly vázány vždy na uzel v celou hodinu, přičemž jejich cestovní doba mezi Znojmem a Břeclaví by nepřesáhla 54 minut, při vhodném křížování by doba jízdy mohla činit pouhých padesát minut. V Břeclavi by již existovaly komplexní návaznosti mezi vlaky Sp a vlaky EC na Prahu i Ostravu v obou směrech. Spěšné vlaky by byly trasovány tak, aby na jejich pokrytí stačila pouze jedna motorová jednotka. Navíc je možnost, že by jednotky mohly vzájemně přecházet mezi regionálními a spěšnými spoji, čímž by se optimalizovaly oběhy a zvýšila se stabilita grafikonu. ◆



žemi. „Protože jsem si větší část trati Rhétské dráhy prošel pěšky, znám řadu detailů, jež běžným cestujícím uniknou. Zvláště pak úsek nazývaný Albulabahn, který je vidět z části i na naší Malé Albuli v Chlumci nad Cidlinou. Při stavbě dráhy jsem využil přírodního sklonu naší zahrady. Inspiroval jsem se podobnou zahradní železnicí ve švýcarském městě Sankt Gallenu. Ta je podobně situovaná přímo ve svahu,“ vysvětluje Bob Špecinger.

Model takřka jako skutečnost

Nadšenci z Malé Albuly pod vedením Boba Špecingera mají sympatické motto „skutečnost a model = model a skutečnost“, které se snaží naplnit do každého detailu. Podle „albulského“ strojvedoucího, výpravčího a dispečera v jedné osobě nestaví Malou Albulu jako o nějaký vlakodrom. Všechna nádraží, mosty či návěsti mají reálnou podobu, jen jsou jednoduše men-

Na zahradě si postavil Malou Albulu

Jedním z nejkrásnějších cestovatelských zážitků ve Švýcarsku je jízda po Albulabahn na Rhétské dráze. Impozantní úsek viaduktů a spirálových tunelů na vysokohorské trati v úseku Muot – Preda – Spinas je dokonce zapsán na seznamu kulturního dědictví UNESCO. Za tímto zážitkem ale není třeba spěchat až do této alpské země, neboť jeho věrnou kopii postavil a pro veřejnost provozuje pod názvem Malá Albulu strojvedoucí ČD Bob Špecinger z Chlumce nad Cidlinou.

MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOR

V nenápadné chlumecké ulici, která nese název po americkém prezidentovi Rooseveltovi, se na zahradě domu čísla popisného 249 ukrývá opravdu nevšední zahradní železnice. Podobných drah je po celém Česku několik desítek, ale ta chlumecká je ojedinelá svým jednoznačným zaměřením a navíc je věrnou kopií několika reálných úseků švýcarské Albulabahn. Zahradní kolejiště v měřítku G o délce dvě stě metrů s kolejiřem o rozchodu 45 mm nabízí nevšední zážitek pod širým nebem v přírodní zeleni, obklopené skalami. Na trati se navíc pohybují zmenšené kopie lokomotiv a souprav Rhétské dráhy (RhB), které jsou na „velké“ dráze provozovány. Vše má na svědomí Bob Špecinger, který na svém pozemku železnici staví a provozuje.

Začal s pouhými dvaceti metry

Co vůbec vedlo strojvedoucího k záboru větší části zahrady a stavbě modelové dráhy? Povolání je pro něj zároveň hobby, takže volba prý byla jasná. „Někdy okolo roku 1999 jsem se začal vážně zabývat stavbou modelové dráhy v měřítku G. Tehdy jsem postavil prvních dvacet metrů kolejí, přičemž dnes je délka už desetinasobná,“ směje se Bob Špecinger. Sám je velký fanoušek švýcarských železnic, ale nejvíc ho uchvátala síť úzkorozchodných drah Rhétské dráhy (RhB), která provozuje své vlaky v regionu Graubünden na rozchodu 1 000 mm. „První fázi stavby začala zjednodušenou kopií via-

duktu u Brusia na Berninabahn. Jde o kruhový viadukt, kde byl v první fázi provozován start set od firmy LGB, jehož vozidla ale nekorespondovala se skutečností. Začít se ale nějak muselo.“

Věrný provoz až se čtyřosými vozy

Skutečnou kopií „velké“ dráhy začala být chlumecká modelová dráha až po zakoupení první soupravy se čtyřosým vyhlídkovým vozem legendárního Glacier Expressu v čele s elegantní elektrickou lokomotivou 650 z typové řady Ge 4/4 III. Vzhledem k tomu, že původní začátek trati byl stavěn pro menší dvouosé vozy, musel Bob s dalšími nadšenci přestavět a zvětšit oblouky, které by delší čtyřosa vozidla projížděla s potí-



ší. Budovy alpského hotelu nebo nádraží jsou ale přizpůsobeny měřítku vozidel 1:22,5, protože jinak by byly neúměrně vysoké a rušily by ráz modelové dráhy. „Právě dokončuji stavbu hotelu Preda Kulm, od kterého jsem dostal rozměrové plány přímo od paní majitelky, naopak nádraží Preda jsem si musel sám v reálu změřit a podle toho postavit doma kopii. Máme funkční i vodní toky Albulu a Riverin, upravujeme tunely a pochopitelně se musíme starat i o zeleň, kterou tvoří hlavně smrčky,“ dodává Bob Špecinger. A kde mají vozidla depo při provozních dnech? Přímou v dřevěné chatce, která slouží zároveň jako informační centrum a prodej upomínkových předmětů. V objektu je vytvořen speciální vjezd z trati, a právě tam na třech koncových kolejích odpočívá několik souprav, průběžně vedených čtyřmi lokomotivami. Nechybí ani nejmodernější nízkopodlažní jednotka Allegra, která vozí jako v reálu na velké Albuli známý Bernina Express.

Dobrovolným švýcarským vyslancem

Díky Swiss Tourismu a společnosti Rhétská dráha (RhB) je v chlumecké Malé Albuli k mání i řada propagačních materiálů s akcentem na železnici, z nichž řada je i v češtině. „Jsem jakýsi amatérský dobrovolný velvyslanec země helvétského kříže, ale propagujeme zároveň i krásy Chlumecka a okolí. Všichni pracujeme pro vlastní potěchu a nejvyšší metou je uznání našich návštěvníků, kterých vždy během jara a léta přijíždí okolo dvou tisícovek. Modelová Malá Albulu je otevřena od dubna do poloviny října takřka o všech víkendech od 13:00 hodin. Tříkrát denně máme komentovanou prohlídku podle reálných provozních situací, která trvá čtyřicet minut. Zájemci se více dozví na webových stránkách www.chzz-albulabahn.717.cz.“

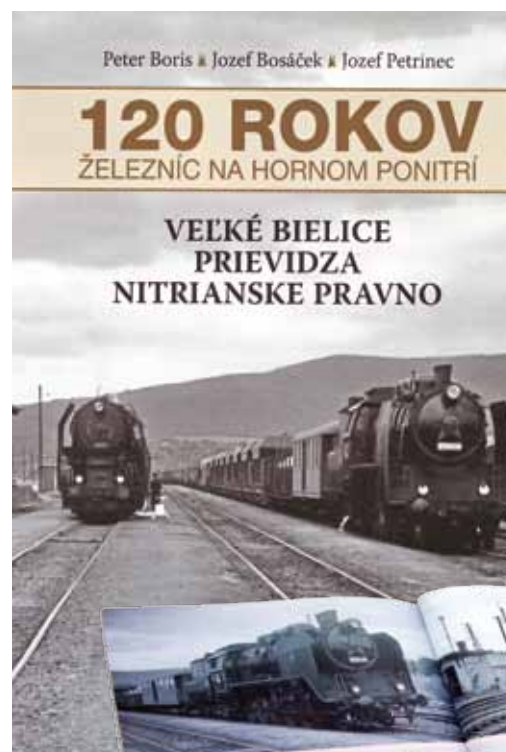
BOB ŠPECINGER

Po vyučení mechanikem motorových lokomotiv a vozů v Železničním odborném učilišti v Praze Záběhlicích nastoupil do bývalého Lokomotivního depa ČSD Praha Vršovice, kde při zaměstnání vystudoval průmyslovku v Lounech. Nejprve pracoval jako pomocník a kandidát strojvedoucího, od roku 1987 jezdí samostatně jako strojvedoucí na motorových vozech a jednotkách v Královhradeckém kraji.

RECENZE

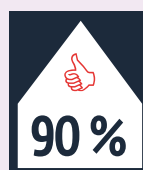
120 rokov železníc na Hornom Ponitří

Klub Modrý Horizont ze slovenských Topoľčan nedávno vydal poutavou publikací autorů Petera Borise, Josefa Bosáčka a Jozefa Petrinca o historii železnic na Horním Ponitří. Jde již o druhou publikaci z řady o železnicích v Ponitří. První s názvem 130 rokov trate Topoľčany – Veľké Bielice vyšla v roce 2014. Tato kniha pojednává o regionu Prievidze, Veľkých Bielic a Nitrianskeho Pravna. Horní Ponitří potřebovalo koncem 19. století pro nastartování hospodářského a průmyslového rozvoje vhodné dopravní spojení. Proto 18. dubna 1896 dochází k zahájení provozu na železně dráze z Veľkých Bielic do Prievidze a 31. října 1909 až do Nitrianskeho Pravna. Letošní rok je jubilejním a kniha připomíná 120. výročí příjezdu do Prievidze, které je tamním regionálním centrem. V knize formátu A4 o sto stranách jsou použity citace z pamětních spisů jednotlivých železničních stanic a ročenek státních a soukromých drah, včetně řady dobových archiválií. Citace ponechali autoři psané kurzívou v původním znění bez jazykových úprav, aby přiblížili dobovou atmosféru. V knize, která je rozdělena do řady kapitol například podle časových období či traťových úseků, zaujmají čelní místo i vozidla, která se pohybovala po Horním Ponitří od dávných časů až po dnešek. Proto v publikaci najdeme řadu neotřelých černobílých nebo barevných záběrů od celé řady českých a slovenských fotografů. Dílo lze zakoupit například v prodejně Pragomodel v Klimentěské ulici v Praze za 299 Kč. (mah)



Parní lokomotivy řady 498.0

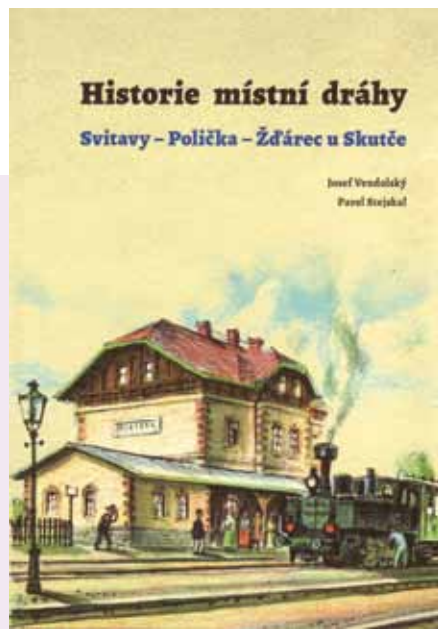
Koncem května se na knihkupeckých pultech objevila zbrusu nová fotografická kniha tematické řady Galerie světa železnice z pražského nakladatelství Corona, která se věnuje silným parním lokomotivám řady 498.0, označovaným jako Albatrosy. Autor Vladislav Borek připravil poutavé fotografie nejen z vlastní produkce, ale současně od celé řady renomovaných fotografů takových zvučných jmen jako například Jindřich Bek, Pavel Vančura, Jindřich Hála, Jaromír Kozinka nebo Pavol Deraj. Na 256 stran se vešlo celkem 257 zpravidla černobílých snímků, včetně různých dobových dokumentů. Kniha je vzpomínkou na první nulkovou sérii Albatrosů, jež začala vyjíždět z bran plzeňské Škodovky od roku 1946. Konstrukčně představovaly tyto stroje pokračování starší předválečné řady 486.0. Nepatřily sice k technicky nejprogressivnějším strojům, ale designérsky byly nedostižné. Typické byly svojí barevnou kombinací švestkově modré s bílými a červenými doplňky, které vlastně daly těmto mohutným rychlíkovým strojům ptačí přezdívku. V polovině padesátých let byly tyto stroje technicky překonány jedničkovými Albatrosy řady 498.1. Kniha o parních lokomotivách řady 498.0 vznikla k 70. výročí uvedení této řady do provozu a lze ji za 850 Kč zakoupit například ve firemním knihkupectví nakladatelství Corona v pasáži Hyberské ulice 24 v Praze nebo v řadě dobrých knihkupectví po celé České republice. (mah)



Historie místní dráhy Svitavy – Polička – Žďárec u Skutče

K 120. výročí tratě Svitavy – Polička vydalo v květnu nakladatelství Argo tři-stostránkovou obsáhlou publikaci Historie místní dráhy Svitavy – Polička – Žďárec u Skutče od autorů Pavla Stejskala a Josefa Vendolského. První vlak dorazil do Poličky 15. září 1896 a o rok později byla trať prodloužena až do Skutče. S novým Grafikonem vlakové dopravy v květnu 1961 se stanice Skuteč přejmenovala na Žďárec u Skutče a ze Skutče města se stala naopak jen Skuteč. Za těch mnoho let se tu vystřídaly celé generace železničářů, dráha přežila dvě světové války a také vrcholy a pády železniční dopravy. Na regionální železnici byla v provozu celá plejáda kolejových vozidel. Například vedle parních strojů řad 422.0 a 423.0 to byly nepřekonatelné Hurvínky řady M131.1 či typická vozidla pro tuto lokálku – Karkulky řady T 444.1, které stály v čele nákladních vlaků. Dnes se na železnici objevují převážně moderní Regio Spidery nebo také Regionovy. V knize je i zajímavá kapitola o železničních vlečkách v Poličce a Svitavách a neobvyklých vozidlech zajišťujících provoz v tamních průmyslových areálech. Ve Svitavách to byla třeba elektrická lokomotiva 16 E a v Poličce naopak akumulátorový stroj řady E 201.0. Kniha napsaná s velkou erudiicí obsahuje desítky barevných a černobílých záběrů nádraží a lokomotiv od 19. století po současnost, včetně řady plánek, ukázek jízdních řádů a také grafikonů vlakové dopravy. Lze ji zakoupit za standardní cenu 289 Kč v běžných knihkupectvích nebo třeba i v specializované prodejně Pragomodel v Klimentské ulici v Praze.

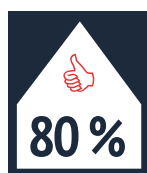
(mah)



Velký příběh malej železnice

Slovenská společnost Depo public s. r. o. vydala minulý měsíc obsáhlou a výpravnou publikaci o historii košické pionýrské dráhy od autorů Lubomíra Lehotského a Tomáše Haviara. Vázaná kniha formátu A4, tištěná na kvalitním křídovém papíru, obsahuje na 269 stranách velké množství černobílých, ale i barevných záběrů, doplněných mapami, nákresey a polohovými plány. Publikace je chronologicky rozdělena jednotlivými kapitolami od vzniku této populární úzkorozchodné trati až po současnost. Zvláštní oddíl se věnuje trakčním vozidlům parní i motorové trakce a přívěsným vozům, své zastoupení tu má košická tramvajová doprava, neboť ke konečné stanici v Čermeli jezdily z centra města električky až do roku 1971. Parní úzkorozchodná pionýrská železnice na okraji východoslovenské metropole byla vybudována v letech 1955 a 1956 a patřila mezi první svého druhu v bývalém Československu. Při výstavbě byl použit materiál i vozidla od bývalých ČSD, například ze zrušených „metrových“ drah z Mníšku nad Snilcem do Smolníku nebo z Hronské Dúbravy do Banské Štiavnice. Pionýrská dráha se stavěla na dvě etapy, což dokumentuje řada vzácných dobových záběrů. V historii této čtyřkilometrové trati se několikrát uvažovalo o jejím zrušení, k čemuž naštěstí nedošlo. Personál z řad pionýrů pod dozorem dospělých zaměstnanců dokázal denně vypravit deset pravidelných párů vlaků, v případě zájmu toto číslo mohlo stoupnout až na dvacet tří. Na železnici jezdily zprvu parní stroje, později vystřídané motorovými stroji řady T 211, přeznačené na řadu TU 29.2. V současné době je taďy v provozu jedna z nejstarších parních lokomotiv v Evropě z roku 1884, které se přezdívá Katka, již sekundují modrý a červený diesel TU 29.2. Publikaci lze zakoupit za 825 Kč v prodejně Pragomodel v Klimentské ulici v Praze 1.

(red)



Zlínsko láká na architekturu i pálenku z trnek



Zlín včetně přilehlé městské aglomerace byl vždy uváděn jako příklad ojedinělého urbanismu a architektury. V českém měřítku jde o specifický příklad toho, kdy stavitelé využili první promyšlenou unifikaci stylu při stavbě většiny rodinných domků, ale i Baťových závodů. A navíc se v nedalekých Vizovicích nachází další slavný závod – likérka Rudolf Jelínek patří k největším výrobcům destilátů na světě.

MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOR

Z Prahy se dá do Zlína dojet jedním párem Zlínského expresu. Z hlavního města odjíždí v půl osmé večer a ze Zlína ve čtvrt na šest ráno. Nicméně do Otrokovic, které jsou jakousi branou do Zlína, jezdí ve dvouhodinových intervalech rychlíky z Prahy. Nasedám do ranního spoje Galán a vydávám se na tří a půl hodinovou pouť.

Perla baťovské architektury se nachází v Otrokovících

V Otrokovících usedám do autobusu a za dvacet minut již vystupuji v cíli. Tím je kulturní památka Společenský dům, která je jednou z nejvýznamnějších otrokovických staveb. Tuto perlu baťovské architektury vyprojektoval jeden z nejvýraznějších zlínských architektů Vladimír Karfík. Objekt se stal centrem společenského života v Otrokovících ve 30. letech minulého století a navštívila jej řada významných osobností. Typologicky se jedná o jeden ze společenských domů, které se stavěly v baťovských aglomeracích. Tyto budovy bývaly stavěny mezi průmyslovými komplexy Baťových závodů a obytnými zónami a sloužily nejen k zábavě zaměstnanců, ale i jako hotely či jako dočasné ubytovny pro nové pracovníky ve významnějších pozicích. Pomalu se vracím zpět na otrokovické nádraží. Cestou pozoruji, že město má vlastně dvě centra – jedno u Společenského domu a druhé nedaleko nádraží.

Stanice Otrokovice je jakýmsi zlínským centrálním nádražím, kde zastavuje řada regionálních spojů, rychlíků, ale i vlaky EuroCity směřující například z Vídně či Bratislavy do Varšavy či Gdyně. Otrokovice totiž leží na Ferdinandce, tedy první trati, která byla zřízena na českém území a vedla z Vídně do Prahy. Zlín byl vždy poněkud stranou této trasy



a obuvnický průmysl tam začal vznikat až ve 20. letech minulého století. Vydávám se k jednotce RegioShark, která zamíří do krajského hlavního města Zlína a končí ve Vizovicích.

Do Vizovic za tekutými trnkami

Nejprve projedu celou železniční trasu až na konečnou ve Vizovicích. Rodišť známého komika a herce Bolka Polívky se proslavilo nejen likérkou Rudolfa Jelínka, ale i každoročním rockovým festivalem Masters of Rock a hudebním svátkem Vizovické Trnkobraní, jehož název je odvozen od trnek neboli švestek. Ty jsou jedním ze základů jemných destilátů, které se ve Vizovicích vyrábějí již od roku 1894! V továrně se nachází nejen podniková prodejna, ale je tam možné se zúčastnit exkurze,





ŠOTOINFO:



Veřejný provoz na místní dráze (číslo 331) o délce 24,7 kilometru Otrokovice – Zlín – Vizovice byl zahájen 8. října 1899. Na trať zajížděl v letech 1929 až 1986 i pravidelný lůžkový vůz mezi Zlínem a Prahou. Přímé spojení mezi Zlínem a Prahou bylo obnoveno v GVD 1998/1999 vlakem SuperCity 520/521 Mladý svět, který byl zpočátku řazený pouze z vozů 1. třídy. Od 25. ledna 1999 byly do soupravy vlaku zařazeny i vozy 2. třídy. Se zavedením jízdního řádu 1999/2000 byl nahrazen expresem Šohaj, později Zlínským expresem. Na jednokolejné trati s výhybnami jezdí především regionální vlaky, jejichž vozbu zajišťují motorové jednotky RegioShark nebo Regionova.

kde průvodce seznamuje s principy výroby ovocných destilátů. Nechybí ani ochutnávky.

Zlínská jednadvacítka je unikátem

Ale to již nastává čas opustit Vizovice a vydat se RegioSharkem do Zlína. Za dvacet minut se začínají objevovat první typické cihlové domky a za chvíli stavíme ve stanici Zlín střed. Nádraží leží opravdu v centru města. První, co návštěvníka ohromí, jsou vysoké bloky původní Baťovy obuvnické firmy, kde se dnes nachází řada firem a institucí. Vydávám se kolem Baťova institutu, kde najdete galerii a také knihovnu k mrakodrapu s číslem 21. Všechny výškové domy jsou označeny velkými číslicemi, jednadvacítka je ale mezi všemi opravdu výjimečná. Jde o původní 21. správnou budovu firmy Baťa a v roce 1938, kdy byla dokončena, byla druhým nejvyšším domem v celé Evropě! Budovu o sedmácti patrech projektoval již zmiňovaný architekt Karfík. Každé podlaží bylo v té době vlastně prostorovou velkou kancelář, jakými „open-space“ až pro dvě stě zaměstnanců. Už v době vzniku byl tento mrakodrap klimatizován, vybaven jak páternostery, tak i rychlovýtahy, včetně pojízdné kanceláře šéfa firmy, jíž se mohl nechat libovolně přemísťovat po jednotlivých patrech. Dnes v budově sídlí Krajský úřad Zlínského kraje a střecha domu slouží jako terasa s kavárnou. Zlín má ale celou řadu dalších ojedinělých architektonických památek. Například ve zlínské části Letné nechal Tomáš Baťa od roku 1918 vystavět charakteristické domy s reznou cihelnou vyzdívkou pro zaměstnance své firmy. Vznikly podle návrhu architekta Jana Kotěry a do roku 1945 jich bylo po celém městě vystavěno 2 210. V centru ještě obhlédím baťovský obchodní dům a tržnici, včetně

dalšího společenského domu – dnes interhotelu Moskva – a můj zrak se upírá na novou zlínskou dominantu, jíž je Kulturní a univerzitní centrum. Tato futuristická stavba byla dokončena před pěti lety. Prohlédnu si i budovu radnice, kterou dokončil v roce 1923 zlínský architekt František Gahura.

ZOO všech kontinentů

V městské části Lešná se nachází jedna z největších zoologických zahrad v ČR. Areál byl založen mezi lety 1804 až 1805 Josefem Janem Seilerem. Ten původně začal chovat bažanty a postupně vybudoval přírodopisné muzeum a koncem 19. století byl v areálu postaven pohádkově vyhlížející zámek. V okolí zámku se rozkládá historický park, který je považován za jeden z nejceněnějších na Moravě. Samotná zoo se rozkládá na ploše 52 hektarů a chová se v ní 213 druhů zvířat. Originální je i uspořádání areálu – rozděleno je podle kontinentů a zvířat v nich žijících, včetně jedinečných etnografických detailů charakterizujících danou oblast. Ne nadarmo se jí říká zoo kontinentů. Například v části Afrika nacházím nejen zástupce savců a ptáků, plazů typických pro tuto oblast, ale i pravou domorodou vesnici s chýšemi a detaily zachycujícími běžný život lidí v této oblasti, včetně rytmické hudební kulisy. Velká část výběhů je tvořena jako prostorná přírodní expozice a unikátní jsou průchozí výběhy a voliéry.

Zastavím se ještě v nedaleké Štípě u poutního kostela Narození Panny Marie z doby Baroka, který je považován za jeden z největších a nejkrásnějších v celém dalekém okolí. Pak už spěchám na autobus, aby mě svezl dolů do města, odkud je to pouze skok na vlak domů. ◆





Na počátku července 2011 se na Šenovku vrátily pravidelné nostalgické vlaky.

130 let sklářské lokálky aneb příběh dráhy s tuhým kořínkem

Necelých čtyři a půl kilometru. Tolik měří lokálka, která před 130 lety vznikla proto, aby ještě více proslavila um českých sklářů. A podobně jako tato typicky česká komodita zažily i koleje této dráhy vzestupy i pády, lokálka byla oslavována i upadala v zapomnění. Nakonec přežila a své 130. výročí oslavila trať z České Kamenice do Kamenického Šenova navzdory nástrahám všech režimů i žabomyším válkám zachránců a „zachránců“. Jen místo skla vozí turisty a lovce nevšedních zážitků.

VÁCLAV RUBEŠ | FOTO: AUTOR, SBÍRKA STANISLAVA KOPECKÉHO

Už samotný zrod lokálky z České Kamenice do Kamenického Šenova provázely obstrukce. Ačkoli měli průmyslníci z Kamenického Šenova eminentní zájem na tom, aby železná dráha dosáhla této lokality, na Českou severní dráhu (Böhmische Nord Bahn – BNB) byla v roce 1869 napojena jen České Kamenice. Naděje jim svítila o 12 let později, kdy byl schválen zákon o místních dráhách. V listopadu 1881 proto začal zástupce průmyslu ze Steinschönau vyjednávat s BNB o možnosti napojení Kamenického Šenova na síť BNB. Předběžná kalkulace nákladů zněla na 85 tisíc zlatých.

BNB to ale viděla jinak. Jejich projekt už kalkuloval s 202 tisíci zlatých s další podmínkou, kterou byla amortizace vloženého kapitálu a roční výnos 22 tisíc zlatých. Za ten se měli zavázat právě skláři z Kamenického Šenova, a proto měli otevřít zcela novou sklárnu. Průmyslníci podmínky přijali a mimořádná valná hromada BNB proto na zasedání 27. 12. 1882 jednala o získání koncese pro místní dráhu České Kamenice – Kamenický Šenov.



Podoba manipulačního vlaku mezi 40. a 50. lety

Klikatá, hrbatá, ale naše

I přesto, že v administrativním procesu došlo k dalším nehodám (průmyslníci se shodli, že bude vhodnější, když záruky vůči BNB převezme obec), byl návrh schválen a 4. srpna 1885 vydána koncese pro stavbu a provozování dráhy a záruky šly skutečně na vrub Kamenického Šenova. Nedlouho poté byla výstavba zahájena. Z České Kamenice byla trať trasována ve stopě s nejmenšími stavebními náklady, po jižních svazích Zámeckého vrchu. Proto její sklon dosahoval 26 až 34 promile a většina oblouků měla poloměr 200–250 metrů. Svršek připouštěl ma-

ximální nápravovou hmotnost 10,5 tuny s rychlostí nejvýše 25 km/h. Den D nastal 10. února 1886, kdy byla trať slavnostně otevřena. Jízdní řád byl postaven pro tři páry smíšených vlaků denně. Provoz zpočátku zajišťovala jediná třínápravová lokomotiva řady VI. (u ČSD později označená řadou 320.1) z lokomotivky Krauss.

Prodloužení do České Lípy

Ačkoli měla i další sídla zájem o napojení na železnou dráhu, o prodloužení z Kamenického Šenova směrem na Českou Lípou se hovořilo jen velmi opatrně. BNB neměla zájem stavět další sklonově náročnou trať a určitě ne do České Lípy. Přesto existovaly dva projekty, jak Šenov s Lípou propojit. Ani jeden z nich se ale nelíbil obcím Prácheň a Horní Prusk, neboť žádný nepočítal s jejich napojením na železnici. Z této patové situace byla nalezena cesta v roce 1893, kdy začal platit nový zákon „O zvelebení železničtví nižšího řádu“. Díky němu nastala druhá vlna budování místních tratí u nás, která přinesla více než 1 000 km nových lokálek. Mezi nimi byla i trať Kamenický Šenov – Česká Lípa přes Prácheň, Mistrovice, Volfartice, Horní Libchavu a Manušice.



V rámci červnových oslav byl pro návštěvníky vypraven zvláštní protokolární vlak z Prahy.

Pro trať byly dokonce vyrobeny dva parní motorové vozy řady M 124.0 se systémem Komarek, ale náročným podmínkám a ekonomice provozu nevyhověly a spojnice se tak na dlouhou dobu stala baštou klasických souprav.

Zlatá éra

Podobně jako ostatním tratím se ani sklářská lokálka nevyhnulo zestátnění. BNB předala státním orgánům trať ještě v 19. století, koncesionáři dráhy z Kamenického Šenova do České Lípy ji prodali do státních rukou v roce 1925. To už provoz kompletně zajišťovaly ČSD s výjimkou protektorátního období, kdy úřadovala německá DR, konkrétně ředitelství v Drážďanech.

Od 50. let 20. století se začala objevovat modernější vozidla, osobní dopravu zasáhla motorizace v podobě všudypřítomných Hurvínků řady M 131.1, nákladní provoz převzaly lokálkové stroje řady 423.0. Ty ale záhy vystřídaly nejprve Karulky T 444.02, později spolehlivější Hektory T 435.0. V roce 1978 stihly ČSD ještě nasadit nové motorové vozy řady M 152.0, které se na kolejích pod Zámeckým vrchem ale dlouho neudržely.

Prohraný souboj s autobusy

V roce 1970 vytvořilo tehdejší ministerstvo dopravy seznam více než 60 tratí, kde byla slabá nákladní doprava a osobní by bylo možné nahradit



Smíšený osobní vlak na kolorované fotografii z roku 1910

autobusy. Na seznamu nechyběla ani šenovská lokálka. Ačkoli na mnoha jiných tratích nakonec k zastavení provozu nedošlo, sklářská lokálka byla výnosem Federálního ministerstva dopravy z 25. července 1978 „obdarována“ černým Petrem. K zastavení osobní dopravy došlo poslední zářijový den téhož roku. Osm párů vlaků nahradilo patnáct párů autobusových spojů denně. Nákladní doprava do Kamenického Šenova se udržela do roku 1992, zejména pro obsluhu vleček Lustry a Lesní závod Rumburk. Stav trati se ale zhoršoval a od 1. října 1992 byla zavedena trvalá výluka. Tou dobou už úsek z Kamenického Šenova do České Lípy fyzicky neexistoval (traťový svršek byl vytrhán) a budoucnost pro opuštěnou šenovskou lokálku nevypadala růžově.

Vzkříšení

V době, kdy železnice v celém státě „tahala za kratší provaz,“ bylo zřejmé, že pokud se nezačne rychle jednat, lokálku, kterou dokázal pozbývat i socialistický režim, neviditelná ruka trhu uškrtí. V roce 1994 bylo založeno občanské sdružení Klub přátel lokálky, jehož cílem bylo zabránit fyzické likvidaci trati. Přestože klub požádal o pronájem s předpokladem privatizace, byl v létě 1995 zaasfaltován přejezd přes hlavní silnici v Kamenickém Šenově a obnovení provozu v celé délce se díky tomu zkomplikovalo. Přesto dobro-

volníci pokračovali s obnovou v rámci svých skromných možností a v roce 1997 se povedlo šenovskou lokálku zprovoznit. Vlaky s cestujícími se na Šenovku vrátily 21. června 1997 a rozjel se sice nepravidelný, ale přeci jen muzejní provoz.

Světlé zítřky profesionálních muzejníků

Bohužel ani tato epocha nebyla pro Šenovku úplně korektní. Nadšení klubařů nebylo vyváжено tím, čemu bychom dnes řekli manažerská zodpovědnost a vize udržitelného rozvoje. Klub se dostal do finančních obtíží a docházelo i k vnitřním šarvátkám. Situace se ještě vyostřila, když o odkoupení trati projevil zájem další subjekt – KŽC. Ten jako disciplinovaný, solventní a vyrovnaný uchazeč v následném výběrovém řízení uspěl a na konci roku 2007 trať odkoupil od SŽDC.

Nový majitel začal s rychlou obnovou tak, aby co nejdříve mohl zahájit pravidelný muzejní provoz. Investice byly nemalé, KŽC uvádí, že dosáhly 3,5 milionu korun. Mimo jiné bylo vyměněno na 2 000 pražců. Na počátku července 2011 se na Šenovku vrátily pravidelné nostalgické vlaky. Dnes je trať dokonce integrována do systému Dopravy Ústeckého kraje jako muzejní turistická linka T1 a je v provozu od Velikonoc do říjnových státních svátků. O tom, že KŽC vnímá Šenovku jako své rodinné stříbro, se mohli přesvědčit i návštěvníci oslav 130. výročí dráhy, které se uskutečnily 18. 6. 2016. Program připravený ve spolupráci s partnery, mezi kterými nechyběly ani České dráhy nebo VUZ, byl opravdu poutavý a jednatel KŽC Bohumil Augusta při této příležitosti prezentoval směle plány na další rozvoj sklářské lokálky. Pokud se vše podaří, koleje lokálky by měly být protaženy až k místní přírodní zajímavosti – Panské skále – a výpravní budova v Kamenickém Šenově by mohla projít zásadní rekonstrukcí. Ostatně právě tento němý svědek všech vítězství i proher, oslav i šarvátek či přátelství i averze si to jako celá sklářská lokálka zaslouží. O nic jiného než o zachování odkazu našich předků přece nejde. ◆



Poslední jízdy pravidelného spoje ČSD 29. 9. 1979 a zahájení muzejního provozu 21. 6. 1997



Správci výpravních budov jednali o údržbě stanic a zastávek

Na jižní Moravě na Kyjovsku se ve dnech 12. a 13. května uskutečnilo společné jednání správců výpravních budov z České republiky a Slovenska, kteří si vyměnili zkušenosti se správou, údržbou a rekonstrukcemi budov železničních stanic a zastávek. Na programu byla i oblast nové evropské legislativy, vztahující se na budovy železničních stanic a zastávek v obou zemích, energetika nebo problematika údržby kulturních nemovitých památek – a to jak budov, tak i mostních staveb. Slovenští kolegové na této akci také prezentovali svůj systém evidence kulturních památek a provádění jejich stavebně-historického průzkumu jako podkladu pro případné další projektové práce a jako materiál pro provádění drobné údržby a oprav. Tyto průzkumy jsou prováděny za podpory z grantů Islandu, Lichtenštejnska a Norska prostřednictvím finančního mechanismu Evropského hospodářského prostoru Památkovým úřadem Slovenské republiky a pro vlastníka nemovitostí jsou zdarma. Organizátorem setkání, které navázalo na loňské jednání na Slovensku, byly České dráhy a SŽDC.

Tomáš Neugebauer, RSM ČD Brno

Zachraňovali jsme kotě, které se schovalo na rám podvozku vlaku

Dovolují se s vámi touto cestou podělit o těžko uvěřitelnou a zároveň úsměvnou příhodu, která se mi nedávno přihodila. Ve středu 8. června jsme u vlaku 4945 těsně před odjezdem na nádraží v Tišnově společně s vlakvedoucím a výpravčím spatřili, jak se přímo nad hranou nástupiště sklání asi čtyřletá holčička. Šli jsme raději okamžitě k ní a během krátké chvíli zjistili, že jen několik okamžiků před tím držela v náručí kotě. To se ovšem při průjezdu nákladního vlaku leklo, vyskočilo jí z náručí a schovalo se na rám podvozku. Nechtělo ani po všelijakém vábení pochopit, že takto opravdu cestovat nemůže. Přemýšleli jsme proto, co udělat, bychom ho co nejrychleji vylákali ven. Přišli jsme naštěstí brzy na jednoduché a hlavně účinné řešení. Společně s výpravčím jsme použili delší tyč, abychom vystrašené kotě dostali z podvozku. Akce se nakonec podařila, zvířátko putovalo během několika okamžiků zpět do rukou šťastné majitelky. Nicméně vlak 4945 se opozdil o 8 minut. Do Hrušovan byl ale příjezd už na čas.

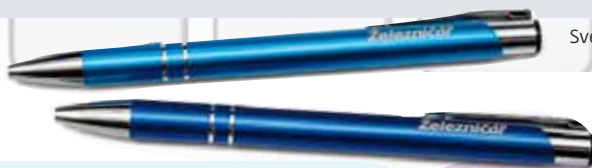
Jiří Brázda, strojvedoucí DKV Brno

Přispějte na záchranu historického poštovního vozu Fa 5-2085

Rádi bychom touto cestou uveřejnili článek o historickém poštovním voze Fa-2085 z brněnské Královopolské továrny z roku 1937. Letos oslavujeme 50. výročí založení Klubu železničních modelářů Bratislava (KŽM) a příští rok 80. výročí převzetí poštovního vozu do správy ČSD. Chtěl bych poděkovat všem členům KŽM Bratislava a dalším příznivcům, kteří se vozu ujali a vdýchli mu nový život, ale samozřejmě všem, jež se o něj starají i v současnosti. Dále bych rád poděkoval všem organizacím a klubům, s jejichž pomocí se mohl zúčastnit mnohých krásných a úspěšných akcí, výročí tratí a výstav. Příští rok vůz oslaví kulaté 80. narozeniny a rádi bychom jej prezentovali nejen v obnoveném původním barevném nátěru z roku 1937, ale také v perfektním technickém stavu. Protože ještě není dokončena celková oprava, obracíme se na organizace, firmy a společnosti s prosbou o pomoc, aby se poštovní vůz mohl vrátit mezi provozuschopné exponáty s možností brázdřit trati nejen na Slovensku, ale i v zahraničí, a tím také dokumentovat řemeslnou zručnost a um konstruktérů.

Radoslav Macháček, viceprezident klubu

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



Ve vlacích půjde platit kartou díky novým terminálům

České dráhy začnou letos s rozsáhlou výměnou platebních terminálů, které s sebou nosí při kontrole lístků průvodčí. Pro cestující půjde také o velkou změnu: postupně totiž bude možné při koupi lístku ve vlaku platit i kartou. Dopravce nakoupí celkem 1 400 nových přenosných pokladen, kterým se mezi železničáři říká „popky“. Zaplatí za ně 106 milionů korun. Proměnou tak projde postupně většina přenosných pokladen, které dopravce má. Vítězem soutěže na dodávku se stala firma ODP-Software, která Českým drahám dodávala už stávající typ pokladen. Nikdo jiný se do soutěže nepřihlásil. Prvních pět set kusů mají České dráhy získat během podzimu. Možnost placení platební kartou přímo ve vlaku už dopravce několik měsíců testuje na čtrnácti upravených „popkách“ a bezhotovostně je možné zaplatit i v jídelních vozech. Sužba se má rozšiřovat postupně. Podle mluvčího ČD Radka Joklíka je možnost placení kartou jednou z hlavních výhod, které nové terminály přinesou. ČD je obnoví i kvůli morální zastaralosti stávajících. Díky tomu by mělo být rychlejší například i načítání In Karet.

iDnes.cz 1. 7. 2016

Správa železnic zvažuje modernizaci trati Praha – Ostrava

Ještě před stavbou vysokorychlostních tratí bude zřejmě zmodernizováno železniční spojení mezi Prahou a Ostravou na rychlost 200 kilometrů v hodině. Na diskusním fóru Hospodářské komory k vysokorychlostní železnici to řekl Václav John, manažer sekretariátu generálního ředitele SŽDC, která má stavbu trati na starosti. Navýšení rychlosti z nynějších 160 kilometrů na 200 km v hodině by rovněž vyřešilo bezpečnostní potíže s klasickými železničními přejezdy. Ty by totiž na tomto typu trati musely být odstraněny a nahrazeny mimoúrovňovým křížením. O rušení klasických přejezdů se mluví intenzivně po srážce polského kamionu s Pendolinem u Studénky. Podle ředitele odboru strategie SŽDC Radka Čecha je ale problém s kapacitou trati do Ostravy, která je nyní prakticky vyčerpaná. Ve špičkových časech mezi 06:00 až 09:00 a 14:00 až 17:00 je problém vložit do jízdního řádu osobních spojů nákladní vlaky. Výstavba paralelních vysokorychlostních tratí by odvedla část osobní dopravy a nákladní doprava by mohla více využívat koridorové trati. Samotné zvýšení rychlosti mezi Prahou a Ostravou by přineslo časovou úsporu do pěti minut.

ČTK 24. 6. 2016

Vedení ČD podepsalo se SŽDC smlouvu na převod nádraží

České dráhy a SŽDC podepsaly smlouvu o převodu nádraží v hodnotě 3,3 miliardy korun. Státní správce kolejí tím získá zhruba 1 500 nádražních budov včetně 316 zaměstnanců, kteří se o ně starají. „Fyzicky nabude převod části závodu Českých drah účinnosti k 1. červenci,“ řekl předseda představenstva Českých drah Pavel Krtek. Přesun nádraží od dopravce ke státnímu správci infrastruktury schválila vláda už koncem loňského roku a následně jej potvrdily i všechny orgány Českých drah. Od převodu nádraží si stát slibuje zlepšení údržby mnohdy zanedbaných stanic, protože státní správa může na jejich opravy čerpat více peněz z fondů EU než České dráhy, které jsou akciovou společností, byť rovněž ve vlastnictví státu. Na rozdíl od Českých drah, které mohou z dotací do oprav vložit maximálně 40 procentní podíl evropských peněz, státní správce infrastruktury může dosáhnout až na 85procentní dotaci. Součástí transakce nejsou první nástupiště. Ta zůstávají v majetku drah, ačkoli všechna ostatní nástupiště už léta patří SŽDC.

ČTK, E15 24. 6. 2016

Stát chce rychlejší vlaky z Liberce do Prahy

Stát utratí další miliony korun za studii, jak zlepšit spojení mezi Libercem a Prahou vlakem. Dosud opomíjené spojení ale zřejmě zůstane i po možné modernizaci na okraji zájmu. Stát totiž v zadání studie nepočítá s tím, že by vlaky byly rychlejší než silnice. SŽDC už vypsala zakázku na studii proveditelnosti, která má ukázat, jak cestování mezi oběma městy zrychlit. Jednou z podmínek na zlepšení spojení je, aby vlaky z centra Prahy zvládly cestu do Mladé Boleslavi za 55 minut a do Liberce za 100 minut. „Za konkurenceschopné spojení se považuje takové, kdy je cestovní doba mezi centry těchto měst srovnatelná s jinými druhy veřejné dopravy a zároveň spojení nabízí odpovídající množství spojů,“ uvádí SŽDC ve výzvě pro podávání nabídek. Vlaky mezi Libercem a Prahou jsou dnes nekonkurenceschopné, především kvůli nevhodné trati. Trasa vlakem je o 40 kilometrů delší než autobusem a nejkratší cesta s jedním přestupem trvá 2 hodiny a 36 minut. Autobus zvládne jízdu za 65 minut na autobusové nádraží na Černém Mostě, odkud jede metro do centra dalších 20 minut. I po zrychlení železnice tak budou vlaky pomalejší o čtvrt hodinu než silnice.

MF Dnes 29. 6. 2016



Chorvatsko – Drvenik

Hotely: Zagreb a Aroma Botanika

2-4 lůžkové pokoje a apartmány
31. 7. – 9. 8. 2016

autobusem 10 dní s polopenzí

Cena 6 000 Kč dospělí, dítě 3-12 let 4 000 Kč
(ceny jsou dotované pro zaměstnance)

Cena zahrnuje: ubytování na 7 nocí za osobu, polopenzi, dopravu luxusním autobusem, pobytovou taxu, služby delegáta a komplexní cestovní pojištění.
Více na www.cdtravel.cz nebo tel. 972 243 052

Itálie

Silvi Marina – apartmány Macrinum

Ideální dovolená pro rodiny s dětmi ve střední Itálii s povoleným vstupem do moře. Nabízíme devět apartmánových domů vybavených kuchyní, soc. zařízením, balkonem nebo zahradou.

Všechny apt. max do 100 m od moře. Doprava vlastní (žst. Silvi na FIP ÖBB,FS) nebo pohodlným autobusem (od 1 200 Kč/os. tam i zpět). **Ceny s dotací již od 850 Kč/osoba/týden. Ceník a obrázky všech apartmánů najdete na www.cdtravel.cz nebo na tel. 972 243 054.**

NABÍDKA ČD TRAVEL



Česká republika

WELLNESS HOTEL BABYLON** v Liberci**
výhodná nabídka od 1. 7. do 31. 10. 2016

1 dospělý + 1 dítě do 12 let, 1490 Kč/1 NOC se snídaní
Snídaně formou bufetu, neomezený vstup do iQLANDIE, iQPARKU, LUNAPARKU s ADVENTURE GOLF, AQUAPARKU a saunového světa po celou dobu pobytu. Nově 1x vstup do zrcadlového labyrintu a 1x vstup do 4D kina. Příplatky za večeře formou bufetu 299 Kč/ dospělý, 169 Kč/ dítě 3-11, 99 let. Tato akce platí v libovolném termínu a libovolném počtu dní.

Slovensko – nové Relax balíčky

Bešeňová + Nízké Tatry a Tatralandia + Nízké Tatry

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



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

VELKÁ ELFÍKOVA letní soutěž

SOUTĚŽ

České dráhy
Národní dopravec

Ahoj holky a kluci,

jsou zde opět prázdniny a také naše letní soutěž. Ovšem letos je v úplně novém kabátě, tedy jak se říká. A jaká tedy je? Prvním rozdílem je, že jsme udělali sešit, který se jmenuje Velká Elfíkova letní soutěž, a ten budou průvodčí rozdávat dětem ve vlaku.

V něm na vás čeká trochu té zábavy, omalovánka, křížovka, bludiště a další věci a také mapa, do které si můžete zakreslovat svoje cesty vlakem, a hlavně kupon se soutěží.

No a soutěž je jednoduchá, při svých cestách vlakem na zadní stranu sešitu nasbíráte od průvodčích vlaková razítka, odpovíte na 4 otázky a kupon pošlete do 31. 8. 2016 na adresu na něm uvedenou.

Přejeme hezké prázdniny a mnoho krásných zážitků ve vlaku.

FOTOSOUTĚŽ Stolní kalendář ČD 2017

Pokud rádi fotografujete a máte kladný vztah k železnici, zkuste své dovednosti zhodnotit v připravovaném stolním kalendáři Českých drah.

Své snímky zašlete přes webové stránky
<http://kalendar2017.cd.cz>.



Všechny otištěné snímky honorujeme částkou 600 Kč.
Uzávěrka soutěže je 31. 7. 2016.



Šumavské léto s párou

V červenci si víkendový pobyt na Šumavě můžete zpříjemnit projíždkou parním vlakem. Vlak tažený lokomotivou 423.041 (Velký bejček) jede o sobotách a nedělích z Polné na Šumavě (odj. 8:59 h) do Nového Údolí a Volar (a zpět). Kromě historických vozů jsou součástí vlaku také bufetový vůz a otevřený vyhládkový vůz. Z Nového Údolí lze využít pro cestu na Třístoličnický autobusovou linku ČD Šumava Bus, ve Volarech láká k návštěvě restaurační pivovar hotelu Bobík nebo městské muzeum se zajímavými expozicemi. Celodenní jízdné do parního vlaku stojí 300 Kč, za děti ve věku 6 až 15 let zaplatíte polovinu, mladší cestují zdarma. V nabídce je i výhodné rodné celodenní jízdné (2+2) za 550 Kč nebo úsekové jízdenky. V pondělí 25. 7. se také uskuteční jízda nočního parního expresu Luna z Polečnice do Českých Budějovic. Bližší informace včetně jízdních ráků na www.cd.cz/jiznicechy.

Nejblíže železniční stanice:

Polná na Šumavě/Nové Údolí/Volar/Polečnice/České Budějovice ad.

16., 17., 23., 24. a 25. července 2016

Foto: Milan Vojtek



23. července 2016

Foto: archiv ČD (24)

Parním vlakem z muzea k Berounce

V sobotu 23. července máte možnost podniknout prázdninový výlet do povodí řeky Berounky s příjemnou dávkou železniční nostalgie. Prohlídku železničního muzea v Lužné u Rakovníka můžete spojit s projíždkou parním vlakem. Vlak s parní lokomotivou 534.323 a soupravou Bpjo odjíždí z Lužné u Rakovníka v 11:42 h. Z parního vlaku můžete vystoupit nejen v cílové stanici – v Berouně (příj. 13:19 h), ale také na Křivoklátě (12:31 h) a prohlédnout si hrad, v Roztokách u Kř. (12:35 h) a vykoupat se v řece Berounce či jen pozorovat vodácký provoz nebo třeba ve Zbečně (12:47 h), kde lze navštívit památku lidové architektury Hamousův statek. Z Berouna se vydá parní vlak na zpáteční jízdu v 15:31 h a do Lužné u Rakovníka přijede v 17:20 h. A kolik zaplatíte za jízdu? Jednosměrná jízdenka Lužná u R. – Beroun stojí 100 Kč, pro úsek Lužná u R. – Křivoklát 80 Kč. Více najdete na www.cdmuseum.cz.

Nejblíže železniční stanice:
Lužná u Rakovníka/Rakovník/Křivoklát/
Zbečno/Beroun ad.



Do 11. září 2016

Foto: REA models

České korunovační klenoty na dosah

V historických sálech bývalé jezuitské prelatury v sousedství kostela sv. Víta v Českém Krumlově je k vidění výstava České korunovační klenoty na dosah. Jejím největším lákadlem jsou mistrovské repliky nejhodnotnějšího českého pokladu vytvořené Jiřím Urbanem, jedním z nejlepších zlatníků u nás i v Evropě, který realizoval i repliku císařské koruny Svaté říše římské či šperky pro anglickou královnu Alžbětu II. Na výstavě se dozvíte také řadu zajímavostí z mnoha setileté historie korunovačních klenotů a expozice rovněž seznamuje s dobou, kdy klenoty vznikly, tj. s obdobím vlády Karla IV. Prohlédnout si můžete kopie středověkých zbraní, repliky oděvů a obuvi nebo 3D modely. Expozici doplňují interaktivní prvky pro nejmenší návštěvníky. Pokud na výstavu do Českého Krumlova přijedete vlakem a prokážete se jízdenkou ČD, získáte slevu 20 % na vstupné.

Nejblíže železniční stanice/zastávka:
Český Krumlov



Červenec až říjen 2016

Zábavné léto pod viaduktem

Metropole má další místo, kde si lze v parném létě užít zábavy a relaxovat. Parkoviště pod Negrelliho viaduktem v ulici Prvního pluku mezi Sokolovskou a Křížkovou ulicí se proměnilo v příjemné prostředí pro trávení volného času. K dispozici je vyhrazený prostor s písekem pro plážový volejbal nebo badminton, v mostních obloucích najdete pingpongový stůl, stolní fotbal, deskové hry a dětmi oblíbenou trampolínu. Nechybí ani pódium, kde se konají koncerty, divadelní představení nebo tančírný. Pod viaduktem najdete i bistro s pestrou nabídkou občerstvení, kde je možné si vypůjčit sportovní náčiní. K posezení lákají lavičky a lehátka. Projekt Léto pod viaduktem chce upozornit na jedinečný potenciál zapomenutého místa kolem druhého nejstaršího mostu v Praze. Cílem je také informovat o chystané rekonstrukci viaduktu (2017-2020) a budoucím využití těchto prostor.

Nejblíže železniční stanice:
Praha Masarykovo nádraží