

Železničář

27. ČERVENCE 2017 | CENA 18 Kč

VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



15
ROČNÍK XXIV

Z OBSAHU

6-7 ROZHOVOR

Co by měly ČD vylepšit ve směru k zákazníkovi a jak dluhy ovlivňují rozvoj společnosti? Jakou roli mají hrát v moderní a dynamické firmě její zaměstnanci? Na to odpovídá člen představenstva odpovědný za úsek ekonomiky a informatiky **Martin Bělčík**.



8-9 ZPRAVODAJSTVÍ

Vozy s **koženkovými sedadly** postupně mizí. Na rychlíkové lince z Prahy na jih Čech sice zatím zůstávají, ale ČD začaly s renovací téměř osmdesáti vagonů.

11-14 TÉMA

Na polských kolejích se v uplynulých desetiletích vystřídaly stovky **lokomotiv a motorových vozů** vyrobených v Československu přímo pro potřeby tamních státních drah i různých průmyslových podniků. Které to byly?



15 PROVOZ A TECHNIKA

Každé depo kolejových vozidel ČD má k dispozici nejen vlastní nehodový vlak, ale i některý z železničních otočných jeřábů. Králem mezi nimi je německý stroj **KIROW EDK 1000.2**, který je deponován v České Třebové.

16-17 RECENZE

Přinášíme další zajímavé novinky na **knižním trhu**. Opět se jedná, jak už bývá zvykem, o tituly převážně s železniční tematikou.



18-19 CESTOPIS

Jedním z nástupnických států bývalé Jugoslávie je i **Makedonie**. Země krásné přírody a pohostinných lidí má i svou malou železniční síť, kterou vám přiblížíme.

20-21 HISTORIE

Začalo to několika bouřkami. To, co však deště nakonec přinesl, nečekal nikdo. V některých místech spadlo během tří dnů tolik srážek, co jindy za půl roku. Tak začala v červenci 1997 na Moravě jedna z nejhroších novodobých **povodní**.



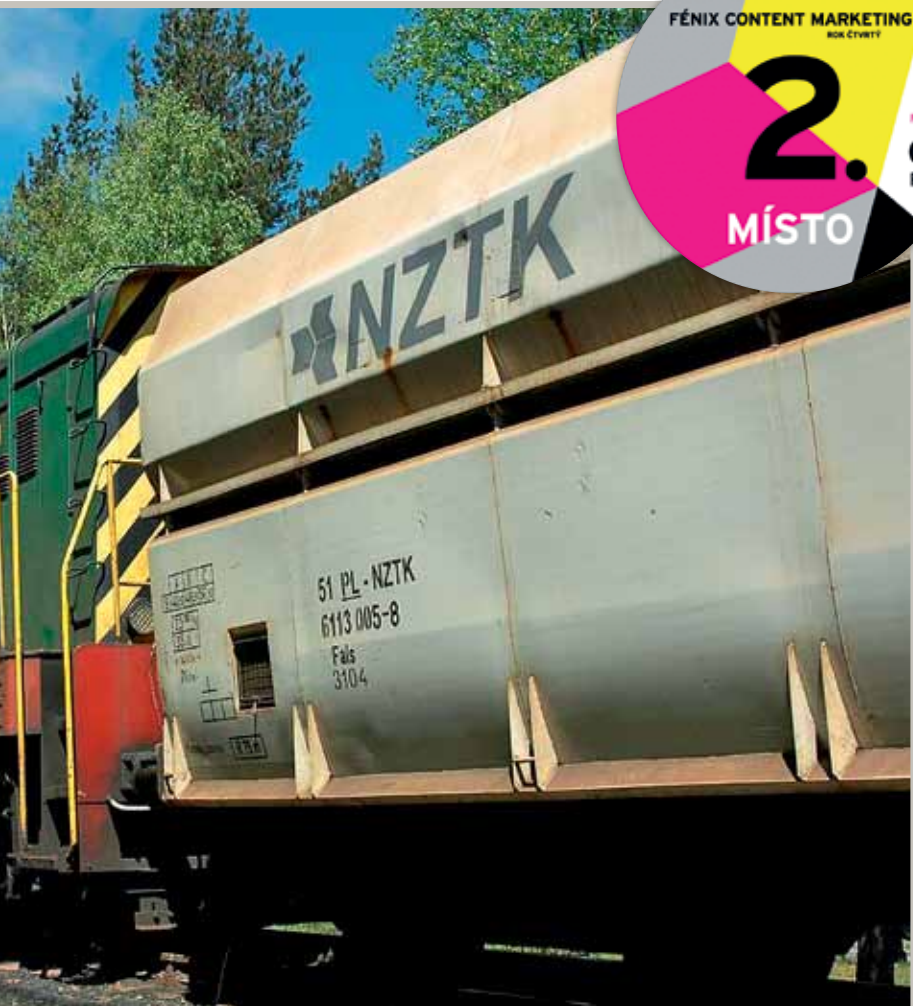
Železničář

VYDAVATEL: České dráhy, a. s., nábf. Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1, IČ 70994226 | Vychází každý druhý čtvrtek v nákladu 11 500 výtisků. | e-mail: zeleznicar@cd.cz | web: zeleznicar.cd.cz
ŠÉFREDAKTOR: Petr Slonek | **VEDOUČÍ ODDĚLENÍ:** Václav Rubeš | **GRAFICKÁ ÚPRAVA:** SevenArt, s.r.o. | **ADRESA REDAKCE:** Železničář, České dráhy, a. s., Generální ředitelství, nábf. 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 ZAJIŠŤUJÍ: České dráhy, a. s., ZC Česká Třebová, PJ Praha, Tiskárna Olomouc | Registrováno Ministerstvem kultury ČR pod č. MK ČR E 6680 dne 4. 2. 2003. | ISSN 0322-8002

TITULNÍ FOTO: ARCHIV ŠKODA - SOA PLZEŇ, Dvojdílná elektrická lokomotiva Škoda řady ET 40 ze 70. let pro nákladní službu v Polsku





UVÁZLO V REDAKČNÍ SÍTI



Snímek z nostalgické jízdy na ozubnicové trati Tisovec – Pohronská Polhora, konkrétně na mostě pod sedlem Diel, pořídil letos 30. dubna **Vít Mrhal**. Soupravu před sebou tlačí „ozubnička“ 40.006 (4296). To **Vladimír Sedláček** v Kralupech nad Vltavou zachytil moment, kdy zazlobila informační technika na nástupišti při odjezdu vlaku. Sám průvodčí i se strojvedoucím, který vlak zastavil díky tomu, že na to celé z okna dobře viděl, se spolu s autorem snímku dobře pobavili tím, jak to asi jen udělají, aby se do Velvar tímto směrem dostali.



SLOVO ÚVODEM

Vážení čtenáři, vážení cestující,

naše společnost se dlouhodobě těší poměrně vysokému zájmu o služby, které poskytujeme. Průběžně roste jak počet našich zákazníků, tak i tržby, které nám zajištění jejich přepravy a souvisejících doplňkových služeb přináší.

Významný podíl na tomto úspěšném vývoji mají z provozního hlediska také provozní zaměstnanci organizační jednotky Zákaznický personál, ať už ve stanicích při odbavení cestujících nebo, přímo na palubách našich vlaků. Přístupem k zákazníkům utváří dnes a denně obraz národního dopravce. Jsou téměř trvale v bezprostředním kontaktu s cestujícími, mají přímý a nezastupitelný vliv na úroveň jejich spokojenosti a pro zákazníka jsou klíčovým představitelem a garantem kvality služeb národního dopravce jako celku.

Největší devizou našich zaměstnanců při plnění těchto bezesporu náročných úkolů je příjemné a profesionální vystupování, vstřícnost, informovanost a rychlost při vyřizování požadavků zákazníků. Všechny jejich profesní i komunikační znalosti a dovednosti jsou průběžně vystavovány zkouškám přímo v provozu. Důvody jsou různé, počínaje rozsáhlou výlukovou činností se všemi negativními důsledky, které s sebou přináší, a provozními mimořádnostmi často vyžadujícími operativní řešení, přes zvýšenou frekvenci cestujících, až po klimatické podmínky, které výkon vaší práce rovněž významně ovlivňují.

K nejnáročnějším obdobím v průběhu celého roku patří z tohoto hlediska určitě právě probíhající letní prázdniny a čas dovolených. Cestující zejména v tomto období velmi citlivě vnímají teplotní pohodu ve vlaku a komfort cestování obecně. K nejpálčivějším problémům patří bohužel závady na klimatizaci, které však mohou být díky spolupráci vlakových čet při nahlašování a evidenci těchto závad intenzivněji odstraňovány.

Naši zaměstnanci každopádně trvale prokazují vysokou míru loajality s národním dopravcem a jejich přístup k plnění pracovních povinností svědčí o tom, že většině z nich není úroveň kvality poskytovaných služeb lhostejná. Jejich aktivita v této oblasti má pro nás, coby zaměstnavatele, hluboký smysl a význam, neboť přímo ovlivňuje rozhodování cestujícího při volbě dopravního prostředku nebo konkrétního dopravce pro další cestu.

Ráda bych proto všem zaměstnancům poděkovala za vysoké pracovní nasazení, díky němuž se daří ve výše uvedených zkouškách úspěšně obstat, zvládat svoji úlohu se ctí, a získávat tak pro České dráhy spokojené zákazníky.

Vážím si dobře odvedené práce a věřím, že jako organizační jednotka dokážeme díky týmové spolupráci úroveň služeb poskytovaných cestujícím nejen udržet, ale i pozvednout, a přispět tak k úspěšnému fungování naší společnosti na otevírajícím se trhu železniční osobní dopravy.



Jitka Kubíková

Ředitelka OJ Zákaznický personál



V Istanbulu se uskutečnilo 90. zasedání železniční unie

Na pozvání tureckých železnic TCDD se v Istanbulu 10. července uskutečnilo jubilejní 90. zasedání valného shromáždění Mezinárodní železniční unie (UIC). Akce se zúčastnil i předseda představenstva Českých drah Pavel Krtek. Na programu jednání bylo hned několik zásadních bodů. Probírala se například zpráva o činnosti UIC za uplynulé období, včetně jejího hospodaření a rozpočtu. Účastníci diskutovali také o standardizaci – přípravě železničních norem, dále o činnosti regionálních shromáždění unie. Na řadu přišla rovněž studie footprint study – železnice jako neekologičtější druh dopravy. Delegáti hovořili o akcích zaměřených na bezpečnost, digitalizaci a o spolupráci UIC a Evropské železniční agentury (ERA) při přípravě evropských norem. Mimo program valného shromáždění se uskutečnila řada bilaterálních jednání. (red)

Začala modernizace jednotek Pendolino

České dráhy a jejich dceřiná společnost DPOV v červnu zahájily projekt modernizace interiéru vlaků Pendolino. Během následujících měsíců projde všech sedm jednotek omlazovací kúrou. Dopravce se při obnově vybavení Pendolin zaměří zejména na interiér oddílů pro cestující, toalety, ale také na vybavení bistrooddílů. Jde o zařízení, která po dvanácti letech intenzivního provozu už vykazují známky určitého opotřebení. Nová budou sedadla, obložení stěn, podlahy, zavazadlové police a buňky WC. Výměnou projdou rovněž elektrické zásuvky a osvětlení. Doplní se také moderní prvky, které před 12 lety nebyly u vybavení vlaků obvyklé. Jedná se například o výraznou modernizace vizuálního informačního systému pro cestující. Ve vlaku vznikne také malé dětské kino, podobné tomu, které nabízejí rychlovlaky railjet. Kvůli modernizaci Pendolin nahradil počátkem července národní dopravce dva páry spojů SC Pendolino expresními vlaky kvality InterCity. (red)

Záchranáři při nočním cvičení



Singrovka zajíždí do Kyselky pravidelně

Retrosouprava Mattoni expresu zajíždí od začátku července do Kyselky u Karlových Varů. Singrovka M2 40.0100 už se na trase z krajské metropole a Vojkovic objevila v soupravě s osobním vozem řady BFalm a motorovým vozem M 262.043 na konci května, když přivezla stovky lidí na zdejší Kyselkové slavnosti. Navíc v neděli 2. července a v následujícím týdnu několikrát vyjela v rámci 52. Mezinárodního filmového festivalu za novorožskými „Holkami z porcelánu“, do porcelánky Thun. Na vlečku do Mattonky bude Singrovka zajíždět pravidelně každou sobotu, tedy ještě 29. července, a dále 5., 12., 19. a 26. srpna. Vlak z karlovarského dolního nádraží vyráží v 9:30, z horního v 9:40 a Vojkovic nad Ohří v 10:03. Poté souprava pendluje jen mezi Kyselkou a Vojkovicemi. Zpět do Karlových Varů odjíždí v 15:20. Jízdné se platí ve vlaku přímo průvodčímu. (hol)



k vlaku slanili

Zhruba pět desítek zraněných si vyžádala železniční nehoda mezi Sokolovem a Karlovými Vary. Naštěstí šlo jen o cvičení složek Integrovaného záchranného systému. Kvůli akci platilo na trati v noci ze soboty 15. července na neděli omezení. Speciálně vypravený vlak Českých drah s padesátkou figurantů zastavil u Královského Poříčí. Běžný přístup k železnici je v tomto místě nemožný, hasiči tak nejprve museli najít vhodnou příjezdovou cestu, přímo k vlaku v první fázi slanili z několikametrového srázu. Ještě předtím drážní hasiči zkratovali trakční vedení. Ve vlaku pak roztřídili zraněné. Ti byli převáženi pomocí nakolejovacích vozíků k místu, kde byl snazší přístup k trati, odtud pak terénní sanitka Báňské záchranné služby, která disponuje prostorem pro více ležících pacientů, převážela zraněné na stanoviště záchranné služby. Policie zároveň prováděla evidenci cestujících a také pátrala po pohřešovaných z vlaku, kteří v panice po nehodě utekli. Na místě zasahoval i vrtulník. „Tato cvičení a koordinace činnosti při nich jsou pro nás velmi důležitá, prověřujeme při nich také komunikaci mezi dispečery a dalšími operativními pracovišti národního dopravce,“ zdůraznil člen představenstva ČD Michal Štěpán. (hol)



FOTO: ČD, HZS

ČD Lounge v Praze nese jméno Nicholase Wintona

Po záchránci celkem 669 československých židovských dětí Nicholasi Wintonovi pojmenovaly České dráhy zrekonstruovaný salonek ČD Lounge na hlavním nádraží v Praze. Čtyři z tehdejších dětí se zúčastnily slavnostního křtu, který se uskutečnil v úterý 11. července. Moderní čekárna je určena pro cestující spojí vyšší třídy a matky s dětmi. ČD jich nyní mají šest – kromě Prahy jsou v Brně, Olomouci, Ostravě (2x) a Pardubicích – a každá z nich je zasvěcena významné osobnosti. Zeď čekárny tak nyní zdobí podpisy čtyř Wintonových dětí – Zuzany Marešové, Mileny Lady Grenfellové-Bainesové, Jiřího Kafky a Benjamina Abelesa. Čtveřice Wintonových dětí předala řediteli odboru obchodu osobní dopavy Jiřímu Ješetovi také maketu památníku jejich rodičů, kteří většinou válku nepřežili. Pojmenování salonku Sira Nicolase Wintona se uskutečnilo ve spolupráci se společností Medialogue Olgy Menzelové. Je to další z navazujících společných akcí, jako byla například výstava Wintonovy vlaky, která byla uvedena u nás i ve světě, nebo nedávné odhalení památníku našim rodičům tady na hlavním nádraží. (red)



Ve Volarech jednali zástupci ČD se zaměstnanci

Vedení Českých drah nadále počítá se zaměstnanci, kteří se starají o doprovody vlaků na Šumavských lokálkách. Dopravní obslužnost na zdejších tratích totiž bude s příchodem nového jízdniho řádu zajišťovat jiný dopravce. O celé problematice přijeli v sobotu 24. června hovořit člen představenstva odpovědný za úsek osobní dopavy Michal Štěpán, ředitel odboru personálního Ivo Veselý, ředitelka Zákaznického personálu (ZAP) Jitka Kubíková a tamní regionální manažer ZAP Jaromír Půta. Zhruba dvouhodinového mítinku se zúčastnil i zástupce odborové organizace. Přítomní byli informováni, že ve Volarech se bude nastupovat nadále, ale doprovod bude na jiných výkonech, které národní dopravce zajišťuje až už v Jihočeském kraji, nebo v sousedních regionech. (hol)



Na jednokolejně trati mezi Brnem a Třebíčí skončila v závěru června rok trvající výluka, kvůli které museli cestující přestupovat na náhradní autobusovou dopravu. I přes opětovné zprovoznění trati zde ale pokračují dokončovací práce, jež mohou firmy provádět i za provozu. Teprve po kompletním dokončení by měla být ve vybraných úsecích zvýšena traťová rychlost. Vysokých časových úspor v rozpětí jedenáct až pětadvacet minut se však cestující zatím nedočkají. V běžném provozu jsou vlaky Českých drah omezeny křižováním, a tak lze jako maximum možného očekávat na této trati od jízdniho řádu 2018 zkrácení cestovních dob rychlíků asi o sedm minut a u osobních vlaků zpravidla o šest minut. Cestující mohou ale již dnes na revitalizovaném úseku mezi Krahulovem a Zastávkou u Brna využít nových nástupišť ve Vysokých Popovicích, Vladislavi zastávce a také v Třebíči-Borovině. Na třebíčském nádraží navíc vzniklo ostrovní nástupiště, kde byly, byť s několikaměsíčním zpožděním, zprovozněny také výtahy z nově vybudovaného podchodu. (mah)

Do Třebíče se zatím rychleji jezdit nebude

Zadlužení Skupiny ČD je nyní stabilizované

Musíme inovovat a nesmíme se spokojit s průměrem. To tvrdí člen představenstva Českých drah odpovědný za úsek ekonomiky a informatiky Martin Bělčík. Co by měly ČD vylepšit ve směru k zákazníkovi a jak dluhy ovlivňují rozvoj společnosti? Mohou se vůbec velké společnosti obejít bez bank a investorů? A jakou roli mají hrát v moderní a dynamické firmě její zaměstnanci?

JOSEF HOLEK | FOTO: MICHAL MÁLEK

Jaká je míra zadlužení skupiny České dráhy?

Aktuální zadluženost skupiny je zhruba šestatřicet miliard korun a v tomto okamžiku je stabilizovaná. Udržujeme je na úrovni, kterou investoři a financující banky hodnotí jako bezpečnou pro další rozvoj společnosti a pro návratnost jejich prostředků. Obecně se málokterá společnost v oblasti rozvoje financuje sama ze svých zdrojů. Ratingová agentura, která nás monitoruje kontinuálně a nikoli jen jednou do roka, nás má laicky řečeno v klidové zóně, v nespекulativním investičním pásmu.

Před časem jste spočítal, že pokud chtějí být ČD v roce 2019 v černých číslech, musí každý rok ušetřit zhruba čtvrt miliardy korun. Daří se držet tento model?

Existují tři možnosti, jak tento plán naplnit. Proškrtnete se k lepšímu hospodářskému výsledku, tedy dramaticky snížíte náklady. Všichni ale víme, že prosté snížení nákladů nepřinese zvýšení tržeb, jen vybalancujete aktuální stav. Druhou možností je maximálně se soustředit na zvýšení tržeb při udržení nákladů na stejné úrovni. Je to dobrý tah, protože říká, že zlepšujete produktivitu. Třetí variantou je investovat do rozvoje a jít za vizí společnosti.

Myslíte, že by ČD měly více investovat?

Ne tak docela. Nejdůležitější je důsledně a ve všech oblastech inovovat. Zásadní inovace nemusí vždy souviset s vysokou investicí. Pro příklad: Máme zákazníka, který si u nás koupí jízdenku do první třídy na dlouhou cestu. Vůz jedničky nemusí jet po koridoru, kde lze předpokládat, že otřásání vagonu bude téměř nulové. Inovace je i v takové malichernosti, jako třes vozu na konci soupravy. Vžijme se do zákazníka, který zaplatí nemalé peníze a bude si chtít v pohodě pracovat na notebooku, který se mu ale bude třást. To přeci není „sexy“. Inovace spočívá v tom, že začneme přemýšlet o tom, zda vůz první třídy neposuneme za lokomotivu, kde je rozkmit daleko nižší. Zákazník bude spokojenější, a to se odrazí i na tržbách.

V rámci ČD velmi silně apelujete na sdílené hodnoty. Jaké to jsou? A proč jsou podle vás tak důležité?

V rámci strategie byly stanoveny tři sdílené hodnoty: vnější a vnitřní orientace na zákazníka, vysoká kvalita poskytovaných služeb a ambice se neustále zlepšovat ve všech oblastech naší činnosti. O významu a hlubokém smyslu těchto hodnot musí být přesvědčen každý zaměstnanec. Tyto tři hodnoty tvoří smysluplný celek a nelze je od sebe odělovat. Zákazníka musíme slyšet a dívat se na naše služby jeho očima – ne jenom našima očima, často úhlem pohledu „u mě OK“, ale zbytek světa mě nezajímá – to je špatně! A jsme zpět u inovací: vidíte, slyšíte a inovujete. Cílem

inovací je vedle zvýšené spokojenosti zákazníka především ekonomický efekt, který se projeví buď zvýšením tržeb, anebo snížením nákladů. Nyní aktualizujeme strategii firmy a mojí ambicí je zařadit do ní nejširší spektrum našich zaměstnanců ze všech různých pozic. Vytvoříme inovační platformu, prostřednictvím které budou moci všichni zaměstnanci přijít s návrhy inovací, s nápady na zlepšení ve všech oblastech našeho podnikání. I management musí být schopen v oblasti inovací ne jenom poslouchat, ale opravdu být schopen slyšet. Chci, aby naši lidé pochopili, že když management přichází s inovacemi a novými projekty a úkoly, tak nevnímá své podřízené jako komplikátory. Chci tím zdůraznit, že za názory a nápady se u ČD nevyhazuje, ctíme iniciativu a výsledky.

Mohou také vznikat rozhodnutí, která nebudou populární.

Ano, může se stát a určitě se i stane, že uděláme těžká rozhodnutí a opustíme produkt, který nebude rostoucí, a naopak posílíme ten, který má tendenci růst. Anebo vytvoříme úplně nový. To je podstata inovací. Osobně mám v hlavě několik nápadů.

Zapadají do nové strategie, kromě inovací, i nějaké investice?

Bez aktualizované strategie, obchodního modelu a bez smluv s kraji či státem je diskuze o investicích klišé a prázdné téma – bylo by to pouze kupování drahých hraček. Investice musí mít jasný cíl a efekt, jinak postrádají smysl. Toto je také jeden z hlavních důvodů pro aktualizaci strategie, abychom dokázali investice lépe naplánovat a lépe zacílit. ČD jsou ve stavu, kdy mohou investovat a také investují! Každý rok jsou to řádově dvě miliardy korun a po aktualizaci strategie bych rád míru investic ještě zvýšil. Pro příklad: Ministerstvo dopravy vypsal první výzvu v rámci OPD 2 zhruba 7,7 miliard korun. Pak sděluji, že jsme schopni obratem bez jakýchkoli komplikací dofinancovat zbylých 15 procent. V podstatě jednorázově, a ještě budeme schopni splácet stávající závazky.

Může se splácením dluhů pomoci akcionář ČD, tedy stát?

Jsme akciová společnost, jsme na trhu, který se bude postupně (doufejme „řízeně“ otevřít) – bylo by asi pošetilé očekávat, že stát bude za nás platit naše dluhy. Nicméně

„Konkurence je příležitost a hlavně naše zrcadlo. Buď budou mít ČD odvalu do něj zpřímá a beze strachu hledět a vylepšovat to, co mají, nebo neuspějí a trh je logicky sežere. Nebojím se konkurence, která tu je dnes.“



MARTIN BĚLČÍK

Po studiích na Střední škole lesnické v Písku nastoupil na hradeckou Vojenskou lékařskou akademii JEP, poté na vysokou vojenskou školu pozemního vojska Vyškov, kde vystudoval obor ekonomika armády. Od poloviny 90. let působil na vedoucích pozicích ministerstva obrany a Armády ČR. V letech 2003 až 2004 byl náměstkem ministra obrany (MO), později zastával post náměstka MO pro obrannou politiku. Následovaly pozice odborných poradců pro ČD Cargo a ČD. V roce 2014 se v ČD stal ředitelem odboru projektů a správy majetkových účastí, o rok později ředitelem odboru projektů a strategie. Martin Bělčík pochází z Horňácka, je ženatý a má tři syny. Mezi jeho záliby patří historie, architektura a gastronomie. Členem představenstva ČD je od prosince roku 2016.

diskutujeme téma potenciálního transparentního oddlužení. Tuto možnost například využila v nedávné době DB ve spolupráci se spolkovou vládou Německa. U nás je diskuze ale v plenkách a spíše hledáme možnosti, jak této možnosti využít pro další rozvoj společnosti. Snažíme se však být mimořádně opatrní na to, aby jakýkoli vztah ČD se státem nebyl ani „pachově“ vnímán jako nedovolená veřejná podpora.

Zpět k modelu úspor, který by měl fungovat do roku 2019. Kde tedy hledáte prostor pro zlepšení hospodaření?

Na straně tržeb i nákladů a současně jsme začali otevírat ono téma inovací. To celé jsme nazvali Program jedna na třetí. Hledáme jedno procento v tržbách, jedno procento v nákladech a jedno procento v růstu prostřednictvím inovací. Už teď se nám podařilo pomocí optimalizace nákladů a opatření na straně tržeb – aniž bychom zvyšovali jízdné – dosáhnout výsledku, který je lepší, než jsme plánovali. Nyní ho chceme stabilizovat a hledáme rozvojové a inovační iniciativy. A toto budeme opakovat, dokud osobní doprava nebude ve stabilních „černých číslech“.

Je ale možné, že tuto bitvu o kvalitu služeb vyhraje konkurence.

To není bitva, ale stálý dennodenní zápas, který se nikdy nedá jednoznačně vyhrát. Úkolem managementu je uspořádat chod společnosti tak, aby firma na trhu obstála. Zvyšovat tržby přeci můžu i přes to, že jsme na trhu s konkurencí. Konkurence je příležitost a hlavně naše zrcadlo. Buď budou mít ČD odvahu do něj zpřímá a beze strachu hledět a vylepšovat to, co mají, nebo neuspějí a trh je logicky sežere. Nebojím se konkurence, která tu je dnes. Základní strategická poučka říká, že největší nebezpečí nejsou ta, která známe, ale ta, která neznáme. Na nebezpečí, která známe, se totiž můžeme připravit.

Jsou ČD připraveny provozovat vlaky, které si chtějí kraje nakoupit a posléze vybrat jejich provozovatele?

Pokud to bude technicky možné a obchodně řešitelné, pak se nebráníme jakémukoli obchodnímu modelu, který umožní stabilizovat práci pro patnáct tisíc zaměstnanců, respektive patnáct tisíc rodin České republiky. A pokud bude opravdu životaschopný, tak jej budeme analyzovat a snažit se z něj maximalizovat užitek pro zákazníky, pro objednatele i pro nás.

V médiích se hovoří o tom, že pronájem nových lokomotiv je z dlouhodobého hlediska horší variantou. Souhlasíte?

Těžko soudit závěry někoho, když nevím, jak k nim dospěl. Obecně, pokud by bylo nevýhodné mít výrobní prostředky na leasing, na trhu by tento produkt přeci neexistoval a firmy by jej nepoužívaly – realita říká, že je to zcela standardní věc. Například u nově pronajímaných Vectronů si pronajímáme nejen železo, ale i spojenou službu. Ještě to má jeden ekonomický efekt – nekupujeme si investici, ale službu. Tudíž neodepisujeme, ale spotřebováváme. Tedy nevlastnit kolejová vozidla pro nás není zcela tabu nebo téma, o kterém je zakázáno mluvit. Musí to však mít ekonomický smysl. ◇

Na jih Čech pojedou revitalizované vozy

Vozy s koženkovými sedadly z provozu postupně mizí. Staré vozy zatím zůstávají na rychlíkové lince z Prahy na jih Čech, České dráhy se ale pustily do renovace téměř osmdesáti vagonů východoněmecké provenience. Upraveny v nich zároveň budou i toalety.

JOSEF HOLEK | FOTO: ARCHIV ČD

Koženková sedadla postupně zmizí z vozů, které České dráhy nasazují na linku R17 spojující Prahu s Českými Budějovicemi. Vozy řad A, B, BDs a Bee na trase zůstanou, dostane se jim však omlazovací kúry. Revitalizované osobní vozy se na jihočeském rameni objeví v následujících týdnech. První ucelená souprava má do jihočeské metropole vyjet v září. O revitalizaci se postarají samotné ČD, respektive jejich depa.

„Vylepšíme osmasedmdesát vozů,“ uvedl Jiří Jeřeta, ředitel odboru obchodu osobní dopravy ČD s tím, že na budějovické rychlíky bude dopravce nasazovat vozy z plzeňského DKV. Tam se také uskutečňuje většina prací včetně přechalounění sedadel, jen renovace se provádí v Praze. Jde o celkovou revitalizaci toalet, od řádné-

ho vyčištění přes opravy a nástřiky až po polep speciální tapetou s již dobře známou zelenou a modrou koupelnou. „U nás čistíme umývárny, prověřujeme rozvody vody, vyměňujeme koše, seřizujeme okna a dveře, prověřujeme centrální zavírání nástupních dveří, odstrojujeme sedačky, kontrolujeme osvětlení a seřizujeme přechodové dveře. Takto připravené vozy pak jedou do provozu,“ upřesnila vrchní přednostka DKV Plzeň Květuše Skřivanová s tím, že například kompletní přechalounění se uskuteční u čtyřiaadvaceti vozů. „Pokud bude potřeba, opravíme i podlahy,“ dodala. Současně jsou na vozy instalována i bezpečnostní oranžová světla LED u zalamovacích dveří.

První souprava vyjede v září

Národní dopravce odstavuje jednotlivé vozy na šest až osm dní, hotové vagony do provo-

zu zasáhnou v následujících týdnech. „První ucelená souprava bude hotová v září,“ sdělil Jiří Jeřeta. Celá revitalizovaná flotila vozů by se měla na kolejích objevit s platností nového jízdního řádu, domovskou stanicí budou České Budějovice. Náklady na revitalizaci interiéru a na renovaci WC vozů jsou zhruba 15 milionů korun.

Tři trasy

Rychlíky linky R17 vyrazí z pražského nádraží v Holešovicích ve dvouhodinovém, respektive hodinovém taktu a pokračují přes hlavní nádraží do Vršovic a dále do Benešova, Olbramovic, Tábora, Plané nad Lužnicí, Soběslavi, Veselí nad Lužnicí a Českých Budějovic. Na jih Čech začaly minulý rok zajíždět i Jižní expresy. Ty však zastavují jen v Táboře a mají již moderní vozy. Kromě toho spojují metropoli s jižními Čechy i rychlíky linky R26. Z Prahy však motorové soupravy nemíří do Českých Budějovic přes Benešov, nýbrž směrem na Beroun, Zdice, Příbram, Písek a Protivín. ◆



ČD PŘEDSEDALY ZASEDÁNÍ UIC VE VILNIUSU

V litevském Vilniusu, na pomyslném mostě mezi východní a západní Evropou, se 4. až 6. června uskutečnilo zasedání Mezinárodní železniční unie (UIC) – Řídícího výboru východ-západ. Hlavním předmětem činnosti výboru je zajistit standardizaci přepravních podmínek a odbavování cestujících v relacích východ-západ, tedy mezi členskými zeměmi zúčastněnými na Dohodě SMPS na východě a na Jednotných právních předpisech CIV na západě. Prostřednictvím Zvláštních přepravních podmínek pro přepravu východ-západ (SCIC-EWT), jejichž

je tento výbor gestorem, je pak zaručeno odbavování cestujících přímými jízdenkami v rámci jedné přepravní smlouvy. Původní Tarif východ-západ, který byl nahrazen Zvláštními přepravními podmínkami pro přepravu východ-západ (SCIC-EWT), vznikl v roce 1994. „Vedoucí železnicí tohoto výboru a tarifu byly téměř dvacet let německé DB, které vykonaly v této oblasti záslužnou práci. Je nám proto ctí, že ČD byly zvoleny vedoucí železnicí tohoto orgánu, a mohou tak pokračovat ve vynikající práci DB,“ řekl současný prezident této

skupiny Jan Vávra z Odboru cenotvorby a produktové komunikace GŘ. Součástí výboru je také expertní účetní skupina, která se zabývá reportováním a clearingem v oblasti přepravy východ-západ. Na zasedání ve Vilniusu se skupina zabývala i dalšími důležitými tématy, například přepravou osob s omezenou schopností pohybu a orientace či problematikou elektronických dat jízdního řádu (MERITS), které jsou nezbytné pro správné informování a odbavování cestujících. Na zasedání zazněly také praktické prezentace, týkající

se odbavování cestujících na ruský vlak Moskva – Berlín nebo na nový denní vlak ukrajinských UŽ, který spojuje Kyjev s polskou Przemyslí. Litevské dráhy informovaly o postupujících pracích na výstavbě nového železničního spojení v rámci projektu „Rail Baltica“, jehož záměrem je napojit pobaltské státy na evropskou železniční síť ve standardním rozchodu kolejí (1 435 mm). Projekt počítá s připojením všech pobaltských zemí na standardní evropskou železniční síť, při čemž bude vytvořeno rychlé a bezpečné spojení Varšava – Kaunas – Riga – Tallinn. (jv)



Vlakušky a minibaristé budou ve vlacích i nadále

Vlaky Českých drah budou i nadále doprovázet vlakušky a minibaristé. Národní dopravce již vybral agenturu, která zajistí personální obsazení v dalších letech. Minibaristé se navíc objeví ve více spojkách. O jejich službě je totiž mezi cestujícími značný zájem.

JOSEF HOLEK | FOTO: ARCHIV ČD

Vlakušky a minibaristé budou dál zajišťovat u kvalitu služeb poskytovaných zákazníkům Českých drah ve vybraných dálkových vlacích. Vlakušky se na palubách vlaků poprvé objevily v červenci 2011, minibaristé zhruba o rok a půl později. O užitečnosti obou profesí svědčí spokojenost zákazníků a tržby.

„Cílem bylo standardizovat produkt a zajistit potřebnou kvalitu služeb,“ vysvětlil člen představenstva ČD zodpovědný za osobní dopravu Michal Štěpán. Vlakušky a minibaristé jsou nasazováni na dálkové vlaky, služby poskytují cestujícím v první i druhé třídě podle daných parametrů standardů kvality. „Například musí přivítat cestující v jednotlivých stanicích před vozem první třídy a rovněž se s nimi rozloučit při výstupu, roznášá na českém

území občerstvení či zajišťují donášku z restauračního vozu. Kromě toho musí i monitorovat čistotu interiéru a toalet,“ připomněl zlomek povinností Petr Vondráček, vedoucí oddělení produktů ČD. Dnes už tyto činnos-

ti ve vlacích standardně vykonává především vlakový doprovod společně se stewardy cateringových společností. Vlakušky jsou nasazovány pouze na spoje, ve kterých jsou řazeny například dva vozy 1. třídy, či je z jiného důvodu nutné palubní personál posílit. „Jde o dvaadvacet vybraných vlaků na linkách z Prahy do Ostravy, Brna, Břeclavi a Ústí nad Labem,“ doplnil Vondráček.

Do všech koutů

„Se službou ČD Minibar, tedy poskytováním placeného občerstvení z nabídky pojízdného minibaru ve vlaku bez řazeného restauračního vozu a bistrovozu, jsme začínali v prosinci 2014,“ zavzpomínal Michal Štěpán. Bylo to na spojkách z Prahy do Ostravy, respektive Žiliny. Tehdy desítka minibaristů pendlovala mezi 17 vlaků. „Dnes nabízíme produkt ČD minibar v bezmála stovce vlaků,“ podotkl Štěpán. V tomto případě se o pohodu cestujících denně stará až dvaadvacet vyškolených zaměstnanců. Vyjíždí na trasy z Prahy do Ostravy, Žiliny, Brna, Plzně, Českých Budějovic a z Ostravy do Brna.

Tím však aktivita ČD nekončí. Malý snack anebo kávu za 10 korun si budou moci cestující zakoupit v dalších osmapadesáti vlacích. „Nově zavedenou službu ČD minibar poznají i cestující na spojkách z metropole do Hradce Králové, Přerova, Luhačovic, Chebu a Železné Rudy. Denně tedy vyjede dalších čtyřiaadvacet minibarů,“ nastínil Štěpán další plány.

O spokojenosti se službami svědčí nejen vyšší tržby, ale i statistiky. Minulý rok prodali minibaristé 88 tisíc litrů teplých nápojů, což by stačilo k naplnění zhruba devítiky velkokapacitních hasičských vozů. Studené nápoje hlásí cifru 160 tisíc litrů, pečivo vykazuje hodnotu 11,5 tuny.

České dráhy si najímají také informátory. Naposledy působili v Praze v listopadu loňského roku, tedy po dokončení zásadní části rekonstrukce zastřešení hlavního nádraží. Profese informátorů se objevila v polovině června 2014 v souvislosti se změnou řazení při otočení souprav. ◆

Z PESTRÉ NABÍDKY ČD MINIBARU

Ve vybraných vlacích národní dopravce je k dispozici služba ČD Minibar. Z drobného občerstvení vlakušky nabízí cereální tyčinky, croissant, lentičky, slané tyčinky, Tatranky, bonbony, žvýkačky anebo arašidy. Ceny se pohybují od 10 do 20 korun. Chlazené nápoje zastupují Budějovický Budvar a Pízeňský Prazdroj, nealko pivo, cider, ledový čaj, Kofola, džus, voda a ledová káva. (Na Jižních expresích není Pízeň a Birell v nabídce, naopak je rozšířena nabídka Budvaru). Milovníky vína potěší Müller Thurgau či Frankovka. Ceny jsou i v tomto případě příznivé, vždy se vejde do 39 korun. Naopak v nabídce teplých nápojů jsou káva, cappuccino, čokoláda nebo čaj. Šálek vždy za pouhou desetikorunu. Oblíbeným snackem zůstává slané a sladké pečivo, obvykle plněné. Chutí je na vybranou – šunka a sýr, špenát, kuřecí maso, tvaroh, čokoláda a duo pudink s jahodou. Porce stojí 17 korun. Seznam spojků, na kterých je ČD Minibar v nabídce, naleznete na webu www.cd.cz/minibar.

DRÁŽNÍ ÚŘAD INFORMUJE

Ani v letošním roce neupadá zájem o profesi strojvedoucího. Dokazují to statistiky Drážního úřadu za první pololetí. Během této doby bylo přezkoušeno 483 uchazečů o licenci. Těch úspěšných byla většina, celkem prošlo zkouškami 318 osob. Naopak ve 165 případech uslyšeli uchazeči „neprospěl“. Mají možnost zkoušky opakovat, avšak podle nového znění zákona o dráhách účinného od 1. 4. 2017 jen maximálně třikrát. Před novelou nebyl počet opakování nijak omezen.

Poleletní statistiky Drážního úřadu také ukazují, že neklesá počet osob, které se protizákonně pohybují v kolejišti. Řešilo se celkem 238 přestupků, přičemž osm z nich se týkalo nezletilých osob. Vzhledem k tomu, že někteří odmítají zaplatit vyměřenou pokutu, byla nařízena exekuce ve 118 případech v souhrnné částce 60 600 Kč. Osobě, která se bez povolení pohybuje v kolejišti či jiných veřejnosti nepřístupných drážních místech, může být dle zákona o dráhách udělena pokuta až do výše 10 000 Kč.



Z Hustopečů přímým vlakem až do Brna

Obyvatelé města Hustopečů na Břeclavsku se během dvou let dočkají nejen modernějších elektrických vlaků, ale i přímého spojení s jihomoravskou metropolí Brnem. V současné době musí do tohoto města dojíždět s přestupem v Šakvicích. Motorové vozy řady 810 by tak mohly být v budoucnu na úseku Šakvice – Hustopeče vystřídány elektrickými jednotkami, které již běžně jezdí na přilehlém prvním železničním koridoru mezi Brnem a Břeclaví.

MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOR

Rekonstrukce a kompletní elektrizace železniční trati 254 Šakvice – Hustopeče u Brna umožní přímé napojení na koridor a spojení do Brna bez přestupu, po němž volají obyvatelé Hustopečů řadu let. Díky modernizaci trati dojde nejen ke zvýšení konkurenceschopnosti, ale i k tolik očekávané změně dopravního modelu s důrazem na železnici. Cílový stav předpokládá i souhrnný projekt opatření v železniční dopravě Jihomoravského kraje. Se zahájením prací v případě hladkého průběhu výrobních řízení a získání stavebního povolení počítá Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) v červenci příštího roku a hotovo by mělo být v prosinci 2019.

Na sedmikilometrovém úseku regionální dráhy z Šakvic do Hustopečů se chystá kompletní elektrizace střídavou napájecí soustavou 25 kV/50 Hz, která se používá na jihomoravských elektrizovaných tratích. Vlaky budou moci na tamní lokálce jezdit maximální rychlostí až 90 km/h.

Trať částečně přeložena

Podle údajů správce infrastruktury by stavba měla být spolufinancována z evropského Operačního programu doprava 2. Regionální trať mezi Šakvicemi a Hustopečemi bude navíc kvůli nevyhovujícím parametrům v určitém úseku přeložena do jiné stopy. Součástí finančních nákladů na stavbu je i částka na výkup potřebných pozemků. Celková cena stavby je dána nejen pracemi v úseku Šakvice – Husto-

peče u Brna, ale také nutnými úpravami v koridorové stanici Šakvice. Současný stav kolejíště neumožňuje přímý vjezd z trati od Brna na hustopečskou lokálku a opačně. Železniční stanice Šakvice bude částečně kolejově překonfigurována, včetně nutných výměn a doplnění výhybek. V plánu je i výstavba nového nástupiště a podchodu, upraví se také zabezpečovací a sdělovací vedení. Vše by mělo odpovídat nejnovějším požadavkům na železniční trať této důležitosti, včetně délky předjízdne koleje s ohledem na směrnice Evropské unie.

Stanici čeká obnova

Kompletní modernizaci projde pochopitelně i koncová železniční stanice Hustopeče. V plánu je výstavba dvou kusých kolejí, ukončených zarážedly. Každá kolej bude mít k dispozici nové nástupiště a přístřešky pro cestující. Tyto peróny budou co nejkratší cestou napojeny na okolní plochy parkovišť osobních automobilů a autobusového nádraží, kam zajišťují regionální spoje linek Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje. V Šakvicích pohyb cestujících zpříjemní nové osvětlení. Instalují se silnoproudé i nízkonapětové rozvody elektrické energie, včetně informačního systému. Proměnou projde také stávající výpravní budova a novému stavu se uzpůsobí také sdělovací a zabezpečovací zařízení. Navíc se v Šakvicích počítá ještě se třetí, nakládkovou kolejí, jež umožní provoz nákladních vlaků. ◆

NA YOUTUBERSKÝ TÁBOR DO TIŠNOVA ZAVÍTAL I PAVEL KRTEK

Vrekreačním středisku Prudká nedaleko Tišnova na Brněnsku se na začátku července konal dětský youtuberský tábor, který uspořádala Mezinárodní federace pro kulturu a volný čas železničářů FISAIC ve spolupráci s Odborovým sdružením železničářů, společností ČD Informační systémy, Dopravním vzdělávacím institutem a cestovní kanceláří ČD travel. Tábor byl věnován fenoménu dnešní doby – videokanálu Youtube. I proto se děti na prvním ročníku tábora učily nejen natáčet a editovat videa, ale dozvěděly se i řadu zajímavých tipů a zkušeností od oblíbené-

ho youtubera, který si říká Johnny Valda. Dětský tábor nabídl samozřejmě i výlety a zajímavé táborové

hry. Na tábor zavítal i generální ředitel a předseda představenstva ČD Pavel Krtek. Jeho přítomnost mezi

děti nebyla náhodná. „Myslím si, že je důležité zaměřit se i na mladou generaci a představit jí výhody cestování železnicí a přednosti národního dopravce. Tuto komunikaci chceme výrazně posílit. České dráhy totiž nenabízejí jen samotnou jízdu vlakem, ale pro děti a teenagery jsou určitě zajímavé i nové technologie jako je wi-fi ve vlaku, přítomnost na nejrozličnějších sociálních sítích a mnoho dalších. I proto jsem rád využil této možnosti, abych se s dětmi a zaměstnanci Českých drah mohl osobně sejit právě na tomto netradičním místě,“ uvedl Pavel Krtek. (red)



FOTO: ČD



KOLEJE V POLSKU BRÁZDÍ ČESKÉ LOKOMOTIVY

Dvě lokomotivy řady EP 05, konstrukčně velmi podobné naší řadě E 499.1, v žst. v Petrovicích u Karviné. Od roku 1984 byly k vidění na čele až jedenáctivozových expresů Chemik nebo Pogoń z Gliwic přes Katowice po autonomní trati zvané CMK do Varšavy. Mnoho let pak vozily lokomotivy EU (EP) 05 mezinárodní expres Hutník, který spojoval Prahu s Varšavou.

První lokomotivy československé výroby, které se objevily u našich sousedů v Polsku, byly motorové stroje BN 60 od firmy ČKD z počátku padesátých let. Od té doby se na polských kolejích vystříдалo několik stovek lokomotiv a motorových vozů, vyrobených přímo pro potřeby jak tamních státních drah, tak i různých průmyslových podniků. V neposlední řadě se pak tehdejší československá vozidla stala předmětem pronájmů soukromým i státním dopravcům.



Polský stroj EU 05-14 na hlavním nádraží v Praze.

MARTIN ŽABKA, MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOŘI, RICHARD GERBIG, WIKIPEDIA, SKPL, ARCHÍV ŠKODA PLZEŇ - SOA PLZEŇ

Historie působení československých hnačích vozidel ve větším měřítku na polském území se začala psát na konci padesátých let. V letech 1958 až 1960 vyrobila pražská lokomotivka ČKD pět malých posunovacích lokomotiv řady T 211, o pro polský průmysl.

Na tuto první vlašťovku navázala plzeňská Škodovka, která v roce 1961 dodala polským státním drahám PKP (Polskie Koleje Państwowe) třicet rychlíkových elektrických lokomotiv původní řady EU 05, respektive škodovské konstrukční skupiny 44E1. Na tomto místě je vhodné zmínit také téměř roční působení jedné „nulkové“ Bobiny řady E 499, o v Polsku v polovině 50 let. Podstupovala tam náročné zkoušky v pravidelném provozu a zkušenosti z její konstrukce pak byly využity při vývoji řady E 499.1.

Lokomotivy EU 05, konstrukčně velmi podobné naší řadě E 499.1 a později označené jako 141, byly původně konstruovány pro rychlost 125 km/h. V letech 1973 až 1977 však 27 strojů prošlo rekonstrukcí, spočívající mimo jiné ve změně převodového poměru, čímž se jejich maximální rychlost zvýšila na 160 km/h, a staly se tak nejrychleji jezdícími Bobinami. Současně byly přeznačeny na řadu EP 05. Od roku 1984 byly k vidění například na čele až jedenáctivozových expresů Chemik nebo Pogoń z Gliwic přes Katowice po autonomní trati zvané CMK do Varšavy. Na těchto



Flotila lokomotiv EU 05 krátce po svém dokončení ve strojárnách v Plzni. Stroje byly původně konstruovány pro maximální rychlost 125 km/h, rychlost zvýšila na 160 km/h, a staly se tak nejrychleji jezdícími Bobinami. Současně byly přeznačeny na řadu EP 05.

spojích vedly vlaky běžně dva stroje, hlavně kvůli rychlejším rozjezdům. Po mnoho let pak vozily polské lokomotivy EU (EP) 05 mezinárodní expres Hutník, který spojoval Prahu s Varšavou. Po menších technických úpravách se na Hutníku recipročně vystřídaly i české stroje řady E 499.1. Poslední, pravidelně jezdící stroj EP 05-23, byl odstaven v roce 2008 a o osm let později začal být postupně rekonstruován do původní podoby jako pojízdný historický exponát.

Čmeláci se osvědčili

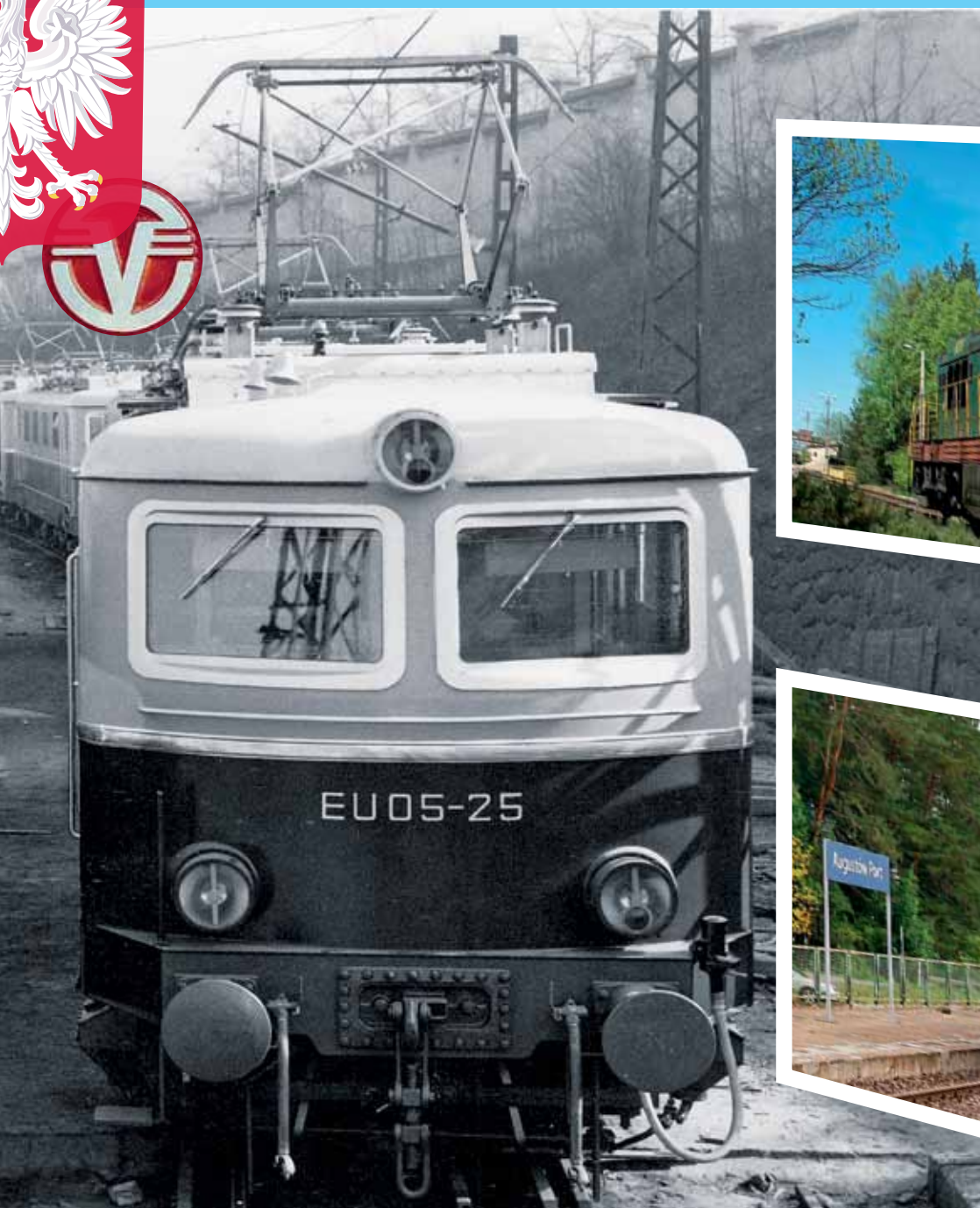
V roce 1966 dochází k dalšímu rozšíření československého zastoupení na polských tratích, tentokrát z lokomotivky ČKD, která dodala první šestnápravové lokomotivy s označením S200. Šlo o klasické Čmeláky, jak se těmito lokomotivám u nás přezdívalo. V různých sériích jich bylo do roku 1989 do Polska dodáno celkem 143 kusů a mašiny sloužily především v hutních provozech, uhelných dolech nebo průmyslových podnicích. Stroje se v Polsku osvědčily na výbornou, a proto celá řada z nich v posledních letech prošla hlavními oprava-



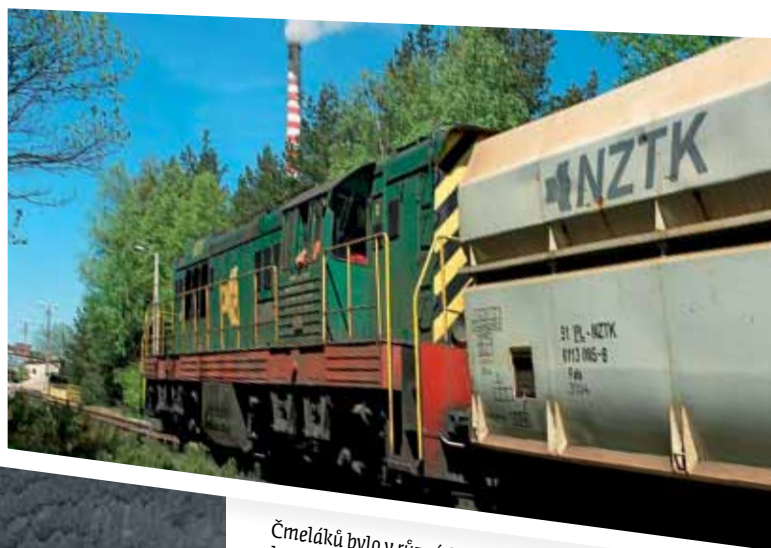
Kromě jiných dišelevových strojů se na polských kolejích často objevoval také Kocour. Sloužil například k posunu.

mi. Byť mnohé z nich již neslouží ve svých původních působištích, provozuje je stále řada polských soukromých dopravců.

Pražská lokomotivka ČKD dodala v roce 1972 pro vlečkový provoz v Polsku dva velké Hektory T 458.1561 a 1562. V roce 1975 přichází



V letech 1973 až 1977 však 27 mašin prošlo rekonstrukcí spočívající mimo jiné ve změně převodového poměru, čímž se jejich maximální
Foto: SOA Plzeň



Čmeláků bylo v různých sériích do roku 1989 dodáno 143 kusů. Sloužily v hutních provozech či uhelných dolech.



Pět strojů řady 754 si v roce 2012 pronajala společnost PKP Intercity a nasadila je hlavně na rychlíky na severu země.

VOZIDLA PRODANÁ DO POLSKA

- Motorové lokomotivy ČKD BN 60
- Motorové posunovací stroje ČKD T 211.0
- Elektrické lokomotivy ŠKODA EU (EP) 05
- Motorové lokomotivy ČKD T 458.1561
- Motorové lokomotivy ČKD S200
- Motorová lokomotiva ČKD T419P-601
- El. dvojdílné lokomotivy ŠKODA řady ET 40
- El. lokomotivy ŠKODA řad 181 a 182
- Motorové vozy řady 810

VOZIDLA ZAPŮJČENÁ (VYROVNÁVKY VÝKONŮ)

- El. posunovací lokomotiva řady 111
- Motorové lokomotivy řady 754
- Elektrické lokomotivy řady 163
- El. dvojdílné lokomotivy ŠKODA řady 131
- Motorové jednotky řady 814 Regionova

na scénu opět plzeňská Škodovka, jež v následujících třech letech vyrobila tentokrát pro Polské státní dráhy celkem šedesát dvojdílných lokomotiv řady ET 40. Jen pro zajímavost – podobné stroje řady 125.8 o celkové hmotnosti 164 tun slouží na slovenské širokozchodné dráze mezi Maťovcami a Haniskou pri Košiciach, kde dopravují vlaky se železnou rudou pro východoslovenské železárny. Pro „těžkotónážní“ vozbu byly dvojdílné stroje ET 40 používány i v Polsku, kde byly soustředěny do depa Bydgoszcz Wschód. Odtud se jimi dopravovaly těžké nákladní vlaky na uhelné magistrále spojující Horní Slezsko s přístavy na severu země. Teprve pokles přeprav, který postihl řadu evropských zemí na počátku devadesátých let v souvislosti s politickými změnami, způsobil masové odstavení této řady. Na rozdíl od starších Bobin však část ET 40 přežila odstavena ve stanici Tarnowskie Góry. Od roku 2016 je pět strojů (07, 31, 43, 52 a 55) postupně modernizováno pro dopravce Lotos Kolej a zcela první lokomotivu ET 40-01 plánuje dopravce PKP Cargo zachovat jako historický exponát.

Šestikoláci pro řadu firem

V roce 1989 byla do Polska dodána také jediná motorová lokomotiva T419P-601, která vznikla společně se sérií lokomotiv řady T 419.15 vyráběných pro československý průmysl, především pak pro hutě. Tento stroj sloužil něco málo přes dvacet let na rozsáhlé vlečkové síti uhelných dolů v oblasti města Rybnik ve Slezském vojvodství. V roce 2012 se však stroj vrátil do země svého původu a po opravě ve firmě CZ Loko v České Třebové začal sloužit v železárnách Podbrezová na středním Slovensku. V průběhu devadesátých let v souvislosti s významným poklesem výkonů v nákladní dopravě docházelo k masovému odstavování a rušení našich šestinápravových elektrických lokomotiv řad 181 a 182. Této příležitosti využila celá řada soukromých nákladních dopravců z Polska, kteří si za velmi slušných podmínek pořídili sice starší, ale spolehlivá a osvědčená vozidla. Během následujících let se tak po hlavních opravách objevilo v polské železniční síti několik desítek těchto mohutných strojů. V posledních letech se v Polsku začínají



Zatímco rekonstruované RegioNovy zajíždějí do Polska pod vlastnickou značkou Českých drah, řada 810 zde ve službách dopravce SKPL působí v původním provedení.

objevovat i slovenské stroje řady 183, které provozuje společnost BT Slovakia.

Na předváděcí provoz byla v červenci a srpnu 1988 zapůjčena stejnosměrná posunovací lokomotiva E 458.1016 (111.016) z tehdejšího Lokomotivního depa Ostrava, včetně čtyř strojvedoucích ČSD. Stroj, jemuž se přezdívá Žehlička, posunoval pod patronací Lokomotywnie pozaklasowe Gliwice na tamějším spádovišti a také dopravoval některé regionální vlaky z Gliwic směrem na Wodzisław Śląski nebo Skoczów. Česká strana odpovídala za technický stav vozidla, a naopak polští strojvedoucí, kteří stroj obsluhovali pod dohledem českých kolegů, za výkon dopravní služby. Na základě dobrých výsledků s českou Žehličkou byly ve strojárně Ciegelski v Poznani dokonce vyrobeny čtyři podobné stroje řady EM, v Polsku nazývané Krokodýl, které sloužily především v posunovací službě v okolí Krakova.

Do provozu Bastardi i dvojčky

Několik let pravidelně zasahovaly do provozu na polských kolejích i naše dvousystémové elektrické lokomotivy řady 371, takzvané Bastardi, které v rámci vyrovnávání výkonů v letech 2004 až 2007 dopravovaly mezinárodní rychlíky mezi Berlínem a polskou pohraniční stanicí Rzepin. Od roku 2009 se do polského vnitrozemí poprvé vydaly upravené „dvojčky“ řady 131 slovenského dopravce ZSSK Cargo. Stroje po schválení polským drážním úřadem začaly vozit vlaky se železnou rudou ze Slovenska až k přístavům v Baltském moři. Tyto přepravy a působení „dvojček“ trvají doposud. Již předtím však zajížděla řada 131, která je kompletně domovem v RD Spišská Nová Ves, do polských pohraničních stanic Żwardoń a Muszyna.

Další novou lokomotivní řadou, která se na polských tratích v posledních letech objevila v rámci pravidelných výkonů, jsou stroje



754, zvané Břejlovci. K pronájmu je nabídlý České dráhy v roce 2012 a od následujícího roku toho využila společnost PKP Intercity, která si pět těchto strojů pronajala k zajištění vozby rychlíků na severu Polska. S provozem v Polsku souvisely také nutné úpravy lokomotiv, spočívající v přizpůsobení polským zvyklostem a předpisům. Upravit bylo nutné především vnější osvětlení lokomotivy a lokomotiv



Lokomotiva Peršing řady 163 je momentálně využívána na přeshraniční vozbu do polského Międzyzlesie.



Nezbytným pomocníkem především v nákladní dopravě se v u našich sousedů staly také lokomotivy řady 181.

ní zabezpečovač. Jako první touto úpravou v létě 2013 prošla lokomotiva 754.025, kterou později následovaly ještě 754.026, 028, 037 a 046. Pravidelný provoz byl zahájen 28. června 2014. V současné době jsou tři stroje deponovány v Gdyni a dva ve městě Białystok na východě Polska. Dopravují vlaky v relacích Gdynia – Piła, resp. Gorzów Wlkp. či Štětím a v sezóně dokonce spoje na poloostrov Heł. Ve východní části Polska jezdí na trati Białystok – Suwałki nebo případně přes Elk do Olsztyna.

Peršingy zachráncem

Po vzhledově velmi podobných lokomotivách řady 371 se zastaralou odporovou regulací výkonu se o několik let později rozjely po polských tratích také lokomotivy řady 163 řízené modernějšími polovodičovými prvky. Tato řada poprvé začala pravidelně přejíždět naše severní hranice v roce 2008, kdy bylo v rámci vyrovnání výkonů v souvislosti se zajištěním hnacích vozidel PKP do Čech upraveno několik Peršingů českého národního dopravce. Jako první byl pro polské podmínky upraven stroj nesoucí označení 163.048, zvaný Jadwiga, který prošel statickými a dynamickými zkouškami v poznaňském Institutu Pojazdów Szybowych. Stroj později vykonal ještě zkušební jízdy na koridorové trase Poznań – Konin a také na zkušební okruhu ve Zmigrodu. Tato lokomotiva je momentálně využívána na přeshraniční vozbu do polského Międzyzlesie.

Peršingy zprvu jezdily na nočním spoji Vltava v úseku Bohumín – Varšava a přes den, aby se eliminovaly jejich zbytečné prostoje, si zajely na zrychleném vlaku z Varšavy do Łódže a zpět. Řazený byly nějakou dobu i na vlak Silesia z Bohumína do Krakova a také na vnitrostátní lince IC Wawel z Krakova do Legnice a zpět. O několik let později se působení těchto osvědčených českých strojů mnohonásobně rozšířilo, tentokrát však ve formě pronájmu. Pod hlavičkou dopravce Przewozy Regionalne (dnes Polregio) bylo provozováno deset Peršingů z depa v Toruni mezi lety 2012 až 2015 na vlcích InterRegio do Krakova, Olsztynu, Katowic, Wrocławu a dalších destinací. Po vypovězení kontraktu polskou stranou byly lokomotivy odvezeny zpět do Česka. V majetku ČD zůstaly jen tři polonizované stroje 163. Jadwiga 048 a ještě stroje 029 a 040 Beata a Edyta, které se střídavě dělí o vlaky EC 114/115 a EN 402/403 z Bohumína do Krakova. Celkem 13 polonizovaných mašin 163 bylo prodáno dceřině společnosti ČD Cargo, která je ve spolupráci s dopravcem Koleje Czeskie provozuje téměř na celém území Polska.

Novinkou v oblasti působení vozidel československé výroby v Polsku je provoz čtyř motorových vozů řady 810 u dopravce SKPL Cargo. Letos v lednu tak byly prodány čtyři nadbytečné motorové vozy řady 810 na trať s tříkolejnou splátkou Pleszew Miasto – Pleszew Wąskotorowy. Jezdit by měly i na trati Kętrzyn – Węgorzewo. Nejde úplně o první vozy řady 810 v Polsku, protože již v sedmdesátých letech minulého století byl ČSD zapůjčen do Polska ke zkouškám vůz 810.186, tehdy ještě s původním označením M 152.0186. A aby byl výčet úplný, nelze opomenout zajištění českých Regionov z Českého Těšína do polského Cieszyna, které bylo obnoveno po dlouhých letech zastavené osobní dopravy v loňském roce. ◆



Obrem mezi železničními jeřáby je stroj KIRROW EDK 1000.2.



Spolehlivě slouží i jeho menší bratr, typ EDK 750.

Železničářům pomáhá v nouzi obří jeřáb

Každé depo kolejových vozidel Českých drah má k dispozici nejen vlastní nehodový vlak, ale i některý z železničních otočných jeřábů. Ty jsou určeny pro zdvihání nejen vykolejených lokomotiv či vozů, ale i k přenášení různých břemen. Králem mezi těmito zařízeními je německý stroj KIRROW EDK 1000.2 z druhé poloviny šedesátých let, který je deponován v České Třebové. Jde o jediný stroj svého druhu na tuzemské železniční síti.

MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOR

V bývalém Československu byly původně k dispozici tři podobné „mamutí“ jeřáby – dva vlastnily tehdejší ČSD a jeden dokonce národní podnik Československá plavba labsko – oderská. Pamětníci dokonce vzpomínají, že se všechna tato tři neobvyklá vozidla sešla v jednu chvíli v sedmdesátých letech minulého století při úpravách na jednokolejné trati z Brna do Přerova. Českotřebovský jeřáb s dosahem ramene až dvacet osm metrů je součástí nehodových jeřábových jednotek, která se mimo vlastního jeřábu skládá ještě z obytného, nářadového a špalkového vozu.

Vedoucí českotřebovského Oddělení nehodových pomocných prostředků Vlastimil Rybka potvrdil, že bez pracovních vozů by jeřáb neznamenal takřka nic. „Všechny vozy mají svoji důležitost, ale prioritu klademe na takzvaný špalkový vůz, který je celý zaplněn nejen dřevěnými špalky různých délek, ale i pražci a také dvou až šestnáctimetrovými ocelovými lany. Pražce a špalky jsou důležité pro podkládání jeřábu, bez nich bychom nic nezmohli. Navíc slouží ještě pro potřeby dalšího – menšího jeřábu EDK 750, který je také součástí nehodových pomocných prostředků,“ upřesnil Rybka.

Vedoucí českotřebovského Oddělení nehodových pomocných prostředků Vlastimil Rybka potvrdil, že bez pracovních vozů by jeřáb neznamenal takřka nic. „Všechny vozy mají svoji důležitost, ale prioritu klademe na takzvaný špalkový vůz, který je celý zaplněn nejen dřevěnými špalky různých délek, ale i pražci a také dvou až šestnáctimetrovými ocelovými lany. Pražce a špalky jsou důležité pro podkládání jeřábu, bez nich bychom nic nezmohli. Navíc slouží ještě pro potřeby dalšího – menšího jeřábu EDK 750, který je také součástí nehodových pomocných prostředků,“ upřesnil Rybka.

Nezbytná souhra posádky

Pavel Reichl, jenž nehodové jeřáby obsluhuje, řekl, že největší jeřáb EDK 1000.2 byl sice vyroben v roce 1966, ale prošel celkovou modernizací. Jeřábová jednotka se skládá ze dvou částí – z jeřábu a vozu pro protizávaží, jejichž celková délka dosahuje úctyhodných 42 metrů! Tento obr mezi jeřáby musí mít při „akci“ k dispozici pomocný vůz s protizávažími, aby bylo dosaženo stability s ohledem na různá zatížení jeřábu. Stroj jde ale s dobou, a tak je jeřáb vybaven novým dieselelektrickým agregátem, který se skládá z britského šestiválcového vznětového motoru Perkins a třífázového synchronního generátoru.

A co je nejvíce náročné při obsluze takového kolosu? „Jednoznačně výhled z kabiny. Ten je velmi omezený kvůli konstrukci vozidla, a tak jednoznačný úspěch bezkolizního vyprošťování či přenášení břemen závisí na perfektní spolupráci celé posádky nehodové jeřábové jednotky a jeřábníka. Tým musí být dokonale sehraň, aby nedošlo k nějakému neštěstí,“ vysvětlil Pavel Reichl.

Pomáhá i při nehodách

V České Třebové mají mimo velkého jeřábu i jeden standardní typu EDK 750, který se používá i v jiných depech. Jeho využití bývá častěj-

ší než „tisíček“, ale raritní KIRROW EDK 1000.2 opravdu není k zahození. Podle zaměstnanců českotřebovského depa se využívá nejen při těžkých nehodách – asistoval mimo jiné u první tragické nehody ve Studénce v roce 2008, kdy spadl na projíždějící expres z Krakova rozestavěný silniční most, ale i při pracích na zakázku. „Protože stroj dokáže pracovat se značným poloměrem otáčení, využíváme ho pro různé účely. Asi nejkantnější bylo zvedání historické lokomotivy Sergej, která váží 116 tun, zúčastnili jsme se však také výměny kolejových brzd na spádovišti v České Třebové anebo zatěžkávacích zkoušek v Brně Maloměřicích nebo Předměřicích nad Labem. A na příští rok máme například již objednávku na rozebírání železničního mostu na trati Karlovy Vary – Chodov, takže náš stroj opravdu nezažehl,“ potvrdil Vlastimil Rybka.

TECHNICKÁ DATA

Jeřáb EDK 1000.2

- max. zdvih pomocného háku: 26 metrů
- délka jeřábu s nárazníky: 17,6 metru
- výška jeřábu nad temenem kolejnice: 4,62 metru
- počet náprav: 8
- dieselelektrický hnací agregát: šestiválec Perkins o výkonu 206 kW /1500 ot. za minutu a třífázový synchronní generátor s výkonem 160 kVA / 1500 ot. za min.
- max. přepravní rychlost 80 km/h

Vůz pro protizávaží

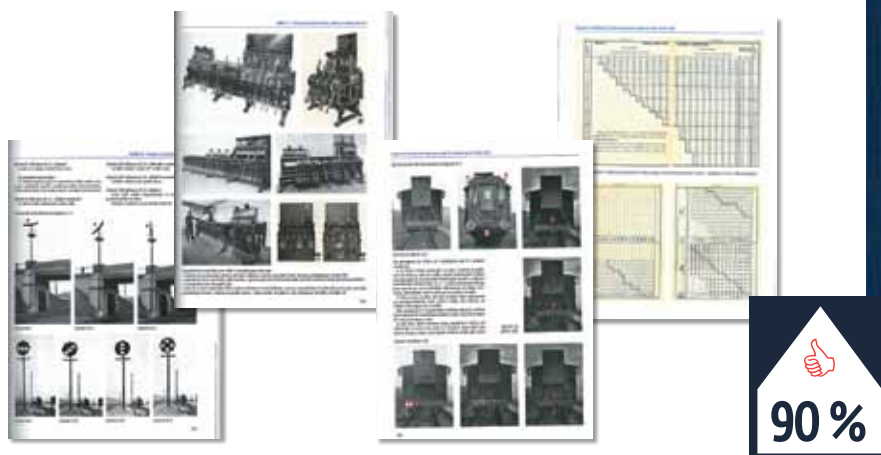
- délka vozu s nárazníky: 24,4 metru
- výška vozu (plošiny) nad temenem kolejnice: 1,57 metru
- počet náprav: 8
- dieselelektrický hnací agregát: šestiválec IFA o výkonu 120 kW /1500 ot. za minutu a třífázový synchronní generátor s výkonem 63 kVA / 1500 ot. za min.
- max. přepravní rychlost 80 km/h



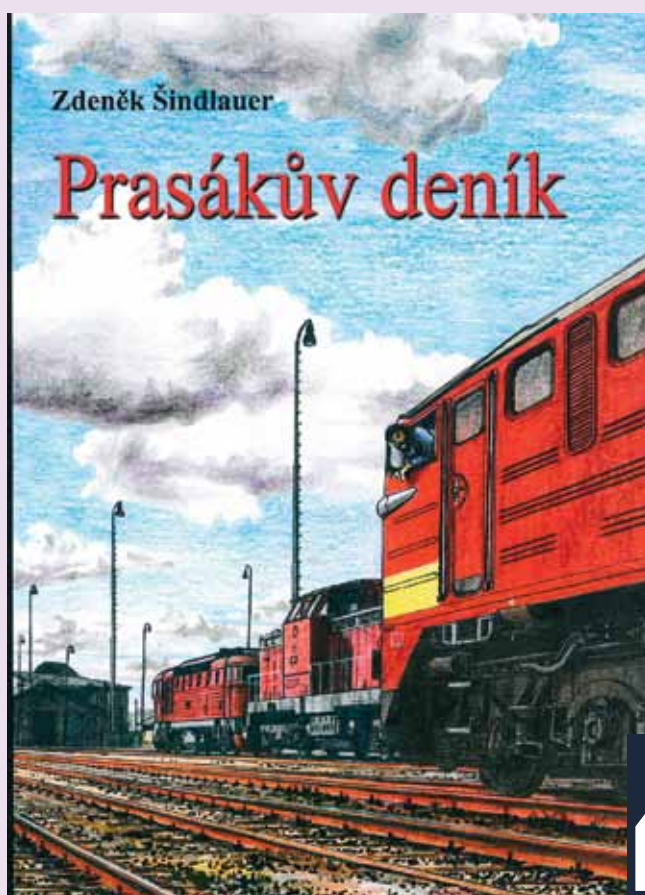
RECENZE

Dopravní služba u ČSD 1918 – 1939

V nedávné době spatřila světlo světa kniha s názvem Dopravní služba u Československých státních drah v letech 1918 až 1939 Petra Štěpánka. Objemná publikace o 616 stranách s celkem 882 schémata, dokumenty, obrázky a fotografiemi vyšla také díky nakladatelství RCH a generálnímu partnerovi publikace, firmě Spojstav ŽTT. Služba dopravní je neprávem opomíjenou součástí železniční historie. V díle, které pojednává o reáliích takzvané první Československé republiky, se zájemci o železnici například dozvědí, jak pracovali a jakými předpisy se řídili výpravčí, výhybkáři, signalisté či brzdaři. Kniha obsahuje dvaadvacet oddílů, které čtenáře postupně směřují od obecných ustanovení o uspořádání železnic či služební doby, přes základy návštěvní a uspořádání stanic k podrobným předpisům například o telegrafech a telefonech či službě vozové nebo posunu. Jednotlivé oddíly jsou doplněny velkým množstvím fotografií a ukázek služebních pomůcek. Toto významné knižní dílo lze zakoupit za 1 590 Kč v Pragomodelu v Klimentěské ulici v Praze 1. (mah)



Prasákův deník, aneb deník pomocníka strojvedoucího

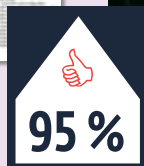
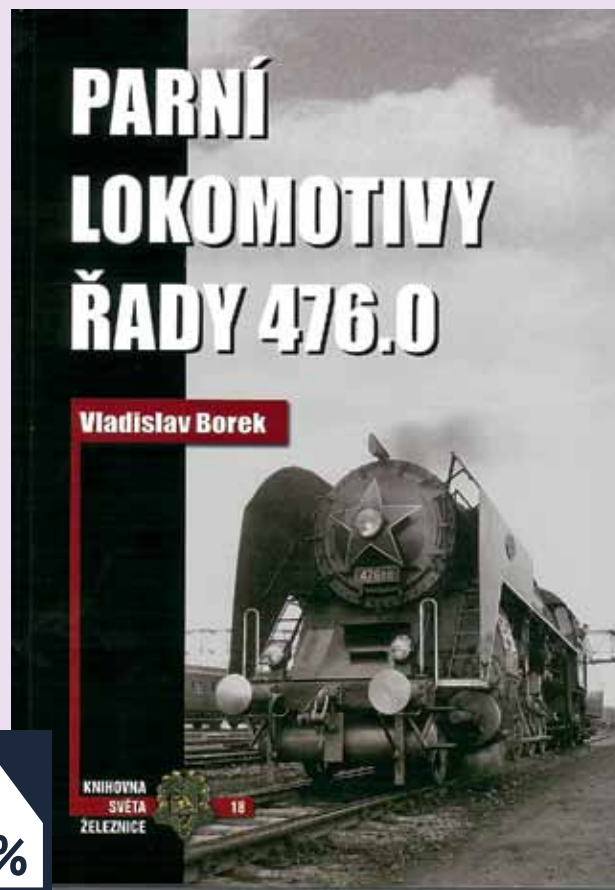


Z pera Zdeňka Šindlauera vzešla zajímavá kniha, která možná leckoho znejistí svým názvem „Prasákův deník“. Vyšla v nakladatelství Corona, nejde o žádnou pornografii, ale o deník pomocníka strojvedoucího, jímž pan autor svého času byl. V úvodu dokonce obšírně vysvětluje, proč zvolil takový expresivní název knihy. Zdeněk Šindlauer poutavě na 208 stranách vypráví o práci pomocníka „fíry“ a zároveň doprovází knihu svými vlastními ilustracemi, kterých je v knize rovná stovka a lze si je leckdy splést s dokonale vyvedenou fotografií. Zápisky psané neotřelým jazykem dokazují, že stát se pomocníkem na lokomotivě znamenalo například šestnáctihodinové služby o víkendech, motorový olej až za ušima a také nezapomenutelné diskuze se strojvedoucími. Kdo má rád železnici, toho určitě pohltí poutavé vyprávění nejen, co se dělo na lokomotivách, ale i při železničních výletech po síti ČSD, jichž pan Šindlauer absolvoval díky svému „prasáctví“ neobvyklé množství. Krásné ilustrace jsou doplněny také dobovými kolejovými nákresy stanic. Publikaci lze zakoupit například v prodejně Corona v Hybernské centrum v Praze 1 za 650 Kč. (mah)



Parní lokomotivy řady 476.0

Na počátku června se dostala na knihkupecké pulty jako osmnáctý svazek Knihovny světa železnice zbrusu nová publikace nakladatelství Corona. Autor Vladislav Borek se na 224 stranách formátu A4 věnuje poněkud netradičním parním strojům řady 476.0, které dostaly neoficiální přezdívku Rudý ďábel. Šlo o několik jednotlivých kusů, které byly vyrobeny v plzeňské Škodovce na počátku padesátých let. Byť byly tyto lokomotivy výkonné a vcelku moderně vybavené, jejich provoz byl problematický. Tyto stroje totiž měly neobvyklou koncepci s tříválcovým sdruženým parním strojem. Měla se stát jejich předností, opak byl ale pravdou. Tři mašiny byly určeny pro bývalé Československé státní dráhy a čtvrtý kus pojmenovaný jako Drug, tedy rusky přítel, byl darován „tatičkovi“ Stalinovi a zmizel nenávratně v bývalém Sovětském svazu. Kniha, vybavená 227 výkresy, reprodukcemi, černobílými a barevnými fotografiemi, mapuje jak vývoj, tak výrobu a provoz těchto zajímavých a unikátních strojů, deponovaných v depu Píerov. Publikaci lze zakoupit za 799 Kč například ve firemní prodejně nakladatelství Corona v Hyberská centrum v Praze 1, ale i jinde. (mah)



Severní dráha císaře Ferdinanda, Lipník – Bohumín



Knihovna muzea

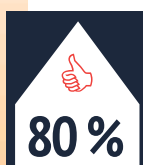
VYDÁVÁ NAKLADATELSTVÍ
ŽELEZNIČNÍ MUZEUM MORAVSKOSLEZSKÉ

č. 7
2017



SEVERNÍ DRÁHA CÍSAŘE FERDINANDA
Lipník - Bohumín

Nedávno vydalo nakladatelství Železničního muzea moravskoslezského již sedmou publikaci, tentokrát pojednávající o části Severní dráhy císaře Ferdinanda (KFNB) mezi Lipníkem a Bohumínem. Úsek, budovaný v letech 1844 až 1847, byl předán veřejnosti 1. května 1847. I když bylo již o této první parostrojní železnici v tehdejší rakouské monarchii, vedoucí z Vídně do Bílky a dále do Haliče, napsáno již hodně děl, autor Pavel Sládek uveřejnil v nové knize řadu nových materiálů, které opět o krůček přibližují tehdejší atmosféru. A to včetně projektování dráhy a vlastní výstavby i technických unikátů, jakými jsou dodnes stojící viadukty mezi Jezernicí a Hranicemi na Moravě. Zajímavé jsou také provozní zajímavosti a vývoj „Ferdinandky“ po zestátnění v roce 1906, kdy dráha postupně přecházela z parního provozu přes motorizaci až k dnešním dnům, kdy se po ní prohánějí nejmodernější elektrické vlaky. Spis mimo jiné čtenářům předkládá i některé, dosud nezveřejněné historické údaje, situační plány stanic i zastávek, projekty prvních nádražních budov a dobové fotografie, mající vztah k této dráze. Významná část je tak věnována obcím Moravská Ostrava a Přívoz, kdy od první písemné zmínky v roce 1267 letos uplyne již 750 let. Tehdy se však jednalo o dvě samostatné obce, jejichž další společný osud spojilo nejen dobývání uhlí a rozvoj průmyslu, ale hlavně výstavba této dráhy. Tuto 170stránkovou publikaci lze zakoupit například v pokladně Železničního muzea moravskoslezského ve stanici Ostrava střed, kde je na téma „Ferdinandka“ otevřena i výstava. Cena publikace při koupi v muzeu je 140 Kč. (red)



Za krásou a pohostinností Makedonie

Jedním z nástupnických států bývalé Jugoslávie je i Makedonie. Její správný název kvůli sporům s řeckým sousedem zní Bývalá jugoslávská republika Makedonie. Země krásné přírody a pohostinných lidí má i svou malou železniční síť, kterou si nyní přiblížíme.

JIŘÍ MAZAL | FOTO: AUTOR

Hlavní nádraží ve Skopje, makedonské metropoli, budí dojem spíše betonového bunkru. V jiné krajině by se mohlo stát věhlasnou stavbou, na kterou se všichni jezdí dívat, ne tak ve zdejších reáliích. Jedná se o dílo věhlasného japonského architekta Kenza Tangeho, který nádraží navrhl v 60. letech poté, co to stávající bylo poškozeno ničujícím zemětřesením. Nikdy nebylo zcela dokončeno a u některých nástupištích koleje chybí. Při dnešním skromném provozu je i těch zbývajících zbytečně moc, nemluvě o předimenzovaných interiérech, ze kterých dýchá smutná prázdnota. Stačí ale projít spojovacími dveřmi, a ocitnete se v rušném mumraji autobusové stanice.

Bývalé nádraží však stále existuje, respektive to, co z něj zbylo – kdysi nejkrásnější staniční budova na Balkáně dnes slouží jako muzeum o zemětřesení z roku 1963. Interiér je plný působivých fotografií pořízených bezprostředně po přírodní katastrofě.

Rozporuplné centrum

Z muzea stačí ujít jen pár kroků do centra města, které v nás zanechává poněkud rozporuplný dojem. Současní makedonští mocipáni se rozhodli pro bombastickou výstavbu, která by se spíše hodila do Moskvy 50. let než do 21. století. Množství muzeí a vládních budov tak připomíná klasicistní zámky plné štuků, balustrád a sloupů. Další domy rostou jak houby po dešti. Přes řeku se klene hned několik mostů vedle sebe – samozřejmě také patřičně nazzdobených – a další se staví. Kolorit dokreslují nevkusné lodě sloužící jako restaurace zabudované do koryta řeky. Nezbývá než politovat makedonského daňového poplatníka! Za touto přehlídkou nevkusů již následuje stará osmanská čtvrť plná rázovitých obchodních uliček, z nichž by nemálo ocenilo novou dlažbu.

Za zmínku stojí i zdejší MHD. Nedávno byla výrazně obnovena červenými patrovými autobusy čínské výroby, takže na první pohled by se mohlo zdát, že jste se právě ocitli v Londýně. Ty doplňuje široké spektrum nejrůznějších západních ojetin, některé ještě mají cedule s originálními destinacemi.

Nevalná údržba vlaků

Makedonie však není jen Skopje. Vlakem se přesouváme do 230 kilometrů vzdálené Bitoly chloubou místních železnic, nízkopodlažní motorovou jednotkou čínské produk-



ce. Makedonci zakoupili, tedy, lépe řečeno si na ně půjčili, čtyři dieselové a dvě elektrické jednotky a hlavním kritériem byla samozřejmě nabízená cena. Při zdejší (ne)údržbě sotva rok staré vlaky již není zrovna v nejlepší kondici. Hned na první pohled zaujme lehce promáčkuté čelo, zjevně od neopatrného posunu, a v interiéru je vidět, že úklid končí vytřením podlahy. Plusem jsou cel-

kem pohodlné plyšové sedačky a velkorosý prostor pro zavazadla, který traťoví dělníci zaplnili množstvím nářadí. Železničáři představují vůbec nejčetnější skupinu cestujících, ti ostatní raději míří do frekventovaných autobusových linek. Ve vysokopodlažní části vozidla zaujme podélné sedadlo pro invalidu (chudák, než se sem vyškrábe) a mohutná víka v podlaze.



Alespoň tratě jsou ve velice dobrém stavu, a dráha do Bitoly je navíc součástí větve X. panevropského koridoru. Stanice obsazené výpravčím se tak pyšní novou fasádou, z těch ostatních však mnohdy zůstaly jen obvodové zdi. V Bitole se hned před nádražím skví obrovská cedule hlásající rekonstrukci koridoru dále do Řecka. Končit se mělo 30. 6. 2016... aha, vypadá to spíše, že se ještě ani pořádně nezačalo. Koleje za stanicí zarůstají trávou, všude je ovšem spousta železničního materiálu, tak se přeci jen už něco děje.

Vzhůru k Ohridskému jezeru

Bitola byla v dobách Osmanské říše natolik významným městem, že tu mnoho států mělo dokonce svá vyslanectví. Po nich zbyla řada výstavných vilek, některé již v poněkud zbědovaném stavu. Na té nejzdevastovanější se skví cedule hlásající pobočku sociálního odboru. Město obklopené kulisou hor v nás jinak zanechává velmi příjemný dojem a autobusem pokračujeme dále k Ohridskému jezeru. Přestárlý Mercedes má však tu nevýhodu, že přes okna není vůbec nic vidět. Špína se za léta provozu natolik zažrala, až vytvořila takřka neprospustnou vrstvu.

Město Ohrid spolu s Ohridským jezerem představují oblíbená výletní místa nejen mezi Makedonci. K Ohridu patří stejně tak starobylé kostely jako rázovité rybářské restaurace na březích jezera. Jen ceny jsou tu dost vyšší, je znát, že turistů sem jezdí hodně. Takřka k povinnosti patří plavba po jezeře. Jelikož mimo sezónu velké lodě plují jen o víkend, necháme se „odchytit“ jedním z domorodců nabízejícím svezit ve své malé loďce. Nakonec se nás sejde deset dobrodruhů a zamíříme do 30 km vzdáleného kláštera Sveti Naum, kousek od albánských hranic. Kocháme se zdejší nádhernou přírodou, plnou skal padajících rovnou do moře, kouzelných pláží, zapadlých vesnic i horských velikánů, které jezero obklopují. Nechybí četné zastávky včetně oběda z čerstvě vylovených ryb nachystaných na grilu. Zároveň nám nemůže uniknout, že tu mají zavedenu jakousi obdobu EET – téměř všude nám vnucují účtenku. Vida, i v Makedonii to jde.

Do Kičeva i Tetova

Z Ohridu míříme do Kičeva, kde končí odbočná trať ze Skopje. Jediný pár vlaků odtud odjíždí brzy ráno, i tak nalézáme při večerní návštěvě nádraží plně obsazené a v kanceláři sedí výpravčí. Ráno je dokonce otevřená i pokladna. Vlak je tvořen jediným značně zanedbaným vozem a mohutnou šestinápravovou lokomotivou. Opravdu do očí bijící produktivita! V probouzejícím se dni projíždíme překrásnou krajinou nad divokým údolím. Naše kupé postupně obsazují železničáři, kteří nám kouří pod nosem. „Obyčejní“ cestující se postupně nahušťují v uličce, na což je zdejší středoškolská mládež očividně zvyklá. Většina stanic je neobsazená a zpusťovaná. Na jedné zastávce před Skopje najednou mládež hromadně vystupuje a míří k opodál stojícím mikrobusům. Alespoň návazná doprava funguje vzorně.

Na závěr se podíváme do Tetova, města s největší albánskou menšinou. Je právě velikonoční neděle, tak mi tetka v autobuse sedící vedle mě popřeje požehnané Velikonoce a obdaruje mě malovaným vajíčkem. Nezapomene se také pochlubit vnukem studujícím na stipendium v Praze. Mé kroky míří v jinak nepřilíživém městě ke klášteru Arabati Baba Teke. Jak už název napovídá, nejedná se o svatostánek křesťanský, ale muslimský, konkrétně dervišů. Tento mystický řád je známý hlavně tím, že se snaží dosáhnout extáze (a sblížení s bohem) pomocí tance. Procházím si zcela prázdný komplex, až se objeví jediný zde žijící mnich. Usedáme a pouštíme se do družného hovoru. Komunikace sice trochu vážně, srbochorvatsky moc nerozumím a mnich zase neumí anglicky, ale hlavní myšlenky si sdělit dokážeme a já se skláním před jeho učeností a tolerantností. Chlubí se četnými články, které o něm a jeho klášteru vyšly. Putin a Erdoğan jsou pro něj diktátory, je smutný z nevráživosti mezi národy bývalé Jugoslávie a doufá, že sousední Kosovo postupně projde demokratickou proměnou ze stávajícího mafianského režimu prolezlého korupcí.

Loučíme se, já se plný dojmů vracím do Skopje a říkám si, že do Makedonie bych se rád ještě někdy podíval.

ZEMĚ V KOSTCE

Makedonie je vnitrozemský stát na Balkánském poloostrově. Vznikl v roce 1991 jako jeden z nástupnických států bývalé Jugoslávie. Hlavním městem je Skopje. Ostatní významná města jsou Bitola, Kumanovo, Prilep, Tetovo, Ohrid, Veles, Štip, Kočani a Gostivar. V zemi je více než 50 jezer a šestnáct hor vyšších než 2000 metrů. Makedonie je členem OSN a Rady Evropy. Dopravní infrastruktura není příliš rozvinutá, což je dáno i hornatým povrchem, je však kvalitnější než v sousední Albánii. Nejdůležitější tranzitní trasou, v níž vede dálnice a hlavní železnice, je směr Bělehrad – Skopje – Soluň. Železniční síť o délce 920 km tvoří hlavní trať vedoucí ze Srbska přes Skopje a napříč Makedonií do Řecka, po níž jezdí několik mezinárodních rychlíků, a také nepřilíživě frekventované odbočky (Skopje – Priština /Kosovo/, Skopje – Tetovo – Kičevo, Veles – Bitola, Veles – Kočani). Spojení s Albánií chybí, je však připravována stavba trati na hranici s Bulharskem.

Zdroj: Wikipedia



Záplavy v roce 1997: když voda zabíjela

Začalo to nenápadně několika bouřkami, které dorazily večer po prosluněném pátku. Následným víkendovým lijákům zpočátku nikdo nevěnoval pozornost. To, co však déšť nakonec přinesl, nečekal nikdo. V některých místech spadlo během tří dnů tolik srážek, co jindy za půl roku. Hladiny Odry a Moravy se zvedly až k úrovni pětisetleté vody. Voda zaplavovala zahrady, silnice, železniční trati a drala se i do domů a bytů. Tak začala v červenci 1997 na Moravě jedna z nejhorších povodní v novodobé historii země.

PETR SLONEK | FOTO: IVAN SKULINA, ČTK

Během několika dnů mezi 4. a 8. červencem 1997 spadlo v povodí Odry a Moravy místy až přes polovinu ročního úhrnu. Na Lysé hoře dokonce za jediný den zaregistrovali těžko uvěřitelných 234 mm vody. Na Pradědu napršelo za celý měsíc 661 milimetrů, což představovalo 450 % průměrných červencových a 50 % průměrných celoročních srážek. Především v horských oblastech nebyla půda schopna absorbovat takto vysoké množství vody. Morava, Odra i jejich přítoky se proto rychle rozvodnily na úroveň stopadesátileté až pětisetleté vody a povodeň zasáhla jednu třetinu území Moravy a Slezska a část východních Čech. Záplavy postihly i území Polska, Slovenska a Rakouska.

Troubky symbolem

Následky řádění živlů byly obrovské. V Otrokovicích voda zaplavila několik čtvrtí, ochromila továrnu na výrobu pneumatik, zničila i desítky obchodů a skladů. Tři týdny pod vodou nenávratně změnilu podobu tohoto měs-

ta, kde musely jít k zemi stovky domů zejména z nepálených cihel. Radnice tu dokonce režínovala na památkovou zónu a místní mohli své domky opravovat podle své fantazie a hlavně s ohledem na finanční možnosti. Místo unikátních cihlových teď mají domky pestrobarevné fasády. A Otrokovice proto vypadly z učebnic architektury. Podobně však dopadly další desítky měst a obcí, které se ocitly bez elektřiny, plynu a pitné vody. Záchranáři evakovali desetitisíce lidí.

Symbolem katastrofálních povodní se staly Troubky. Zahynulo zde devět obyvatel a k zemi šlo zhruba 150 domů. Zkáze neušly ani sousední obce Bochoř, Citov nebo Vlkoš. Tragédii si prožili obyvatelé Bystřičky na Vsetínsku. Lidé tu našli nedaleko vody mrtvého novorozence. Pátrání po jeho matce bylo marné, jak se ukázalo později, utonula. Během povodní v roce 1997 zahynulo 49 lidí, zničeno bylo 2 152 domů, strženo 26 mostů a celková škoda dosáhla 63 miliard korun. Pojišťovny tehdy řešily neuvěřitelných 117 000 případů a vyplatily devět miliard korun. Zároveň ale katastro-

fa mezi lidmi vzbudila nevídanou vlnu solidarity – na povodňová konta dorazilo 800 milionů korun. Lidé kromě toho darovali oblečení, posílali do postižených lokalit balíky pitné vody, deky nebo hygienické a čisticí potřeby či vysoušeče.

Železnice v troskách

Nevídané škody napáchala velká voda také na infrastruktuře, železnici nevyjímaje. Na mnohých tratích byl přerušen provoz, některé doslova povstaly z popela. První příznaky blížící se živelné pohromy se objevily 6. 7. 1997 v 12:55 v České Třebové, kde spadly stromy ohrožily provoz vlaků, později i v oblasti Jesenícka – trati Bludov, Rudná nad Moravou, Písečná, Mikulovice. O den později vykořelej vlak EC Sobieski před stanicí Suchdol nad Odrou v okrese Nový Jičín kvůli zřícení vodou podemletého mostu. Zranilo se tehdy více než 60 lidí. Následkem vytrvalého deště se rozvodnily řeky, které zaplavily rozsáhlá území a důležitá okresní města – Olomouc, Přerov a Ostravu. Mezi 6. až 11. červencem museli členo-

POVODNĚ V ROCE 1997

Povodeň na Moravě a Odře postihla mezi 5. a 16. červencem 1997 Moravu, Slezsko a východ Čech, celkem třetinu území České republiky. Zahynulo 49 lidí, zcela zničeno bylo 2 152 domů. Neobyvatelných zůstalo celkem 5 652 budov. Strženo muselo být 26 mostů. Škoda dosáhla 63 miliard korun. Pojišťovny v souvislosti se záplavami řešily přibližně 117 000 případů a poškozeným vyplatily 9 miliard korun.



JAK ŠLY DNY S VELKOU VODOU

■ 4. července

Meteorologové upozornili na vydatné srážky.

■ 5. července

Na severní Moravě a ve Slezsku začalo pršet.

■ 6. července

Přival deště zaplavil silnice v okresech Nový Jičín, Frýdek-Místek, Vsetín, Karviná a Ostrava. Prakticky všude byly vyhlášeny stavy povodňové aktivity, třetí stupeň na Bečvě u Valašského Meziříčí, na Jesenícku a na Bruntálsku. Některé obce byly evakuovány.

■ 7. července

Záplavy si vyžádaly prvních pět obětí. Z břehů se vylily Opava, Opavice, Bělá, Bečva, Tichá Orlice, Třebovka, Smědá, Úpa a Morava. U Suchdolu nad Odrou na podzemleté trati vykolejil mezinárodní rychlík Sobieski, přes 60 lidí bylo zraněno. Do postižených oblastí se začali sjíždět záchranáři.

■ 8. července

Obec Troubky na Přerovsku zalila voda a po pár hodinách nechala v troskách 150 domů. Na Bruntálsku voda zaplavila přes 70 procent obcí, na Jesenícku desítky měst a obcí. Většinu moravských tratí musely ČD vyřadit z provozu.

■ 9. července

Povodňová vlna postoupila k jihu a zaplavila Kroměřížsko, v centru Olomouce se rozlila Morava. Voda protrhla hráz u Hradce Králové. V Ostravě stoupla hladina Ostravice a ohrozila podniky Vítkovice a Nová Huť.

■ 10. července

Povodeň už postihla 23 okresů. Krize nastala na dolním toku Moravy, voda zasáhla Kroměříž, Zlín a Uherské Hradiště. Na severu Moravy a ve východních Čechách se lidé začali vracet domů. Objevilo se rabování.

■ 11. července

Morava zaplavila Uherské Hradiště a Otrokovice. Evakuováno bylo už přes 25 tisíc lidí.

■ 12. července

Morava zaplavila další část Uherského Hradiště, evakuována byla nemocnice. Velká vlna se vylila před Veselím nad Moravou. Na všech tocích Labe hladina poklesla.

■ 13. července

Morava vystoupila z břehů ve Veselí nad Moravou a zatopila Moravský Písek. Do Česka přicházela humanitární pomoc a peníze ze zahraničí.

■ 14. července

Voda se přiblížila k Hodonínu, ze kterého muselo odejít několik tisíc lidí.

■ 15. července

Záplavová vlna začala po deseti dnech ztrácet na síle. Pod vodou byla stále část Uherského Hradiště.

■ 16. července

Lidé se začali vracet do postižených oblastí a uklízet spoušť.



vé HZS ČD evakuovat z okolí mnoha tratí desítky osob, odčerpávat vodu ze zatopených prostor a odstraňovat nejrůznější překážky z tratí. Na několik dnů byl zcela zastaven provoz na klíčových železničních tratích, neboť byly z provozu zcela vyřazeny nejdůležitější železniční uzly Moravy – Přerov a Olomouc.

Trať vstala z popela

Také železnice měla při povodních svůj symbol zkázy. Stala se jím trať Šumperk – Kouty nad Desnou. Záplavy ji poničily tak, že se uvažovalo jejím zrušení. V některých místech byla zcela rozmetána – například v Loučné nad Desnou – a zbořeny byly i železniční mosty v Rejhoticích, Rapotíně či Šumperku. Tehdejší vedení ministerstva dopravy o ni však nejevilo příliš velký zájem. Nakonec se ale už o rok později na zdevastovanou trať vlaky vrátily. A to

především díky úsilí místních lidí a Svazku obcí údolí Desné. Museli však překonat mnohé legislativní překážky. Tehdejší zákony například neumožňovaly pronajmout někomu státní majetek, i když byl zničený a nefunkční. Pro úředníky to bylo v té době zcela nové.

Vesnice z údolí Desné se přesto spojily, podařilo se jim sehnat finanční prostředky, trať nakonec opravily a zprivatizovaly. Zrodila se tak první soukromá železniční trať v Česku. Jedním z majitelů se stal právě Svazek obcí údolí Desné. A tak už 30. dubna 1998 projel po části trati „Železnice Desné“ první slavnostní parní vlak, aby pak následující den – 1. května – mohla být obnovena v úseku Šumperk – Petrov nad Desnou – Sobotín pravidelná doprava. Zpočátku se jezdilo pouze kyvadlově a až k 1. změně jízdního řádu dne 19. 6. 1998 byl prozatímní jízdní řád změněn na definitivní. ♦





Díky za skvělý přístup zaměstnanců Českých drah ve stanici Cheb

Chtěl bych vás touto cestou požádat o vyslovení uznání a díky zaměstnancům Českých drah. A to v souvislosti s nedávnou jízdou mého známého vlakem ČD. Pan Chemnitzer, který v sobotu 17. června cestoval se synem v invalidním vozíku, by rád vyjádřil poděkování za pomoc ve stanici Cheb u vlaků 20971 a 20976. Táta a syn byli z profesionálního přístupu a chování vašich zaměstnanců velice nadšení. Moc jim oběma pomohli a cestu díky nim zvládli bez nejmenších problémů. Pán mě proto poprosil, abych pochvalu poslal dál, aby se dostala na patřičná místa. A proto tak nyní činím. Pozdravujte, prosím, vlakovou posádku a dotčený staniční personál! Zaslouhují si velké uznání. Přeji všem příjemné prázdniny a dovolené, a pokud možné klidné a hezké léto. Až už v práci či někde v přírodě.

LUZT GRUNER

Pozn. redakce: Vlak Os 20971 doprovázeli v sobotu 17. června vlakvedoucí RP ZAP Ústí nad Labem, SVČ Cheb Regina Němcová a vlak Os 20976 vlakvedoucí RP ZAP Ústí nad Labem, SVČ Cheb Bohumil Habla.

Pracovníci ČD zajišťující asistenční službu pro nevidomé byli perfektní

Ráda bych velmi pochválila pracovníky Českých drah, kteří zajišťují asistenční službu pro nevidomé. Klienti Nadačního fondu Mathilda /www.mathilda.cz/ využili těchto služeb v Praze na hlavním nádraží, a to v sobotu 8. 7. 2017, kdy potřebovali doprovod k vlaku jedoucím v 10 hodin do Příbyslavi. Jednalo se o desítku lidí spolu s jejich vodícími psy. Pracovníci asistenční služby bravurně zvládali komunikaci s nevidomými, byli velmi vstřícní a ochotní. Tuto službu využili naši klienti i při cestě zpět z Příbyslavi, a to v neděli 15. 7. 2017, kdy jeli vlakem v 9:45 do Prahy na hlavní nádraží. Služba jim zajistila oddíl pro deset lidí, kde měli veškeré pohodlí, a to jak pro sebe, tak i pro své vodící psy. Ještě jednou moc děkujeme a máme radost, že asistence na nádražích funguje tak, jak má.

BLANKA STARÁ, NADAČNÍ FOND MATHILDA

Odpověď redakce: Děkujeme za projevení uznání. V dnešní době bývá zvykem s chválou spíše šetřit a poukazovat pouze na negativa. O to více nás dopis vyjadřující uznání potěšil.



Švýcaři otestují v provozu vlaky bez strojvedoucích

Práce strojvedoucího se zdá být velmi jistým povoláním. Dopravci po celé Evropě jich mají nedostatek, navíc řada řidičů vlakových souprav přeluhuje a jezdí ještě v důchodovém věku. Během několika let se to však může změnit. Dopravci a výrobci vozidel totiž čím dál intenzivněji plánují nasazení autonomních vlaků, které bude řídit počítač. Takové vlaky jsou zatím doménou uzavřených tratí, jako je například metro nebo převoz lidí mezi terminály na letištích. Brzy by se však měly soupravy bez strojvedoucích ocitnout na běžných kolejích. První dopravce už oznámil plány na testování takových vlaků v reálném provozu. Švýcarský soukromý dopravce Schweizerische Südostbahn (SOB) navíc plánuje zavedení těchto vlaků během tří let. Pilotní provoz na tratích okolo St. Gallenu by měl v následujících měsících ukázat, nakolik jsou plány společností reálné. SOB předpokládá, že systémem pro automatické řízení vlaků instaluje do svých současných vozidel. Jezdit budou na tratích, kde bude část vlaků dál řízena lidmi. Na vlcích bez strojvedoucích navíc zatím nic nešetří, protože pro jistotu budou v soupravách dál jezdit lidé jako pilotky, kdyby počítač selhal. Zkušební provoz má ukázat, zda se novinka osvědčí, nebo zda půjde o slepou vývojovou větev. Například ve Washingtonu se po nehodě automatických souprav v roce 2009 zatím k jízdě bez strojvedoucích vracet nebudou.

MF Dnes 10. 7. 2017

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

ČD zřejmě budou dál provozovat dopravu v Moravskoslezském kraji

Moravskoslezský kraj začal včera vyjednávat s Českými drahami o nákupu nových vlakových souprav. Chce s tímto dopravcem do konce letošního roku podepsat smlouvu, která bude platit až do roku 2027. „S představiteli Českých drah budu jednat. Naším cílem je, aby jezdilo více spojů, aby soupravy byly moderní, ale také to, aby se snížila cena za ujetý kilometr, která je nyní 130 korun,“ sdělil náměstek moravskoslezského hejtmána Jakub Unucka (ODS). Dodal, že v současnosti kraj dotuje železniční dopravu částkou 880 milionů korun. Podobnou sumu dává také na zajištění autobusové dopravy v regionu. Nová smlouva s ČD by měla začít platit až od 3. prosince 2019. „Začínáme teď vyjednávat tak brzy proto, že ministerstvo dopravy na konci června zveřejnilo nové podmínky, za kterých si budou moci kraje, případně dopravci kupovat vlaky s pomocí evropských dotací. A my si chceme v první vlně nechat koupit vlaky na trať do Frenštátu a potom taky vlaky na tratě v okolí Ostravy. Pokud to nestihneme do konce roku, tak o ty peníze přijdeme,“ vysvětloval Unucka. Pokud se kraj s ČD nedohodne, obrátí se na další dopravce. Výběrové řízení na dopravce vlaků nyní kraj prý vyhlášovat nemusí.

Právo, ČTK 18. 7. 2017

Hlavní město Praha koupí budovu Nákladového nádraží

Praha začne jednat s Českými drahami o odkupu budovy Nákladového nádraží Žižkov. Schválila to dnes rada města. Financovat nákup bude magistrát z rozpočtové rezervy, určené pro akvizice nemovitostí. Nákup by město podle zastupitele Matěje Stropnického (Zelení/Trojkoalice) rádo uskutečnilo do podzimu. Podle dlouholetých plánů má v památkově chráněné budově nádraží vzniknout kulturní a vzdělávací centrum. „Pokud vše půjde dobře, na podzim by se mohl nákup uskutečnit,“ uvedl Stropnický, který s myšlenkou nákupu přišel. Hlavní město má ze zákona možnost požádat o nákup budovy od státu bez výběrového řízení za předpokladu, že budoucí využití bude obecně prospěšné. Podle plánu, který si před dvěma lety nechala zpracovat radnice Prahy 3, by nákup nádraží a jeho přeměna na společenské a kulturní centrum vyšla na zhruba dvě miliardy korun. Samotná transformace by stála 1,1 až 1,7 miliardy korun bez DPH. Funkcionalistická budova měla původně ustoupit výstavbě společnosti Žižkov Station Development, která vznikla spojením České dráhy a firmy Sekyra Group, z demolic se však sešlo. Objekt je od roku 2013 kulturní památkou. O budovu projevil zájem také Národní filmový archiv.

ČTK 19. 7. 2017

Studii rychlotrati do Břeclavi chtějí zpracovat čtyři firmy

Studii proveditelnosti plánované vysokorychlostní železniční tratě vedoucí z Prahy do Brna a dále do Břeclavi chtějí zpracovat čtyři firmy. Nejnižší cenu za zpracování materiálu předložila projekční společnost Sudop, která požaduje zhruba 17 milionů korun. Kromě ní se soutěže účastnily společnosti Af Cityplan, Prodex a sdružení Centra pro efektivní dopravu (Cedop) a francouzské projekční firmy Egis Rail. Vyplývá to z materiálů SŽDC. Zatím není jasné, kdy bude soutěž rozhodnuta. Připravovaná rychlotrať patří do páteřní sítě vysokorychlostních železnic, kterou letos v květnu schválila vláda. Studie proveditelnosti má ověřit efektivitu stavby tohoto spojení a její konkrétní parametry, například vhodnou rychlost, pro jakou by měla být trať konstruována. Celá síť rychlotratí má vyjít na zhruba 650 miliard korun. Síť rychlotratí má doplnit konvenční železnici a přesunem dálkové osobní dopravy tak uvolnit na současných koridorových tratích více prostoru nákladním vlakům. Vysokorychlostní vlaky by po nových tratích mohly jezdit i více než 300kilometrovou rychlostí. V současnosti je možné v Česku jet nejvyšší 160kilometrovou rychlostí, a to jen v některých úsecích.

ČTK 10. 7. 2017

Moldavská trať se opraví, vlaky se na ni vrátí na podzim

Má své webové stránky, profil na Facebooku, referuje o ní internetová encyklopedie Wikipedie, objevila se na známkách, zabývá se jí dokumentární film. Moldavská horská dráha spojující Most s Moldavou v Krušných horách je díky své historii velmi známá. V polovině března však přestaly na části slavné tratě jezdit vlaky. Nedaleko Mikulova se totiž „hnuly“ koleje poté, co se dal do pohybu násep i opěrná zeď. V úseku mezi Osekem a Moldavou tak musejí od té doby zaskakovat autobusy a cestující přeseďat. Teď už se ale konečně hnuly i pomyslné ledy, co se týče opravy trati. Nad jejím termínem dlouho visel otazník, nyní už je však jasno – dělníci a stavební stroje se na trať vydají v nejbližších dnech. „V pondělí předáváme staveniště zhotoviteli,“ sdělil mluvčí SŽDC Marek Illiaš. „To je perfektní zpráva. Snad se všechno stihne, než začne na přelomu roku platit nový jízdní řád,“ raduje se Martin Müller, předseda Klubu přátel krušnohorské železnice. Datum obnovení provozu ale zatím zůstává neznámé. „Předpokládáme podzim letošního roku. Bude velmi záležet na skutečném stavu podloží,“ poznamenal Illiaš. Cena opravy má činit 53 milionů korun.

MF Dnes 10. 7. 2017



SLOVENSKO

Penzion PRIMA

Dvoulůžkové pokoje s možností až 2 přistýlek cca 350 m od koupaliště
6-7 nocí s polopenzí a celodenním vstupem na koupaliště
Pobyty pondělí–neděle nebo pondělí–pondělí
Cena po dotaci, na 6 nocí 4 000 Kč, na 7 nocí 4 700 Kč

Více na www.cdtravel.cz nebo tel. 972 243 052, pí. Fagulová



TURECKO, ALANYA

hotel REMI ****

Hotel v blízkosti centra Alanye,
od pláže je oddělen pouze místní komunikací
Lehátka i slunečníky u bazénů zdarma, na pláži za poplatek
Pobyty jsou možné na 7 nebo 11/12 nocí, letecky pouze z Prahy

Více na www.cdtravel.cz nebo tel. 972 243 055, pí. Handrejchová

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

Žij, cestuj. Užívej!

BRATISLAVA

od 324 Kč

POPRAV

od 351 Kč

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



Foto: Jaroslav Krenek



Svezte se parním vlakem po Kolečovce!

29. ČERVENCE, 5., 12., 19. A 26. SRPNA 2017

Každou prázdninovou sobotu jezdí z Lužné u Rakovníka do Kolečovic a zpět historické parní vlaky. Svězt se s nimi můžete po trati Krupá – Kolečovice, na které byla pravidelná osobní doprava ukončena v roce 2006. Dvanáctikilometrová lokálka Kolečovka – jak se jí zkráceně říká – vede kolem chmelnic ževsi, kde je na vlečce k vidění výstava historických drážních vozidel a exponátů Klubu historie kolejové dopravy. Expozice je otevřena pouze ve dny muzejního provozu na Kolečovce. Prohlídku se vyplatí nechat až na zpáteční cestu, protože v zastávce Kněževes má parní vlak hodinovou přestávku. Jednosměrná jízdenka stojí 100 Kč, zpáteční 180 Kč. Kompletní ceník a jízdní řád najdete na www.kolesovka.eu nebo na www.cd.cz/zazitky.

Nejbližší železniční stanice:
Lužná u Rakovníka



Foto: Výstaviště Floria

OD 10. DO 13. SRPNA 2017

V Kroměříži najdete Zahradu smyslu

Na kroměřížském výstavišti se od 10. do 13. srpna uskuteční už 41. ročník celostátní prodejní výstavy Floria LÉTO, na níž pořídíte nejrůznější potřeby pro dům a zahradu. K hlavním lákadlům bude patřit impozantní expozice vytvořená ze stovek odrůd řezaných květin na téma Zahrada smyslu. Malí návštěvníci se mohou těšit na Dětský svět se spoustou atrakcí. Květinová výstava se i letos rozšíří mimo areál výstaviště. Přední zahradičtí aranžéři vyzdobí kroměřížský kostel svatého Jana Křtitele a barokní kapli Bolesné Panny Marie u sv. Morice. Po celou dobu výstavy je pro návštěvníky připraven bohatý doprovodný program. Přijďte do Kroměříže na výstavu vlakem a získáte pro předložení platné jízdenky ČD (do stanice Kroměříž nebo Hulín) k jedné vstupence zakoupené za základní vstupné druhou zdarma. Více informací o výstavě naleznete na www.vystavistefloria.cz.

Nejbližší železniční stanice:
Kroměříž



Foto: Václav Rubáš

29. A 30. ČERVENCE 2017

Na nádraží v Dubí vystavují fotografie

Poslední víkend v červenci budou v prostorách nádraží v Dubí vystaveny fotografie jedné z našich nejkrásnějších lokálek – tzv. Moldavské horské dráhy, tedy tratě Most – Moldava v Krušných horách. Výstavu s názvem Nádraží Dubí žije si můžete prohlédnout 29. a 30. července od 10:30 do 18:30 hod. Moldavskou horskou dráhou bývá trať nazývána pro svůj profil a stavební provedení. Vlak na ní překonává náročný horský terén pomocí tří viaduktů a dvou tunelů. Trať spojuje Most a Moldavu v Krušných horách vedla kdysi až do saského Freibergu. Pryč jsou sice doby, kdy se po trati proháněly rychlíky z Prahy a vlaky dál z Moldavy pokračovaly do Saska, chudší provoz ale této romantické železnici nic neubral na krásě. Na čtyřicetkilometrové trati není nouze o zajímavá místa. Na nádraží Moldava v Krušných horách vykonával v roce 1938 funkci výpravčího spisovalatel Adolf Branald.

Nejbližší železniční stanice:
Dubí



Foto: archiv zámku Světlá nad Sázavou

DO 31. SRPNA 2017

S dětmi na zámek Světlá nad Sázavou

Hledáte zámek, kde se nebudou nudit ani vaše děti? Přijďte do Světlé nad Sázavou. V zámku nabízejí čtyři prohlídkové okruhy, z nichž dva jsou zacíleny na dětské návštěvníky. V expozici Dětské království si lze prohlédnout různé papírové modely hradů a zámků nebo autíček a nechybějí ani panenky, medvídci a další hračky. Na dětském pohádkovém okruhu s názvem Na Sázavě se malí návštěvníci seznámí interaktivní formou s posázavskými pověstmi inspirovanými knihou Eduarda Douška. Pokud předložíte v pokladně zámku jízdenku na vlak ČD nebo In Kartou, získáte do konce srpna k jedné vstupence druhou zdarma (platí pro dospělého návštěvníka). Na zámku můžete vyzkoušet také Exit games ve stylu staročekých bájí. Abyste se dostali ze zamčené místnosti, musíte během jedné hodiny vyřešit různé šifry a nástrahy. Více informací o zámeckých atrakcích najdete na www.zameksvetla.cz.

Nejbližší železniční stanice:
Světlá nad Sázavou