

Železničář

22. ZÁŘÍ 2016 | CENA 15 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVÁJÍ ČESKÉ DRÁHY



19

ROČNÍK XXIII

Z OBSAHU

6-7 ROZHOVOR

S předsedou představenstva a generálním ředitelem ČD **Pavlem Krtkem** jsme hovořili o arbitráži se Škodou Transportation i o vyjednávání o mzdách.



8-9 ZPRAVODAJSTVÍ

Je to už 50 let od chvíle, kdy **Ostře sledované vlaky** poprvé vyrazily na filmová plátna. Kulaté výročí si připomněly i České dráhy prostřednictvím historického vlaku.

11-14 TÉMA

Šestý ročník **Národního dne železnice** letos přivítá Cheb. Velkolepou událost podtrhnou svou přítomností tři desítky kusů historické i současné techniky.

15 ZAHRANIČÍ

Vedení rakouských státních **drah ÖBB** v budoucnu neplánuje oddělení stavební a provozní části podniku. Tvrdí totiž, že po jejich sloučení se kvalita služeb zlepšila.

16-17 RECENZE

V další recenzi železničních modelů se zaměříme na jednu z novinek letošního roku, model kotlového vozu řady **Ra ČSD** ve velikosti **TT** od firmy Tillig. Jak se povedl?

18-19 CYKLOPIS

Vydali jsme se na **výlet údolím Ohře**. Abychom toho viděli co nejvíce a zároveň se příliš neunavili, zvolili jsme kombinaci vlak a kolo.

20-21 HISTORIE

Jak se změnilo dvojměstí na severu Čech **Děčín a Podmokly**? Jen v minulém století zažily obě části průmyslový, vojenský a společenský rozmach, ale i velký pád.



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 | **VEDOUcí ODDĚLENÍ:** Václav Rubeš | **GRAFICKÁ ÚPRAVA:** Milan Matoušek | **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: MICHAL MÁLEK, Karkulka na loňských slavnostech NDŽ v Hradci Králové



UVÁZLO V REDAKČNÍ SÍTI



Regionovu na turisticky oblíbené trati Posázavského pacifiku u skalního útvaru zvaného Pikovický komín si nenechal v krásných dnech končícího léta ujít **Radek Smutný**. Momentku z nedávné jízdy rychlíku na trati Praha – Plzeň v úseku mezi Praskolesy a Hořovicemi zachytil **Tomáš Podroužek**.



SLOVO ÚVODEM

Vážení čtenáři,

železniční doprava a září patří k sobě určitě jako ostatní měsíce, ale přece jen je to v něčem odlišné... Školáky a studenty vidíme ve vlacích stále, to je fajn, jako cíle jejich cest už zase v mnoha případech převažují místo bydliště a sídla jejich vzdělávací instituce. Víkendy však stále lákají k výletům. Dojížděka do zaměstnání se po letních měsících taky „usazuje“. Jsme rádi, že pro jízdy služební i volnočasové můžeme nabídnout cenově výhodné cestování nejen po Česku, ale i do zahraničí. Levné jízdenky jsou k dispozici na Slovensko i do vybraných evropských destinací, a je o ně zájem! Vlak ČD tak zůstává oblíbeným dopravním prostředkem. Věřím, že se tak děje především pro pohodlí cestování, rozsah služeb poskytovaných na palubě, ale také síťovost dopravního systému, jehož význam si všichni uvědomujeme zejména tehdy, pokud vlivem zpoždění ujeďe nějaký přípoj...

Září je u národního dopravce však přece jen o něco příjemnějším měsícem. Oslavuje se svátek železnice, a to prakticky každý víkend, na regionálních úrovních v jednotlivých více či méně tradičních lokalitách, ale i na celostátní platformě. Letošní Národní den železnice oživí železniční stanici i pracoviště depa v Chebu. Šestý ročník projektu národního dopravce svým rozsahem a nabídkami zábavy i poznání snad předčí všechny ty předchozí a již podruhé bude jeho vrcholem večerní defilé vybraných historických vozidel v prostoru topírny depa. Oproti minulým ročníkům se významněji zapojili i další partneři a jako organizátoři jsme společně rádi, že můžeme nabídnout návštěvníkům i komentované prohlídky města Chebu a také bezplatnou návštěvu tamního hradu. To vše jako doplněk železničního dění v podání zhruba třech desítek exponátů a dvacítky zvláštních historických vlaků, jež vyjedou z Chebu do pěti směrů.

Původní plány na využití spojovací lávky pro přesun účastníků oslav z přednádraží do depa sice vzaly za své kvůli jejímu špatnému stavu, náhradou je však připravena kyvadlová doprava vlakovými soupravami i autobusy. Vlaková doprava bude mezi stanicí a depem zajištěna dvěma dvojicemi RegioSharků jezdícími zhruba ve dvacetiminutových intervalech. Po celý den bude z přednádraží směrem k depu jezdit na střídačku čtveřice autobusů, takže i u této dopravy se bude interval pohybovat mezi 10-20 minutami. Dopoledne vypomohou i další autobusy.

Naši organizátoři se spolupracujícími subjekty odvedli během posledních měsíců velký kus poctivé práce s cílem maximální spokojenosti všech návštěvníků. Zbývá tedy přání, aby historická technika šlapala jako hodinky a připravené jízdní řády byly naplněny bez větších zpoždění. Doufat budeme i v maximální ukázněnost návštěvníků, abychom nemuseli korigovat oznamovaný program. Zapomenout nelze ani na přání příznivého počasí, a to nejen pro pohodlí účastníků, ale také jako předpoklad pro krásné záběry zachycující pohyb technických skvostů v Chebu i na přílehlých tratích. Jedním z takových nezapomenutelných momentů bude jistě i průjezd nákladního vlaku ČD Cargo, vedeného historickými lokomotivami.

Letošní celostátní svátek železnice má ještě jeden rozměr – spolupracujeme při něm s nadací KONTO BARIÉRY. Věřím, že k myšlence pomoci handicapovaným se spolu s našimi zaměstnanci připojí i ne jeden návštěvník oslav.

Těším se na setkání s vámi, vážení příznivci národního dopravce.



Michal Štěpán

člen představenstva ČD
zodpovědný za osobní dopravu

KALEIDOSKOP



Na Dny NATO vyrazil rekordní počet spojů

Také letos mohli návštěvníci největší bezpečnostní show Dny NATO v Ostravě a Dny Vzdušných sil AČR o víkendu 17. až 18. září využít posílenou železniční dopravu. České dráhy opět vypravily speciální dálkové vlaky z Prahy, Brna a Olomouce až do Mošnova. Ve stanici Studénka navíc mimořádně zastavovala řada pravidelných spojů, včetně vlaků SC Pendolino. Posílení se dočkala i regionální osobní doprava. Dopravce přichystal zvláštní osobní vlaky, takže s prokladem pravidelných spojů jezdily ve špičkách zhruba každých 30 minut. České dráhy proto nasadily dvě jednotky CityElefant, přičemž kapacita této zdvojené soupravy činila zhruba 600 míst k sezení. (red)

Z Břeclavi do Vídně po novém Oskarovi

Pravidelné spoje mezinárodních osobních, ale i nákladních vlaků, které spojují Českou republiku s Rakouskem, jezdí od konce srpna po zbrusu novém mostě, který se nachází v těsné blízkosti státní hranice. Dosavadní spojení obou břehů Dyje bylo takřka dva roky v rekonstrukci a aby se zamezilo významnějším zpožděním, musela se zřídit speciální výhybna u lokality Pohansko. Unikátní předpjatá ocelová konstrukce s mostovkou, tvořenou svařovaným žlabem pro průběžné kolejové lože, nebyla dosud v Česku použita. Původní most měl tři mostní pole, nový tvoří jediný téměř stometrového rozpětí bez jediného pilíře v korytě řeky. Poslední technická zkouška, která podmiňuje rychlost 160 km/hod, se uskutečnila v úterý 6. září. Od tohoto data je možné plnohodnotně využít obou mostních konstrukcí. Nový most dostal jméno Oskar podle žlutých táhel, která jsou použita v konstrukci této stavby. (mah)



Motorový Věžák osl

V září uplynulo 85 let od výroby a současně 25 let od chvíle, kdy se po náročné renovaci znovu rozjel motorový vůz M 120.417 s kabinkou pro strojvedoucího umístěnou na střeše, podle níž získal přezdívku Věžák. Jeho domovem bylo po dlouhá léta depo v Šumperku, odkud vyrážel na spanilou jízdu po ČR i za hranice. V sobotu 3. září se díky Českým drahám mohla potěšit veřejnost dvěma jízdami Věžákem ze Šumperka do Libny a zpět. Malé i velké upoutalo

Olomoucký kraj kompletně integrován

Synonymem pro dokončení celokrajské dopravní integrace v Olomouckém kraji se stalo letošní 1. září. Na jednu jízdenku nyní mohou cestující jezdit jak vlaky, tak i autobusy nebo tramvajemi. Jízdné v tarifu IDSOK platí nejen ve všech osobních a spěšných vlacích, včetně autobusů objednávaných krajem, ale také ve vozidlech městských hromadných doprav. V Olomouckém kraji byly před několika lety zapojeny nejprve železniční tratě na Jesenícku, včetně regionálních autobusů a Železnice Desné. V letech 2013 až 2015 se do Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje začlenilo několik dalších železničních tratí jako například trasy z Prostějova do Dzbelu nebo z Olomouce přes Hrubou Vodu do Moravského Berouna a nakonec se k 1. září zapojilo zbývajících šest tratí. (mah)





Avil hned dvě výročí

po všech stránkách netradičně řešené vozidlo, a to nejen věžovou kabinou, ale i reverzačním motorem, který se točí podle určitého směru jízdy, či planetovou převodovkou bez spojky nebo typickým „lodním“ telefonem umožňujícím komunikaci mezi průvodčím a strojvůdcem. Současně se zavzpomínalo in memoriám i na Jaroslava Březinu. Díky němu a jeho šikovným kolegům se Věžák před čtvrt stoletím dostal opět na koleje.

(mah)



V InterPanterech se testují automaty

České dráhy rozšířily od poloviny září nabídku drobného občerstvení servírovaného na místa cestujícím formou minibaru do 30 rychlíků mezi Brnem, Přerovem a Ostravou. Ve třech soupravách InterPanter na lince Břeclav – Brno – Olomouc pak dopravce testuje provoz automatů na cukrovinky a nápoje společnosti Delikommat. Zájemci si v nich mohou koupit například Müsli do ruky za 18 Kč nebo energetický nápoj Semtex za 20 Kč. Sortiment bude firma obměňovat. Instalaci i provoz těchto přístrojů platí obchodní partner. Minulý týden České dráhy instalovaly čtvrtý zkušební automat. Během testovacího provozu bude provozovatel přístrojů zkoušet ideální interval doplňování sortimentu a servis automatů. Pokud se služba ve vlacích osvědčí, chce národní dopravce umožnit nákup drobného občerstvení z automatů i v dalších soupravách InterPanter, například na lince Praha – Česká Třebová – Brno.

(red)



ČD rozšíří wi-fi připojení do dalších vagonů

Technologie wi-fi, kterou se lze připojit k internetu, se rozšíří i do dalších osobních vozů Českých drah. Národní dopravce již vypsal veřejnou zakázku na dodavatele technického vybavení. Dodávku v polovině srpna schválilo i představenstvo akciové společnosti. Technologie bude postupně instalována do devětaosmdesáti vagonů řad Bdpce, ABmz a ABpee. Všechny vozy by měly službu poskytovat již v příštím roce, nicméně České dráhy chtějí „wifinu“ dostat i do další více než stovky vagonů. K začátku jízdního řádu 2016 nabízejí ČD wi-fi v celkem 529 vlacích, z toho bylo 108 dálkových spojů a 421 vlaků regionálních.

(hol)



Bezmála dvacítka rekonstruovaných osobních vozů řady Bmz²³⁴, které České dráhy nakoupily před pěti lety v Rakousku, už jezdí v běžném provozu. Začátkem září si členové představenstva Českých drah Michal Štěpán a František Bureš prohlédli a slavnostně převzali devatenáctý opravený kus v nymburských DPOV, zbylých osm se na koleje dostane do konce roku, nyní jsou v dílnách v různém stádiu rozpracování. V nakoupené sadě bylo původně dvaatřicet vozů, pět z nich bylo použito na náhradní díly. Vagony s maximální povolenou rychlostí 160 km/h budou nejčastěji nasazeny na spoje mezi Prahou, Vsetínem a Starým Městem. Nahradí tak zastaralé „koženkové“ vozy řady B 249, kterých se České dráhy hodlají zbavit. Rekonstrukce vyšla na zhruba osm milionů korun.

(hol)

Do provozu míří obnovené vozy Bmz

Na růst mezd si musíme vydělat nebo ušetřit

Hned s několika zásadními úkoly se musí v nejbližší době vypořádat management Českých drah. Kromě hrozby vrácení části dotací na vozidla je to také boj o nemalou sumu, kterou ČD vyplatily na základě rozhodčího nálezu Škodě Transportation či vyjednávání o mzdách. Nejen o tom hovořil předseda představenstva a generální ředitel ČD Pavel Krtek.

RADEK JOKLÍK | FOTO: ČD

Nedávno o vás jeden novinář napsal, že jste „cifršpion“. Nedotklo se vás to?

Vůbec ne. Kdybych si měl takové výroky brát osobně, nemohl bych zastávat post generálního ředitele Českých drah. Vzděláním a profesí jsem původně ekonom a tvrdá data jsou nástrojem k zodpovědnému rozhodování. Když mám popsat stav firmy a rozhodnout se, jak dál, potřebuji k tomu nejen reálnou znalost provozu a kvality poskytovaného servisu, ale taky kvantifikaci stavu věcí, což mi prezentují finanční výkazy.

A jak na tom České dráhy jsou?

Po prvním pololetí je brzy hodnotit, ale relativně dobře. Podle českých účetních standardů byly mateřské České dráhy v zisku 77 milionů korun a dobře se dařilo i dcerám. Osobní doprava potvrdila trend růstu počtu zákazníků i přepravního výkonu. Našich služeb využilo přes 85,6 milionu lidí a přepravní výkon se zvýšil o 71 milionů osobokilometrů. Zaznamenali jsme například 4% růst příjmů z jízdného v rámci integrovaných dopravních systémů měst a regionů, které se dynamicky rozvíjejí. O 11% nám rostly také tržby z doplňkových činností, jako jsou jízdy nostalgických a jiných zvláštních vlaků nebo přeprava kol. Vyšší byl i prodej majetku, což mateřským Českým drahám také pomohlo k dosažení zisku.

S tím souvisí i kolektivní vyjednávání, které vás čeká. Budou se zvyšovat mzdy?

Šéfové odborových organizací jsou historicky dobří vyjednávači a snaží se pro zaměstnance získat maximum. To bych si přál i já, ale musíme myslet na to, že loňské navýšení mezd znamenalo jen za první pololetí zvýšení osobních nákladů o 163 milionů korun. Krom jiných výdajů, jako jsou opravy a údržba vozidel a úrokové náklady, se tak i osobní náklady podílely na vytvoření ztráty v segmentu osobní dopravy.

Jinými slovy budete usilovat o to, aby růst mezd nebyl příliš vysoký?

Aktuální průměrná mzda zaměstnanců ČD je přes třicet tisíc korun, což je víc než průměrná mzda ve státě. Další růst by měl proto odpovídat možností. Naši lidé si samozřejmě zaslouží odpovídající ohodnocení. Logicky by ale měly být příjmy z hlavní činnosti, tedy z osobní přepravy, v rovnováze s náklady. To ale zatím nejsou. Na růst mezd si tak musíme vydělat nebo ušetřit.

Ale jak? Existuje potenciál pro úspory?

Ano. Zahájili jsme například spolupráci se společností ČEZ ESCO, která hledá a navrhne úspory v hospodaření s energiemi v našich budovách. Pak zafinancuje změnu a my jí tuto investici splatíme z ušetřených pe-

něz. Tady mluvíme o desítkách milionů korun, které se projeví v hospodaření za několik let. Už v druhém pololetí se nicméně pozitivně odrazí snížení úrokových nákladů díky refinancování části starých dluhopisů novou emisí, kterou jsme vydali na jaře. To jsou další desítky milionů, o něž snížíme náklady. Díky nižším cenám a vyššímu podílu moderních vlaků v naší flotile se daří šetřit i náklady na elektřinu a naftu.

Na druhou stranu jsou tu i hrozby. V tisku se objevila například zmínka o vrácení části dotací na vozidla. Jak velký problém to může být?

Využili jsme opravné prostředky a zatím není nic rozhodnuto. Vzhledem k tomu, že může jít v součtu až o půl miliardy korun, které bychom museli vrátit, nelze procesní obranu podceňovat. Podle našeho názoru nebyl nikdo poškozen, právě naopak. Objednatelé dostali vozidla včas a cestující je využívali. Jsme proto přesvědčeni, že jsme podmínky poskytnuté dotací neporušili.

Jak to aktuálně vypadá se sporem o vrácení peněz, které České dráhy vyplatily na základě rozhodčího nálezu Škodě Transportation?

Platí, že jsme podali dvě žaloby, na podjatost jednoho z arbitrů a neplatnost rozhodčího nálezu. Na výsledek si ale ještě budeme muset nějaký čas počkat. Každopádně, právě to jsou peníze, které bychom mohli investovat do svého rozvoje. Stále věříme, že je vyhrájeme zpět.

Pak jsou tu také peníze za prodej části podniku. Už víte, jak s nimi firma naloží? Půjdou na snížení dluhu?

Část určitě ano. Máme připravených pět projektů, jak zadlužení snížit. Zaprvé je to předčasné splacení některých dluhů. Věřitelé s tím ale musí souhlasit za pro nás přijatelných podmínek. Uvažujeme také o půjčce Cargu na financování vozidel, aniž by si muselo půjčovat peníze od externích subjektů. V neposlední řadě myslíme na snížení vnitřního zadlužení, tedy na zlepšení pracovních podmínek pro zaměstnance. Na to bychom rádi uvolnili sto až dvě stě milionů korun.

PAVEL KRTEK

Studia na francouzské státní technické univerzitě École Centrale Paris úspěšně ukončil v roce 1994. Po roce povinné základní vojenské služby začal pracovat u nadnárodní společnosti Lafarge Cement, světové dvojky ve výrobě cementu. Následovalo devět let v rafinérsko-petrochemické skupině Unipetrol, přičemž šest let byl členem představenstva společnosti. Působil na různých pozicích ve Skupině, z toho například na centrále jako šéf finančního controllingu, pak jako finanční ředitel divize železniční dopravy Unipetrol Doprava v Litvínově. Uplatnil se v prostředí investičních fondů. V únoru 2014 se stal členem představenstva Českých drah a od 1. března rovněž náměstkem generálního ředitele ČD pro ekonomiku a techniku. Do čela národního dopravce byl zvolen 10. listopadu 2014 a zastává funkci předsedy představenstva ČD.



“
O zákazníky je potřeba stále pečovat. Získávat nové, třeba prostřednictvím akčních slev, ale také udržovat přízeň těch stávajících, a to zlepšováním služeb.
”

Základem zlepšování hospodářského výsledku firmy ale nejsou mimořádné příjmy, ani úspory, nýbrž růst tržeb. Je to tak?

To rozhodně. V prvním pololetí tržby z osobní přepravy vzrostly, na vyvážení zvýšených nákladů to ale nestačilo. Dobře se vyvíjí dálková doprava a taky příměstské vlaky praskají ve švech. Solidní tržby máme i z prodeje jízdních dokladů v mezinárodní dopravě. Potenciál dalšího růstu tady tedy rozhodně je. Otázkou je, jak se bude trh vyvíjet po roce 2019.

A to stále není jasné?

Bohužel ne. Jasné záměry, co bude s národním dopravcem po roce 2019, stát zatím nedefinoval. Jsem přesvědčen, že stejně jako jinde v Evropě by i Česká republika měla mít silného dopravce, na kterého má přímý vliv a který zajistí síťovou obslužnost území státu.

Máte již nějakou konkrétní koncepci?

Aktuálně postupujeme podle strategie do roku 2019, která je schválená jak pro České dráhy a pro ČD Cargo, tak pro celou Skupinu ČD. Co se týká období po roce 2019, tam máme zpracovanou vizi. Abychom ji dokázali „přetavit“ ve strategii, musíme vědět, jak bude v té době vypadat legislativní a ekonomické prostředí a zda s námi stát počítá. Každopádně chceme uhlíčit stávající rozsah výkonů. Ideálním řešením jsou pro nás napřímo zadané dlouhodobé kontrakty na deset let s přiměřeným ziskem, tedy větším než dnes. To je plně v souladu s naší i evropskou legislativou a počítá s tím i 4. železniční balíček. Na druhou stranu za to objednatelům nabízíme spolehlivou službu v celé síti. Garantujeme kvalitu, moderní vozidla, ekologický provoz. Věřím, že objednatelé přesvědčíme, že jsme pro ně spolehlivým partnerem. Dodrželi jsme vždy, co jsme slíbili. Včetně obrovských investic do modernizace vozidel.

Stát nicméně oznámil, že bude vybrané dálkové linky soutěžit. Uspějí České dráhy v konkurenci?

Abychom v tendrech uspěli, což samozřejmě chceme, musíme předložit konkurenceschopné nabídky. Přitom však bude velmi záležet na férolosti zadávacích podmínek, které musí obsahovat komplexní definici ceny. Tedy variabilní náklady, přímé fixní náklady a alokované nepřímé fixní náklady.

Co si pod pojmem alokované nepřímé fixní náklady představíte?

Například jsou to náklady na zajištění záložních železničních kolejových vozidel a souprav, osobní a sociální náklady „kmenových“ zaměstnanců, náklady na školení a zajištění odborné způsobilosti, náklady na zajištění bezpečnosti provozu, náklady spojené s provozem pokladen, odpisy železničních kolejových vozidel a podobně. Součástí kalkulace musí být veškeré výdaje nezbytné k síťovému zajištění stávajících služeb.

České dráhy jsou obchodní společností, bojují tedy o své zákazníky standardními metodami. Co nového jim nabídnou?

O zákazníky je potřeba neustále pečovat. Získávat nové, třeba prostřednictvím akčních slev, ale také udržovat přízeň těch stávajících, například zlepšováním našich nabízených služeb. Neustále vymýšlíme něco nového. Aktuálně běží nabídka výhodných jízdnek na Slovensko, do InterPanterů na lince R 13 instalujeme automaty na občerstvení a do rychlíků mezi Brnem a Ostravou jsme nově zavedli minibary. Od nového jízdního řádu zahájíme díky objednávce ministerstva dopravy provoz expresních vlaků do Lince a mohl bych pokračovat.

Změnil se i přístup zaměstnanců národního dopravce?

Rozhodně ano. V minulosti jsme bývali často kritizováni za neochotný, nekompetentní nebo neupravený personál. To se ale změnilo. V průzkumech spokojenosti dnes zákazníci hodnotí naše zaměstnance pozitivně. Nedávno jsem četl pochvalu cestujícího, kterému náš průvodčí půjčil na jízdenku, protože zapomněl peněženku. To jsou přesně ty „drobnosti“, které dělají firmě čest. Mnohdy ale stačí i úsměv nebo pomoc při nastupování. ◆

ČD zvládly nápor cestujících na Rio-Lipno

České dráhy se dokázaly se ctí vypořádat se srpnovým náporům cestujících v okolí lipenské vodní přehrad, kde se ve druhé polovině léta rozkládal Olympijský park Rio-Lipno. Za tímto úspěchem stojí šikovně sestavený jízdní řád s posilovými spoji, dostatečné množství nasazené techniky a pořádný kus poctivé práce organizátorů.



JOSEF HOLEK | FOTO: AUTOR, JIŘÍ KAFKA

Olympijský park Rio-Lipno navštívilo více než 360 tisíc návštěvníků a přes 100 tisíc z nich využilo spoje Českých drah. Právě vlaky totiž byly pro značnou část z nich jednoduchou možností, jak se ke sportovištím dostat a užít si tak volnočasových radovánek ve stínu opravdových olympijských her. Jízdní řád byl upraven téměř celý srpen na tratích mezi Českými Budějovicemi a Černým Křížem a Lipnem nad Vltavou a Rybníkem. Změn doznaly i jízdní řády ČD Busů.

Noční vlak nebyl problém

„Spoje byly naplánovány velmi kvalitně, jezdili jsme zpravidla na čas a obsazenost byla přes osmdesát procent,“ zhodnotil akci Jiří Kafka, ředitel Regionálního obchodního cent-

ra (ROC) ČD v Českých Budějovicích. Hojnou účast podle něj dráhy zaznamenaly i ze strany vodáků, kteří se do vlaků „složili“ se svými kajaky a rafty. Silnou skupinou cestujících byli rovněž lidé, kteří do okolí lipenské přehrady přijeli vozem a zaparkovali na velkých záchytných parkovištích. „V úseku Vyšší Brod klášter – Lipno nad Vltavou a Černá v Pošumaví – Nová Pec jsme jezdili v hodinovém taktu, od pátku do neděle v úseku Brod – Lipno pak v pětaticetiminutovém taktu. Z Budějovic jezdil do Brodu a Lipna ranní vlak a v době konání akce byl k němu o víkendů a v pátek přidán posilový dopolední,“ upřesnil ředitel. Posilová souprava poté byla doplněna do oběhu v úseku mezi Brodem a Lipnem tak, aby byl dodržen onen půlhodinový takt.

Na druhou stranu vodního díla, do Pece a Černé, denně z Budějovic jezdil dopolední posilo-

vý spoj a poté zde zajišťoval kyvadlovou dopravu. Extra vloženým spojem byl noční posilový vlak z Lipna do Budějovic pro ty, kteří se chtěli v parku vyžít nejen sportovně, ale i kulturně – od nádrže odjížděli před třetí hodinou ranní.

Změny i po autobusy

Jízdní řády budějovické ROC sestavovalo podle kapacity železnice mezi Brodem a Lipnem, která je už za běžného stavu s množstvím nasazených spojů na samé hranici svých možností. „Soupravy byly dvouhlavové, tedy z každé strany byla Žehlička řady 210. Zařazeny byly jeden nebo dva patrové vozy řady Bmto a jeden služební řady Ds. Dvouhlavové soupravy jsme používali především k zamezení zpoždění,“ upřesnil Kafka. Podobná konfigurace se objevila i na spojích mezi Budějovicemi a Rybníkem. Naopak z krajské metropole do Nové Pece jezdil Breljovec řady 750 s třemi vozy řady Bdt.

Takový objem přepravy by českobudějovičtí nezvládli, pokud by nevyužili výpůjček a výměn. V rámci kvalitní a hlavně rychlé synergie uvnitř struktury národního dopravce byla na turnusové oběhy využita desítky „patráků“ z Jihlavy (recipročně z Budějovic do Jihlavy putovaly vagonů řady Bdt), osmička Žehliček dorazila z Plzně či Brna a z jižní Moravy přicestoval i jeden Breljovec. „S podobně velkými akcemi máme zkušenosti. Navíc jsme sloužili čtyřicetihodinovou pohotovost pro operativní službu, vše tedy běželo hladce a cestující byli spokojeni,“ uvedl ředitel. Výbornou spoluprací a bezkonkurenční rozsah poskytovaných služeb si pochvalovali i zástupci olympijského parku. „Musím říci, že vlaky naprosto odpovídaly poptávce. Neměli jsme žádné problémy,“ sdělil Michal Charvát, koordinátor štábu olympijského parku.

Půl roku plánování

Organizace železniční dopravy se v rámci Olympijského parku Rio-Lipno plánovala od ledna letošního roku. Do práce se kromě Českých drah samozřejmě zapojil i kraj a zástupci Českého olympijského výboru. Začátkem února se pak uskutečnilo velké jednání. „Poté následovala další sezení, na nichž jsme řešili kromě vlaků i autobusová spojení. Zmíním například ČD Šumava Bus v úseku Černá – Lipno a Přední Výtoň s prodloužením na Svatý Tomáš,“ uzavřel šéf ROC Jiří Kafka. ♦



DRÁŽNÍ ÚŘAD INFORMUJE

Drážní úřad v rámci svých pravomocí řeší také přestupky fyzických osob, které se proviní proti zákonu o drahách. Ten mimo jiné zakazuje vstup na místa, která nejsou veřejnosti přístupná. I přes tento zákaz dochází neustále k jeho porušování. Od začátku tohoto roku bylo Drážním úřadem řešeno na 395 přestupků fyzických osob, které se pohybovaly v zakázaných místech. Nejčastěji jde o případy, kdy si lidé zkracovali cestu po kolejích, dále nepoužili přechod přes koleje v místě tomu určeném. Mezi další časté přestupky patřilo přebývání v odstavených železničních vozech nebo provozních budovách, které však neslouží veřejnosti. Z uvedeného počtu bylo v osmnácti případech řešeno přestupkové

řízení s mladistvými. Rekordmanem, co se týče věku pachatele, se stalo tříleté dítě. Dále následují dvě děti ve věku šesti let. V těchto případech však muselo být logicky správné řízení odloženo. Snad tedy alespoň zabrala domluva rodičům...

Stanice Praha – Jinonice získá nový název. Drážní úřad schválil svým rozhodnutím ze dne 12. září 2016 změnu názvu, kdy stanice nacházející se na trati č. 122 bude pojmenována jako Praha – Waltrovka. Nově budovaná zastávka v km 8,649 – 8,739 pak ponese název Praha – Jinonice. Změny jsou platné se zahájením nového grafikonu 2016/2017. (DÚ)



ZPRAVODAJSTVÍ

Ostře sledované vlaky oslavily 50 let

Letos je tomu už padesát let od chvíle, kdy Ostře sledované vlaky poprvé vyrazily na filmová plátna. A takové výročí, zvláště jedná-li se počin oceněný slavným Oscarem, si zaslouží připomenout. České dráhy tak učinily 6. září, kdy z pražského hlavního nádraží vypravily historický vlak s příznačným pojmenováním *Expres Jiří Menzel*.

MICHAL MÁLEK | FOTO: AUTOR

Filmová adaptace stejnojmenné novely spisovatele Bohumila Hrabala patří neodmyslitelně do zlatého fondu české kinematografie. Režisér Jiří Menzel, pro něhož se spojení s jedním z nevyraznějších tuzemských spisovatelů stalo osudným, ji natočil jako svůj teprve čtvrtý počin. I přesto díky svým kvalitám a již tehdy přítomné poetice, tolik typické pro většinu jeho následné tvorby, získal o dva roky později film ocenění nejvyšší – sošku Oscara za nejlepší cizojazyčný film.

Knižní i filmové verzi byla předlohou skutečná událost, kdy členové partyzánské skupiny Podřipsko v březnu 1945 odpálili pomocí časového spínače německý muniční vlak ne daleko zastávky Stratov. Bohumil Hrabal v té době zastával v nedaleké stanici Kostomlaty nad Labem funkci výpravčího, takže pro mnohé dějové linky našel inspiraci právě zde. Pro natáčení byla ale nakonec zvolena jiná stanice, a to Loděnice, ležící na trati č. 173 Praha – Beroun. Jednak proto, že v Kostomlatech byl v té době silný přepravní tok, který by filmaři svou přítomností narušovali, a také z toho důvodu, že zde byl oproti Kostomlatům svah, který nejen dodával exteriérovým scénám intimnější ráz, ale současně umožňoval i snadné filmování z nadhledu.

Zpět na místě činu

Budova dnešní stanice Loděnice se od dob filmování příliš nezměnila. Alespoň se na tom shodli hlavní aktéři odhalení pamětní desky, jež na rok 1966 a na natáčení odkazuje a kterou zde nechaly České dráhy instalovat. Cestu

na slavnostní odhalení i zpět do Prahy bylo možné absolvovat protokolárním vlakem, vedeným vršovickým Čtyřkolákem a trojicí Rybáků. Zatímco jeden z hlavních aktérů této události, režisér Jiří Menzel společně se ženou



Olgou, využili příležitosti a část cesty navzdory svému převážně bílému oblečení absolvovali na stanovišti strojvedoucího, ve vlaku mezi tím probíhala živá diskuze kořeněná vzpomínkami na dobu před padesáti lety. Nechyběl zde představitel hlavní role Václav Neckář, Josef Somr coby výpravčí Hubička, Jitka Bendová ztvárňující ve filmu průvodčí Mášu a Naďa Urbánková jako partyzánská Viktorie. Původní tým ještě doplňoval kameraman Josef Šofr. Všichni po příjezdu do Loděnice a krátkém úvodním slovu člena představenstva národního dopravce Michala Štěpána zaplnili malé pódium před výpravní budovou. Jiří Menzel ocenil, že České dráhy si oproti filmařům po padesáti letech na jeho snímek vzpomněly. V samém závěru pak pamětní desku pomyslně věnoval Bohumilu Hrabalovi, s nímž jej pojilo celoživotní přátelství a kterého si, jak sám řekl, váží víc než všech filmových ocenění.

Odhalení pamětní desky se neobešlo bez legendárního razítkování. Zatímco ve filmu tuto „činnost“ neprováděl samotný představitel výpravčího Hubičky (ruka v záběru patří Jiřímu Menzelovi), tentokrát nebyl Josef Somr ochuzen, byt přítomná dobrovolnice ostře sledována objektivy novinářů souhlasila pouze s odhalením stehna.

Kdo toho dne nedorazil a rád by nasál atmosféru malého nádraží, může se kdykoli vydat do Loděnic běžným spojem. Od příštího jízdního řádu navíc jeden z nejvytíženějších spojů na této trati ponese exkluzivně jméno Jiřího Menzela. ◆

Blanka Havelková: Projekt zlepšuje firemní klima

Před několika měsíci se z iniciativy předsedy představenstva ČD Pavla Krtka zapojily čtyři manažerky z Českých drah do projektu Britské obchodní komory Equilibrium. Ten si klade za cíl dostat více talentovaných a schopných žen do TOP managementu a vedení společností a dále je podporovat v jejich rozvoji. Jednou z nich je i Blanka Havelková, předsedkyně představenstva DVI.

REDAKCE | FOTO: ARCHIV BLANKY HAVELKOVÉ

Blanka Havelková vystudovala Filozofickou fakultu Univerzity Karlovy a již během studia pracovala ve Výzkumném ústavu pedagogickém v Praze. V roce 2008 nastoupila na personální odbor do Českých drah, kde se stala vedoucí oddělení vzdělávání. „Na této pozici jsem získala nejen velké příležitosti ke svému osobnímu rozvoji, ale zejména možnost ovlivňovat kulturu naší společnosti a podílet se na vytváření prostředí výukové se organizace pro naše zaměstnance. Touhu učit se novým věcem a posouvat se dál jsem vždy cítila velmi intenzivně, a proto jsem se v letošním roce přihlásila do výběrového řízení na pozici člena představenstva DVI, kde jsem uspěla,“ vysvětlila svou účast v projektu.

Odvaha na cestě k úspěchu

V červnu tohoto roku byla Blanka Havelková zvolena předsedkyní představenstva Dopravně vzdělávacího institutu. Tato společnost patří do skupiny Českých drah a má na starosti školení a kurzy nejenom v oblasti odborně železniční, ale také manažerské, jazykové a další. „Je nutné, aby zaměstnanci Českých drah byli vybaveni kvalitními vzdělávacími programy a nástroji, které jim pomohou v jejich práci,“ řekla Blanka Havelková.

„Měla jsem při práci možnost poznat vzdělávání z několika stran. Všechny zkušenosti mi dnes velmi pomáhají v mé nové pozici. Chtěla bych z DVI vybudovat vzdělávací organizaci, která pomůže k realizaci představy ČD jako skupiny moderních, technologicky vyspělých firem s profesionálními a zákaznický orientovaným zaměstnanci.“

Uplatnění žen kvóty nevyřeší

„Projekty jako je Equilibrium napomáhají měnit firemní klima a společenské předsudky ohledně žen ve společnosti vůbec. Nemyslím si, že větší uplatnění žen vyřeší nějaké kvóty a předpisy. Velmi si cením toho, že České dráhy, typicky mužská společnost, se takového projektu účastní a ženy ve svých řadách vítají,“ dodala.

Projekt Equilibrium je primárně určen k výměně zkušeností, konzultacím a řešením pracovních i jiných problémů. Jeho velké plus vidí Blanka Havelková v příležitosti setkat se s lidmi, kteří jsou ve svých profesích úspěšní a zastávají vrcholné pozice.

Inspirojící setkávání s mentorkou

„Projekt jsem organizačně zajišťovala z pozice vedoucí oddělení vzdělávání, a když mě personální ředitel Ivo Veselý vyzval, abych se do něj sama přihlásila, neváhala jsem ani minutu.“



Mentorkou Blanky Havelkové je Olga Stuck, členka vrcholového managementu a globální HR ředitelka společnosti Moravia IT s.r.o., která patří mezi 10 největších poskytovatelů globalizačních řešení na světě.

„Pravidelná setkávání s mentorkou jsou pro mě inspirující a obohacující. Její profesní i osobní rady jsem již několikrát aplikovala do praxe s viditelnými výsledky. Nejvíce si cením její otevřenosti a důrazu na sladění osobního a profesního života. Naše rozhovory mě naplňují energií a odvahou přijímat nové výzvy. Měla jsem štěstí, že mám možnost s ní spolupracovat právě nyní v mé nové pozici na DVI,“ doplnila Blanka Havelková. ◆

HANDICAPOVANÍ SE DO BERLÍNA I HAMBURKU SVEZOU KOMFORTNĚJI

JOSEF HOLEK | FOTO: ARCHIV ČD

Invalidní cestující si mohou u Českých drah dopřát ještě pohodlnější jízdu. Národní dopravce totiž do provozu nasadil všech devět rekonstruovaných a nyní multifunkčních vozů řady Bhmpz, které nabízejí dostatek komfortu a míst pro osoby se sníženou schopností pohybu. Někdejší vagony řady Bmz nakoupil dopravce před několika lety u rakouských ÖBB a nyní je postupně po rekonstrukci nasazuje na relaci z Prahy do německého Berlína a Hamburku. O jejich celkovou přestavbu se v rámci tzv. Projektu 22 postaral šumperský Pars nova.

Kromě místa pro imobilní cestující a speciálně upraveného a prostorného sociálního zařízení doká-

že novinka nabídnout i uzavřený oddíl pro rodiče s dětmi a jejich kočárky, pohodlné sedačky včetně elektrických zásuvek a USB konektorů pro nabíjení drobné elektroniky. Určitý vyšší komfort si užívají

i vlakové čety, neboť vůz disponuje samostatným služebním oddílem se sklápěcími sedačkami, stolky a policemi. Pro běžné cestující je vyhrazeno osmapadesát míst k sezení ve druhé třídě s velkoprostor-



rovým uspořádáním. Další devítka vozů společnost Pars nova upravila na provedení s velkoprostorovým oddílem druhé třídy pro 72 cestujících a osm jízdních kol. U poslední čtveřice nechal dopravce jedenáct šestimístních oddílů. Stejně jako vozy řady Bhmpz je zbylých třináct vagonů nasazeno na linku do Hamburku.

První prototyp multifunkčního vagonu dokončili pracovníci společnosti ve druhé polovině února letošního roku a poté podstoupil potřebná schvalování a zkoušky včetně jízdy na zkušební okružku VUZ ve Velimě. A aby měly České dráhy absolutní jistotu bezproblémového mezinárodního provozu, dostaly se všechny vozy do provozu nejprve na vnitrostátní linky.

V CHEBU SLAVÍME VÝROČÍ ZROZENÍ ŽELEZNICE



Západočeský Cheb přivítá šestý ročník Národního dne železnice. Velkolepou událost podtrhnou přítomností desítky kusů historické i současné techniky. Z Prahy opět vyrazí protokolární vlak v podobě railjetu, pojedou i další zvláštní spoje a mnoho vlaků bude posíleno. Chybět nebude ani propracovaná noční show. Na co se můžete těšit, jaký bude program a jak se do Chebu dostanete?

JOSEF HOLEK | FOTO A VIZUALIZACE: ARCHIV ČD

Cheb v sobotu 24. září ožije oslavami zrození železnice. Návštěvníci si budou moci prohlédnout více než třicetku současných i historických lokomotiv, vozů a jednotek. Během dne navíc České dráhy vypraví dvacet párů zvláštních nostalgických vlaků do pěti směrů. Z Prahy na západ Čech se vydá protokolární vlak railjet nebo speciálně vypravená jednotka InterPanter. Akce vypukne na nádraží a v nedalekém depu už v 9 hodin. Oficiální zahájení je plánováno o hodinu později.

Národní dopravce nabídne návštěvníkům nejen pohled do minulosti, ale představí i moderní techniku. Na své si přijdou i děti. Celý areál tak bude tradičně rozdělen do tří tematických okruhů, respektive Světů změny, historie a zábavy. Svět změny bude hostit nejnovější techniku, která brázdí tuzemské koleje v barvách Českých drah, historii zastoupí například legendární Albatros, Všudybylka, Věžák či unikátní a čerstvě zrekonstruovaný Stříbrný šíp. Svět zábavy je určen především dětem – pro ně národní dopravce

přistaví Kinematovlak a hrací vůz. To vše doplní divadelní a herní stan či skákací hrady. Tradičně bude přítomen i maskot ČD slon Elfík.

Měření sil na drezíně

Na pódiu vystoupí řada umělců. Pro soutěživé jedince i celé rodiny pak pořadatelé připravili závod drezín. Ten odstartuje v 10 hodin dopoledne a soutěžit se bude celý den až do 16. hodiny. Klání je vyhlášeno pro dvoučlenné posádky, které mají za úkol na šlapací drezíně překonat v co nejkratším čase úsek dlouhý 50 metrů.

Nostalgické vlaky zamíří v sobotu ráno z Karlových Varů do Chebu a během dne budou jezdit do Sokolova, Mariánských Lázní, Aše, Lubů anebo Vojtanova a Plesné. V jejich čelech se vystřídají parničky nebo motorové vozy a lokomotivy. Ve spojích bude platit zvláštní jízdné. Cena jízdného bude jednotná. Dospělí i děti od 6 let za platí za jednosměrnou jízdenku 50,- Kč. Děti do 6 let mají přepravu zdarma bez nároku na místo. Jízdenky jsou v prodeji ve všech osobních pokladnách, doprodej bude přímo ve vlacích.

Vyvrcholením bude exkluzivní světelná show plná historických lokomotiv. Reflektory se v depu rozzáří ve 20 hodin, na točně se představí šestnáct historických exponátů. Tuto vizuálně atraktivní akci je možné navštívit pouze se vstupenkami, které jsou k mání v síti Ticketportal. Na návštěvníky se těší i partneři. Z místní samosprávy se zapojili zástupci Karlovarského kraje a města Cheb, jehož starosta Petr Navrátil se zúčastnil kontrolních dnů.

Začalo to v Anglii

Den železnice připomíná datum 27. září 1825, kdy byl zahájen provoz s parní lokomotivou konstruktéra Georga Stephensona mezi anglickými městy Stockton a Darlington na trase dlouhé 140 km. „Byla to revoluční změna, která nahrazovala koňské povozy a začaly se budovat tratě,“ připomněl Michal Štěpán, člen představenstva ČD. Na našem území se první železnice objevila až o sedm let později, když byla vybudována koněspřežka mezi Lincem a Českými Budějovicemi. První parní vlak přijel z Vídně do Břeclavi a Brna v roce 1839. ◆

JŘ zvláštních vlaků Cheb – Plesná

11210	11212	11214	Číslo vlaku	11211	11213	11215
M 152.0002 M 131.1130	M 262.1043 M 240.0100	M 131.1130 M 131.1515	vozidla	M 152.0002 M 131.1130	M 262.1043 M 240.0100	M 131.1130 M 131.1515
7:20	12:15	15:00	Cheb	9:08	13:45	17:03
7:30	12:25	15:10	Tršnice	9:02	13:39	16:53
7:38	12:34	15:20	Františkovy Lázně	8:52	13:29	16:42
7:54	12:50	15:39	Vojtanov	8:40	13:17	16:25
8:04	13:00	15:53	Plesná	8:26	13:05	16:10

JŘ zvláštních vlaků Cheb – Mariánské Lázně

11221	11223	Číslo vlaku	11222	11224
498.104	464.008 477.043	vozidla	498.104	464.008 477.043
13:10	15:45	Cheb	14:55	17:47
13:38	16:15	Lázně Kynžvart	14:25	17:24
13:46	16:24	Mariánské Lázně	14:10	17:10

Výhodná nabídka

Mimořádnou nabídku pro všechny návštěvníky Dne železnice ale i turisty a cestovatele představuje rozšířená platnost Skupinové víkendové jízdenky (dříve SoNe+). V sobotu 24. září bude tato jízdenka mimořádně platit pro 5 osob bez omezení věku. To je ideální příležitost pro podniknutí nejrůznějších výletů a cest s přáteli, a to nejen na Národní den železnice, ale kamkoli v ČR, kam jezdí vlak Českých drah. Celosíťová jízdenka stojí 679 Kč a je bez omezení kilometrů.

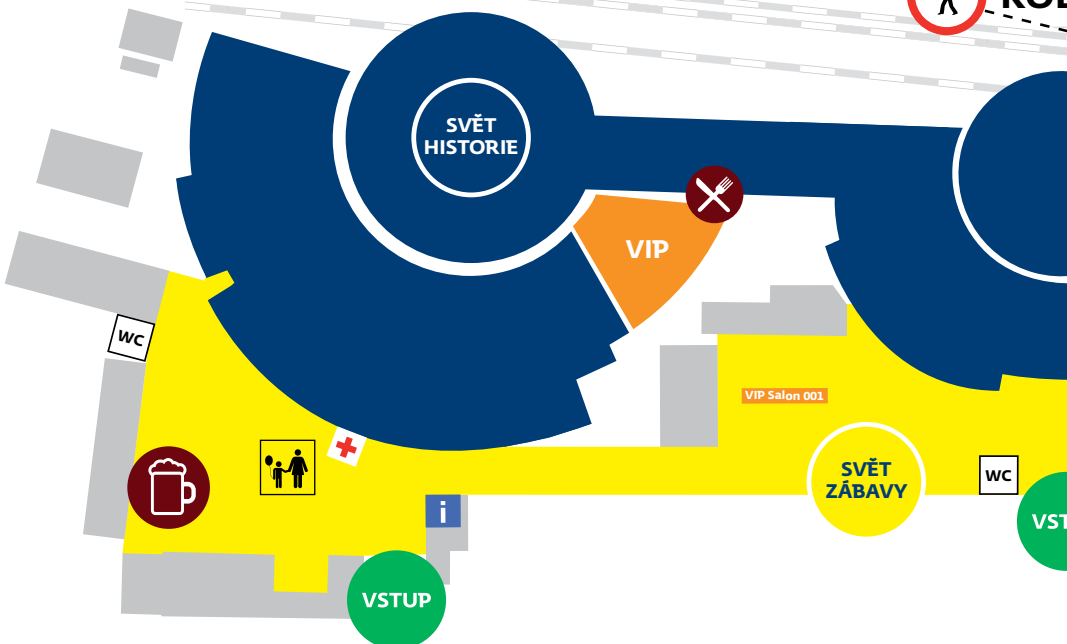
Program pro děti (Svět zábavy)

- nafukovací skákací hrad, divadelní stan s programem (soutěže, omalovánky, animátoři, Vláček Hráček, Kinematovlak)
- v rámci divadelních vstupů se na děti těší klaun Dlouhonožka a jeho tři veselí přátelé. Společně podniknou několik dobrodružství, včetně odehrání železniční Pohádky nepohádky
- pěvecká soutěž Hvězda dráhy, které se může zúčastnit úplně každý
- soutěžní sekce nabídne všem zájemcům a návštěvníkům cestování ve vlaku na trase, kde každý cestující projede třemi železničními stanicemi s názvy Sportovní, Přemýšleč a Hrací. V každé zastávce se bude těšit průvodčí, který při splnění úkolu cestujícímu označí jízdenku. V cílové stanici Výherní se pak uskuteční vyhlášení všech cestujících
- ve 14 hodin vystoupí v depu Maxim Turbulence
- Instagram - fotografie se po nahrání na Instagram a označení správným hashtagem vytiskne
- závody drezín od 10 do 16 hodin

JŘ zvláštních vlaků Cheb – Karlovy Vary

11201	11203	11205	Číslo vlaku	11202	11204	11206
498.104	477.043	T 478.1010 T 478.3101	vozidla	498.104	477.043	T 478.1010 T 478.3101
5:55	11:35	15:15	Cheb	9:35	13:14	16:35
6:05	11:44	15:23	Tršnice	9:29	13:08	16:28
6:22	11:58	15:35	Kynšperk na Ohří	9:15	12:58	16:17
6:45	12:14	15:50	Sokolov	8:58	12:40	16:00
7:03			Nové Sedlo u Lokte	8:44		
7:11			Chodov	8:37		
7:27			Karlovy Vary	8:20		

 **KOLEJIŠTĚ**



Zajímavé tipy

- V areálu budou tři infopointy (jeden na nádraží, dva u vstupu do depa), kde budou návštěvníkům k dispozici informátoři ČD. Ti pak budou lidem rozdávat drobné upomínkové předměty, letáčky s mapou a jízdními řády a magazíny ČD pro vás a Železničář. V prodeji zde budou i vstupenky na noční světelnou show.

Občerstvení i posílené spoje

- občerstvení zajistí rodinný pivovar Chodovar
- u každého kusu techniky nebude chybět infopanel v českém a německém jazyce

kyvadlové dopravy

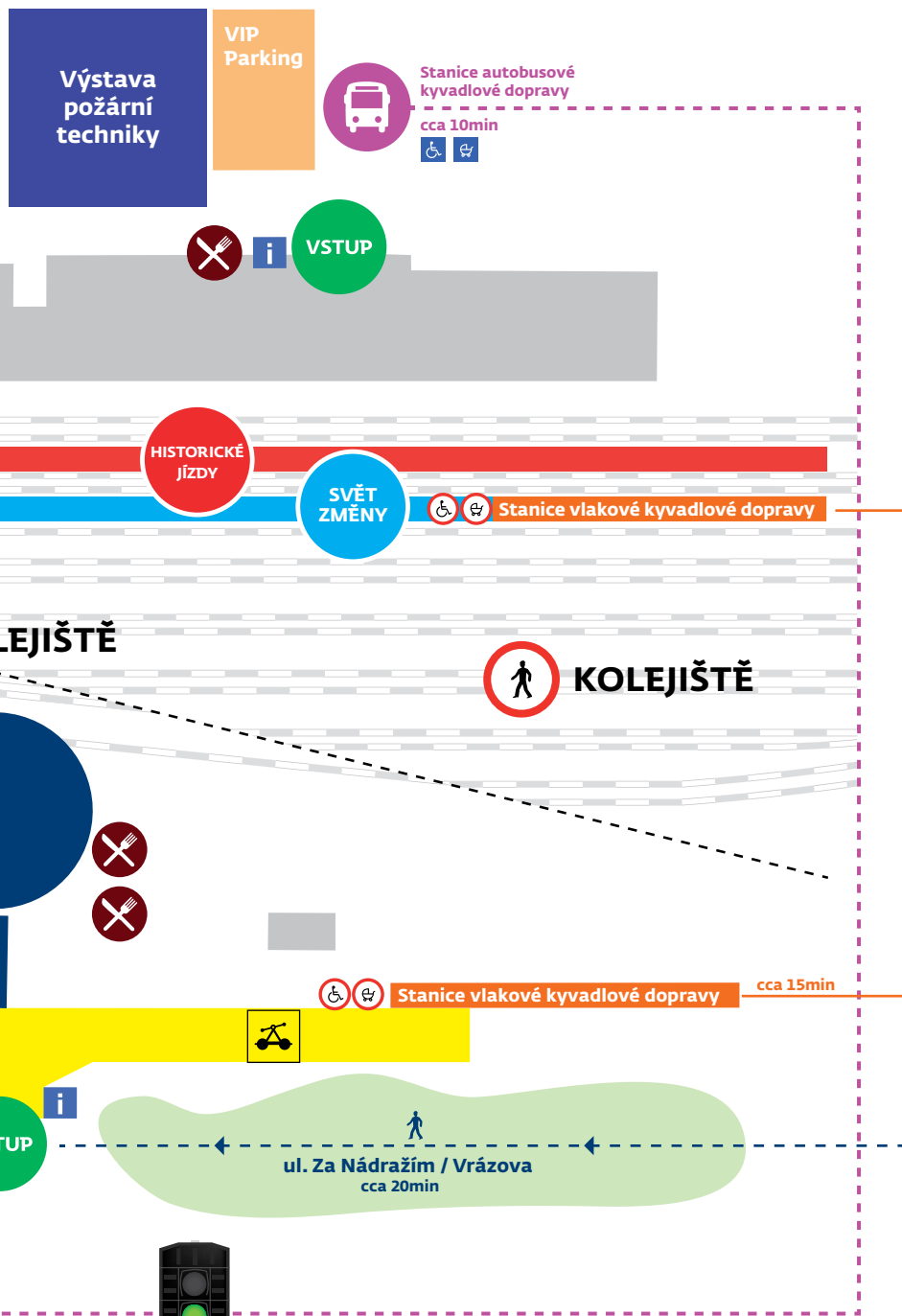
cca 10min



- běžné spoje z Čech i Německa budou posílené
- železničáři v depu předvedou zbrojení parních lokomotiv uhlím i vodou, chybět nebude ani nejrůznější železniční technika
- výstava modelového kolejiště v prostoru železniční stanice Cheb
- návštěvníkům Národního dne železnice bude umožněn vstup do chebského hradu zdarma
- další informace najdete na webových stránkách <http://denzeleznice.cz>

Šotoinfo

- první historické kousky přijedou už během čtvrtka a pátku
- atraktivní setkání německého a českého nostalgického vlaku se uskuteční na viaduktu u nádraží (ve směru od Fr. Lázní) v 9:35
- průjezd zvláštního nákladního vlaku Chebem taženého historickými lokomotivami (parní, motorové, elektrické) se uskuteční okolo 13. hodiny



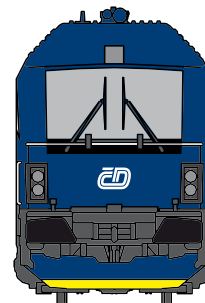
Jízdní řád ČD railjetu – odjezdy

Směr Cheb

6:30 Praha hl.n.
7:57 Plzeň hl.n.
8:22 Stříbro
8:45 Planá u M. Lázní
8:55 Mariánské Lázně
9:15 Cheb

Směr Praha

16:03 Cheb
16:23 Mariánské Lázně
16:33 Planá u M. Lázní
16:56 Stříbro
17:24 Plzeň hl. n.
18:50 Praha hl. n.



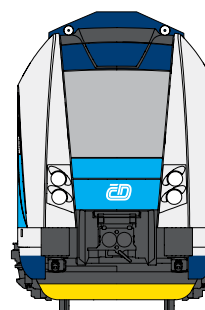
Jízdní řád InterPantera – odjezdy

Směr Cheb

6:00 Praha hl.n.
6:09 Praha-Holešovice
6:30 Kralupy nad Vltavou
6:52 Roudnice nad Labem
7:05 Lovosice
7:25 Ústí nad Labem západ
7:40 Teplice v Čechách
8:04 Most
8:23 Chomutov
8:38 Klášterec nad Ohří
9:14 Karlovy Vary
9:33 Sokolov
9:57 Cheb

Směr Praha

22:50 Cheb
23:05 Lázně Kynžvart
23:12 Mariánské Lázně
23:21 Planá u M. Lázní
23:43 Stříbro
00:09 Plzeň hl. n.
00:30 Rokycany
00:46 Hořovice
01:00 Beroun
01:33 Praha-Smíchov
01:40 Praha hl. n.



JŘ zvláštních vlaků Cheb – Aš

11300	11302	11304	Číslo vlaku	11301	11303	11305
T 458.1190 T 466.007	354.195 464.008	354.195 434.2186	vozidla	T 458.1190 T 466.007	354.195 464.008	354.195 434.2186
8:00	12:00	16:01	Cheb	9:15	14:00	18:10
	12:13	16:13	Tršnice		13:54	18:00
8:12	12:24	16:24	Františkovy Lázně	9:07	13:42	17:49
8:35	12:50	17:00	Aš	8:40	13:15	17:15

JŘ zvláštních vlaků Cheb – Luby u Chebu

11310	11312	11314	11316	Číslo vlaku	11311	11313	11315	11317
M 262.1043 M 240.0100	423.041	T 435.0145	M240.0100	vozidla	M 262.1043 M 240.0100	423.041	T 435.0145	M240.0100
7:53	12:00	18:00	22:55	Cheb	9:43	14:54	20:00	0:42
8:02	12:10	18:11	23:05	Tršnice	9:37	14:45	19:53	0:35
8:09	12:18	18:19	23:13	Nový Drahov	9:28	14:34	19:45	0:26
8:17	12:25	18:27	23:21	Skalná	9:20	14:24	19:38	0:19
8:26	12:34	18:37	23:31	Velký Luh	9:11	14:12	19:29	0:10
8:40	12:50	18:54	23:47	Luby u Chebu	8:55	13:50	19:14	23:52

Co je dobré vědět

Parkování a silniční doprava

Parkování bude umožněno na několika odstavných plochách v docházkové vzdálenosti od nádraží (cca 20 minut), vzhledem k předpokládanému vysokému počtu návštěvníků však doporučujeme využít vlakových spojů nebo autobusů. Parkoviště u nádraží bude určeno VIP hostům a policistům a hasičům, kteří zde budou prezentovat techniku. Kvůli plynulosti provozu budou některé ulice v blízkosti nádraží zjednosměrněny. Na provoz dohlédnou policisté.

Doprava v areálu a bezpečnost

Kyvadlovou dopravu ze stanice k prostorům depa budou zajišťovat autobusy a dvě vlakové

soupravy RegioShark. Jízdní řád autobusů ani vlaků není stanoven, vždy vyrazí po naplnění kapacity. Vlaky RegioShark vyjedou z 3. nástupiště. V dopoledních hodinách bude posílena autobusová kyvadlová doprava na deset autobusů, které budou odjíždět ze speciálně označené zastávky před staniční budovou. Mimo špičku se budou o nonstop vozbu starat čtyři autokary. Po celý den tak bude zajištěn mezi železniční stanicí a depem a opačně interval spojení zhruba 20 minut.

O klid uvnitř areálu se postarají desítky pracovníků bezpečnostní agentury. Své lidi bude mít v terénu státní a městská policie i hasiči. Je zakázáno využívat lávku spojující

depo s nádražím, důvodem uzavření je její špatný technický stav. Absolutním tabu je vstup do kolejiště a přelézání mobilních ploch či zábran – kolejiště bude navíc dobře stráženo. Vždy dbejte pokynů pořadatelů a bezpečnostních pracovníků.

Protokolární a speciální vlak

Do centra oslav se z pražského hlavního nádraží vypraví protokolární railjet a speciální vlak InterPanter. V mimořádných vlačích bude platit běžný tarif Českých drah. Do railjetu je ale potřeba navíc zakoupit povinnou místenku. Jízdenky i místenky jsou nabízeny ke koupi v pokladnách národního dopravce. ◆



Přehled techniky

Velká rotunda

- 423.041** Velký Bejček (deponie Č. Budějovice, r. v. 1925, Českomoravská - Kolben)
- 434.2186** Čtyřkolák (deponie Praha, r. v. 1917, Breitfeld & Daněk Slaný)
- 354.195** Všudybylka (deponie Lužná, r. v. 1925, První Českomoravská továrna na stroje v Praze)
- 464.008** Ušatá (deponie H. Králové, r. v. 1935, Českomoravská Kolben-Daněk)
- 477.043** Papoušek (deponie Lužná, r. v. 1949, ČKD)
- 498.104** Albatros (deponie Bratislava, r. v. 1954, Škoda Plzeň)
- 534.0323** Kremák (deponie Lužná, r. v. 1946, Škoda Plzeň)
- 556.0506** Štokr (deponie Č. Budějovice, r. v. 1958, Škoda Plzeň)
- DR 52.8079** (deponie Neuoffingen, r. v. 1943, Schichau)
- M 120.417** Věžák (deponie Šumperk, r. v. 1931, Tatra Kopřivnice)
- M 260.001** Stříbrný šíp (deponie VÚŽ, r. v. 1938, ČKD Praha)
- M 131.1130** Hurvínek (deponie Č. Lípa, r. v. 1949, Tatra Kopřivnice)
- M 131.1515** Hurvínek (deponie Kolín, r. v. 1956, Vagónka TATRA Studénka-Butovice n.p.)
- M 262.1011** (831.043-5) Loďák (deponie Lužná, r. v. 1950, Vagónka TATRA Studénka-Butovice n.p.)
- M 240.0100** Singrovka (deponie Lužná, r. v. 1964, Vagónka TATRA Studénka n.p.)
- M 152.0002** Orchestrion (deponie Lužná, r. v. 1974, Vagónka TATRA Studénka-Butovice n.p.)

Malá rotunda

- T 444.030** Karkulka (deponie Cheb, r. v. 1963, Turčianske strojárne, n.p. Martin)
- T 444.162** Karkulka (deponie Praha, r. v. 1965, Turčianske strojárne, n.p. Martin)

- T 466.0007** Pilištyk (deponie Olomouc, r. v. 1974, Turčianske strojárne, n.p. Martin)
- T 435.0145** malý Hektor (deponie Cheb, r. v. 1963, ČKD Praha)
- T 458.1190** velký Hektor (deponie Lužná, r. v. 1965, ČKD Praha)
- T 478.3101** Brejlovec (deponie Lužná, r. v. 1973, ČKD Praha)
- T 478.4066** Brejlovec (deponie Plzeň, r. v. 1980, ČKD Praha)
- T 478.1010** Bardotka (deponie VÚŽ, r. v. 1967, ČKD Praha)
- T 499.0002** Kyklop (deponie VÚŽ, r. v. 1974, ČKD Praha)
- T 669.0001** Čmelák (deponie Cheb, r. v. 1963, ČKD Praha)
- T 679.1600** Sergej (deponie Cheb, r. v. 1979, Lokomotivka Luhansk)
- T 211.0101** Skokan (deponie Cheb, r. v. 1960, ČKD Praha)
- S 489.0001** Laminátka (deponie Brno, r. v. 1966, Škoda Plzeň)
- S 499.0213** Plecháč (deponie Plzeň, r. v. 1975, Škoda Plzeň)
- ES 499.1078** Eso (deponie Plzeň, r. v. 1987, Škoda Plzeň)

Železniční stanice

Lokomotivy, vozy, jednotky

- 380.013** Emil Zatopek
- 660.** InterPanter railjet ČD

Soupravy

- M 131.1515 + BDIm + M131.1130**
- M 262.1043 + BFalm + Balm + M240.0100**
- M 152.0002 + Btax + BDIm + M131.1130**

- BFalm + Balm**
- 4x Ce + Dsd**
- 6x Bam**
- 6x Bai**
- Bpjo**
- A + BDs + B + AB (VÚŽ)**

Depo

Výstavní vozy

- BDa** – kolejiště (deponie Cheb, r. v. 1975)
- Aza 80** – Masaryk (deponie Lužná, r. v. 1930)
- Da 7481** – výstava Simbartl (deponie Plzeň, r. v. 1960,)
- F** – poštovní, Vaněk (deponie Litoměřice)
- Post w** – Česká pošta (deponie Malešice)
- Da** – Vlážek Hráček (deponie Praha-Libeň)
- Da** – kinovůz (deponie Praha-Libeň)
- Kinovůz (deponie Plzeň, r. v. 1987, Škoda Plzeň)



Změny vyhrazeny, zdroj: České dráhy





ZAHRA NIČÍ

ÖBB: osobní doprava se od infrastruktury neoddělí

Pozornost vedení rakouských státních drah ÖBB se v současnosti soustředí především na segment nákladní dopravy. Podle šéfa podniku Andreamatthä za tím stojí celková hospodářská situace, především silniční dopravci, kteří nyní profitují z nízkých cen motorové nafty.

JAN ČIHÁK, ZDROJ DER STANDARD.AT, 2. 9. 2016 | FOTO: MARTIN HARÁK

Matthä v interview pro agenturu APA u příležitosti Evropského fóra v Alpbachu řekl, že ÖBB bojuje s přetrvávajícím přesunem dopravy z kolejí na silnice. „Kvůli většímu počtu tuzemských konkurentů přicházíme o podíl na trhu, ale pokoušíme se tomuto vývoji čelit naší strategií a rozšířit mezinárodní působnost,“ vysvětlil s tím, že kolejová nákladní doprava v Evropě je podle něj pod tlakem. Výrazně se oproti loňsku u ÖBB snížilo i množství přepravených tun nákladů.

Připravují se velké investice

Společně s maďarským nákladním železničním dopravcem, který je součástí holdingu ÖBB, se rakouská státní železnice pokouší získat podíl na dopravě nákladů, které je zapotřebí přepravovat z jižní do střední Evropy. Totéž platí pro spojení severovýchodu Evropy, tedy Polska a Česka s italskými přístavy na Jadranu a zpět. „Zaměřujeme se na dlouhodobé procesy, v jejichž rámci nabízíme našim partnerům z oblasti průmyslu komplexní logistická řešení,“ řekl Matthä. Díky rakouské spolkové vládě je pro nejbližší léta rozpracovaný masivní investiční program. Ten se týká modernizace Severní dráhy (Nordbahn) od česko-rakouské hranice, dokončení hlavního nádraží ve Vídni a částečného otevření terminálu Inzersdorf na sklonku letošního podzimu, který se stane „hlavním nádražím“ pro kombinovanou dopravu. Ve hře je výstavba pottendorfské trati jižně od Vídně, kde

bude Jižní dráha (Südbahn) zčtyřkolejněna, a samozřejmě také úpatních tunelů Semmering a Koralm.

Další rozvoj infrastruktury

Šéf ÖBB Matthä doufá, že se v průběhu příštího roku podaří prorazit Koralmký tunel mezi Štýrskem a Korutany. I přes občasné poruchy štítu jde vše stále podle plánu. Provoz v tomto tunelu má začít v roce 2024. Analýzy plánované kapacity navíc ukázaly, že na železniční trati podél jezera Wörthersee rozhodně nevznikne žádné úzké hrdlo.

A v jaké pozici bude ÖBB podle jejího šéfa za deset let? „Dočkáme se mohutného posunu kupředu, hlavně pokud jde o modernizaci infrastruktury. To je velmi důležité, neboť musíme nabízet cestujícím atraktivní jízdní doby. Lidé chtějí nejen moderní, čisté a přesné vlaky, ale také rychlost,“ uvedl Matthä s tím, že ÖBB se stane poskytovatelem komplexních služeb v oblasti mobility v přepravách od dveří ke dveřím, tedy od nabídek sdílení osobních automobilů až po autobusy či po komplexní nabídku cestování.



Vše zůstane pohromadě

Oddělení infrastruktury ÖBB od osobní dopravy nepřichází podle Matthäho v úvahu. Nutná je naopak další integrace. Předchozí šéf infrastruktury ÖBB tvrdil, že v této oblasti jsou „zoufalá slabá místa“ ještě z dob, kdy byly stavební a provozní oblasti oddělené. Po jejich sloučení šla kvalita výrazně kupředu. „Když například ve Wörglu nastupujete do vlaku, je nástupiště součástí infrastruktury, a když jste už ve vlaku, jste součástí přepravní firmy. Myslím ale, že bude zapotřebí ještě mnoho let, než se systém propojí natolik, že rozdělení nebude mít žádný smysl,“ dodal Matthä.

Pokud jde o téma bezpečnosti ve vlacích, Matthä říká, že se ÖBB pokoušejí reagovat cílenými akcemi. Vlaky jsou kontrolovány drážními zaměstnanci a pracovníky bezpečnostních agentur, kteří mají cestujícím zaručit pocit bezpečí. Rovněž jsou viditelné snahy posílit spolupráci s rakouským ministerstvem vnitra. Policie zajišťuje každý měsíc doprovod v 350 vlacích ÖBB. Provádějí se i namátková pátrání po hledaných osobách. Celkem působí ve vlacích rakouského dopravce 385 pracovníků bezpečnostních agentur. Ke konci roku jich má být již 500.

Chystají se personální změny

Koncern ÖBB také stojí před významnou personální rošádou. „Brzy nás čeká velká generační obměna. V následujících šesti letech přijmeme na všech pracovních úrovních do naší firmy zhruba deset tisíc nových zaměstnanců. To je téměř čtvrtina dnešního počtu. Pro nás to představuje obrovskou šanci posunout se v orientaci na zákazníka, nabízet pracovní místa na všech úrovních a tak opět posunout naši firemní kulturu o kousek dále,“ upozornil Matthä.

Jasno má i ve věci obchodníků na vídeňském hlavním nádraží, respektive tamního nákupního centra. Jejich provozovatelé si stěžují na nízký obrát. Touto stanicí přitom denně projde přes sto tisíc cestujících. „Je důležité, aby provozovatelé obchodu tento počet lidí ještě dokázali zvýšit a generovat odpovídající obraty. Pokud nedosáhnou odpovídajících zisků, tak zde samozřejmě nezůstanou,“ dodal.



Kotlový vůz řady Ra ČSD

V další recenzi železničních modelů se tentokrát zaměříme na jednu z novinek letošního roku, model kotlového vozu řady Ra ČSD ve velikosti TT od firmy Tillig. Jak se výrobci povedl?

MICHAL BEDNÁŘ | FOTO: AUTOR

Jednou z novinek pro rok 2016 je model kotlového čtyřnápravového vozu se slunečním štítem od firmy Tillig. Aktuálně je v nabídce v sedmi různých podobách, krom jiných i ve verzi ČSD jako řada Ra v provedení PROPAN - BUTAN (15003) a KVAPALNÝ PLYN (15006), oba ze III. epochy. Z jistých důvodů mi prošly rukama oba dva. Je to novinka v pravém slova smyslu, tedy naprosto čerstvý počín z nové formy. Tento typ vozu doposud v sortimentu Tillig chyběl, výrobci se podařilo vyplnit další mezeru v nabídce.

Hned na úvod je však třeba říci, že se nejedná o přesný model podle předlohy ČSD. Výrobce vychází z původního německého vozu, přičemž využil relativně vysoké podobnosti a díky úpravě popisů vznikla verze našich drah. Lze předpokládat, že má jít o vysokotlaký kotlový vůz Ra 560 hl z Vagónky Studénky vyráběný od druhé poloviny 60. let. Vzhledové odlišnosti jsou dobře patrné, máme tu tedy model s kompromisem. Nehodnotil bych to jako negativum, těžko bychom se dočkali výroby extra formy podle skutečného československého vozu. Záleží čistě na modelářích, zda tento kompromis budou, nebo nebudou akceptovat.

Zpracování modelu

Provedení modelu je výborné, nápisy do posledního písmenka ostré a čitelné, přestavovače nabarvené, povrchová úprava téměř bez vady. Záměrně píši slůvko „téměř“, neboť při podrobnějším pohledu nelze nevidět nedokonalosti v mís-



tech oranžového pruhu, jako je mírné rozpětí barvy a nepřesné napojení bočních a čelních partií pruhu. Ty však nejsou běžným pohledem prakticky viditelné. Jiné je to ale v případě spáry na spoji po obvodu kotle. Ta je více či méně zřetelná snad na všech exemplářích. Viděl jsem jich dost na to, abych to mohl objektivně posoudit. Spára není stejně výrazná po celém obvodu, jsou místa, kde je celkem dobře zakamuflovaná oranžovou barvou. Žel, někde ani barva nezakryla hlubší rýhu, která je pak z menší vzdále-

nosti viditelná pouhým okem. Navíc u vozu PROPAN - BUTAN není dobrý ani nápis na pruhu, některá písmena jsou přerušena. Po vzhledové stránce je toto asi jediná výtka ke kvalitě zpracování. Liší se kus od kusu, ale těžko nalézt model, který by byl prost této „vlastnosti“.

V podlaze plošinky je naznačen rošt, ovšem není skrz. Zábradlí má profil tvaru „L“ o stranách 0,7 mm a síla ruční brzdy je 1 mm, což působí dosti mohutně. Ostatní madla mají 4hranný profil o rozměrech 0,5 x 0,65 mm. Na spodku rámu se nachází brzdový mechanismus, nechýbí ani kotvičky, držáky koncových návěstí, výpusti a kohouty. Pravý nárazník je vypouklý, levý plochý. Pěkné je i jemné nýtování na štítu a pod kotlem. K vozu je dodáván standardní rámeček s doplňky (brzdové hadice, topné spojky, háky šroubovky).

Jízdním vlastnostem není co vytknout. Celokovová dvojkolí nikde nedrhnou. Zdrže dosazené na podvozky jako separátní díl mají od kol dostatečný odstup, aby nepřekážely. Ač nejsou dvojkolí uložena v kovových pouzdech, otáčejí se úplně volně a vůz jede po kolejích velice lehce. Podvozky drží díky dvojitým čepům, které se zasunou do otvoru v rámu. Hmotnost vozu je 34 gramů. To při naměřené délce 104,4 mm o 8 gramů přesahuje normou doporučených 26 gramů. Délka modelu po přepočtu přesně odpovídá údajům uvedenému na rámu. Model je vybaven kinematikami s pevně uchycenými šachtami. Osobně jsem ocenil vertikálně posuvnou šachtu u výsypného vozu Fad155 DB, neboť, jak známo, ne všechny vozy, byť od stejného výrobce, mají spřáhla ve stejné výši, což občas může působit nepříjemnosti. Nebylo by od věci, kdyby u nových modelů byla šachta posuvná, ale zřejmě to není z technologického hlediska vždy tak jednoduché. Naštěstí je v tomto případě výška optimální. Potíže však nastaly s kinematikou



HODNOCENÍ

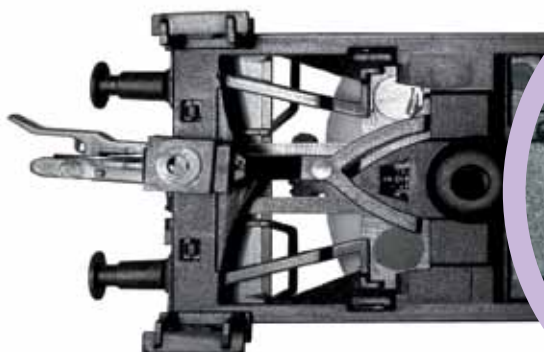
Jízdní vlastnosti perfektní, celkové provedení výborné. Dojem kazí výše uvedená nedokonalost kotle v partiích oranžového pruhu a především problém se špatně fungující kinematikou, který se jeví být problémem sériovým. Podle mých zkušeností je potřebná špetka štěstí na výběr exempláře, u něhož zmíněná kinematika pracuje spolehlivě. Cena vozu není z nejnižších, pohybuje se kolem 1 100 Kč. Za tuto částku by si zákazník zasloužil plně funkční produkt.

samotnou. Na straně plošinky totiž při vychylování vlevo ve směru jízdy nefungovala zcela spolehlivě. Pokud šlo o vychýlení v oblouku, to proběhlo v pořádku. Ovšem návrat zpět již tak hladký nebyl, vždy zůstala „viset“ pár stupňů před střední polohou. Pokud byl vůz ve vlaku, bylo slyšet zřetelné cvaknutí, jak kinematiku sousední vůz přes vůli srovnal. Občas došlo k poskočení vozu, výjimečně v protioblouku i k vyšínutí bližšího podvozku. Hladkému pohybu kinematiky v kulise zřejmě bránil nějaký otřep. Vzhledem k tomu, že byl vůz nový, nesnažil jsem se věc řešit svépomocí a prostě jej reklamoval. A protože jsem tvor zvědavý a při ná-



- **výborné jízdní vlastnosti**
 - **čitelné všechny popisky**
 - **atraktivní vzhled**
-
- **viditelný spoj na kotli**
 - **špatně fungující kinematika u plošinky**

vštevě dvou saských modelářských prodejen se nabízela možnost tam vozy prozkoumat, zjistil jsem, že tato komplikace se vyskytuje téměř u všech. Z dvanácti zkušných kousků (bez ohledu na to, zda DR, DB nebo ČSD) byly dva plně funkční, ostatní vykazovaly identickou závadu na stejné straně vozu. Reklamac mého modelu byla vyřízena ke spokojenosti, ale bylo to do jisté míry dílem štěstí a náhody, neboť vůz, který nyní vlastním, byl také spíše výjimkou. Ostatní v zásilce trpěli stejným neduhem. A protože vůz PROPAN – BUTAN nebyl v době reklamac k dispozici, byla mi po domluvě s prodejcem zaslána cisterna s popisem KVAPALNÝ PLYN.



ZÁVĚR

Patřím mezi modeláře, které vůz oslovil i přes výše uvedenou neúplnou věrnost. Je natolik atraktivní, že jsem byl ochoten odlišnosti od předlohy překousnout a pořídil si jej. Čistě z hlediska estetického je, myslím, opravdu pastvou pro oči a parádu v soupravě bezesporu udělá.

Údolím Ohře na kole i z pohodlí

Kolařská sezona pomalu končí, byť slunce za okny kanceláře stále láká zlenivělé tělo, aby na pár hodin vyměnilo pohodlí křesla za pár centimetrů usně pokrývající v milimetrové vrstvě poněkud méně komfortní sedlo bicyklu. Aby toho sportu nebylo příliš, volím kombinaci vlak a kolo. Ideální pro každého, kdo se nehodlá příliš unavit a zároveň by rád projel větší kus krajiny, v tomto případě údolí Ohře.

JAN CHALOUPKA | FOTO: AUTOR, WIKIPEDIA

Zcela náhodně mě napadlo vyrazit po mnoha letech na kole. Co na tom, že zrovna žádné nemám a okolí bydliště stejně už znám. Volím kombinaci vlaku a bicyklu. Svěřil jsem se se svým smělym plánem svým kolegům, od nichž jsem očekával užitečné rady. Poznámky, abych na výlet jel nejlépe autem, vlakem či jiným dopravním prostředkem, nevyžadujícím tolik drahocenné lidské síly, jsem zprvu ignoroval, a to až do okamžiku, kdy jeden z nich zmínil cyklovlak. A bylo hotovo. Magické spojení kolo-vlak totiž ukrývá nepřehledné množství pravidelných i mimořádných spojů určených přesně pro ten styl turistiky, který hledám.

Jako nejbližší termín cyklo-vlakojízdy se nabízela akce v sobotu 10. září s odjezdem z plzeňského hlavního nádraží přes Mariánské Lázně do Karlových Varů a odtud údolím řeky Ohře až do Chebu. Nebylo co řešit... Vlastně ano, bylo. Nemám kolo! Opět však zasáhli znalí kolegové: Půjč si ho na nádraží, to teďka letí. S mírnou obavou o kvalitu a pevnost nabízeného stroje, jemuž minimálně na půl dne svěřím své statné tělo, volám na karlovarskou pobočku ČD Bike. Za pár minut již neřeším nic. Kolo rezervováno, lístek zakoupen a nadšení nezměrné.

Ranní chaos u vlaku

Za ranního kuropění stojím pod infopanelem, jenž hlásí odjezd spěšného vlaku v 7:40 ve směru na Karlovy Vary, přes Planou, Mariánské Lázně, Cheb nebo Sokolov. Už krátce po sedmé se bikeři začínají sjíždět, v půl vládně organizovaný chaos. Dva cyklovozy se plní zákratnou rychlostí, stejně tak celá mimořádná souprava, pro níž je jeden bistrovůz vybavený pípou a pochutinami skoro málo. Ušetřen strachu o bicykl usedám do měkké koženky, společnost mi dělá starší pár a rozverný chlapec, jehož historicky starého zbrojnoše baví i zbytek osazenstva vozu. Něco přes dvě hodiny jízdy krásnou krajinou utíká rychle. V Chebu vystřídá Mži Ohře, Český les pak zvedající se pás Krušných hor na severu. Chuť na jedno orosené ke svačině znamená zdolat stezku odvahy, proplést se několika vozy přes batohy, pobíhající caparty a natažené nohy těch, které jako nadšený automobilista po jistou část roku spíše nenávidím, než vyhledávám. Ale nyní jsem jedním z nich. Na jejich území. Lidé se usmívají, dětský křik je najednou neruší. Prostě pohoda, kterou si i já, jinak neurotický odpůrce jakýchkoli forem hluku v dopravních prostředcích, užívám naplno. A to je teprve začátek.

Pro bicykl do půjčovny ČD

Lehce po půl jedenácté přijíždí náš „kolotransport“ na karlovarské horní nádraží. Ztratil se Míša! Kde mám kolo? Našlo se dítě! Dítě už mám, chci svoje kolo! Mumraj z Plzně se opakuje, tentokrát však v opačném směru. Stačí deset minut a po 250 kolech a jejich vodičích není ani památka. Já, kola nemaje, musím seběhnout do centra města k dolnímu Varskému nádraží, kde již na mě čeká pro můj účel plně dostačující kvalitní trekové kolo. Stačí trochu dofouknout, smluvit přibližný čas a místo vrácení a můžu vyrazit. Netrvá dlouho a město s jeho silnicemi střídá úhledná cyklostezka č. 6. Čtvrť Doubí, západní bránu Karlových Varů, nechávám za zády a v očekávání věci příštích dupu do pedálů jako smyslů zbavený.

Odměna přichází záhy, nebo možná až příliš brzo. Pohled na Svatošské skály, nejspíš hlavní lákadlo této cyklostezky, se otevírá již po několika minutách jízdy. Soustava žulových věží dosahuje místy až 50 metrů nad hladinu Ohře a není divu, že v minulosti inspirovala takové romantiky, jakými byly básníci J. W. Goethe či Theodor Körner. Legenda o zhrzené víle, která z pomsty nechala zkamenět svatební průvod, když si její milý bral jinou, jako by vypadla z pera těchto velíkáňů.

Sobotní dopoledne však příliš romantiky pod Svatoškami nepřináší, dav cyklistů i pěších turistů znatelně zhoustl, na houpacím mostě se tvoří z obou stran fronty, podobně jako v přilehlé restauraci. Je čas pokračovat. Infotabule však lákají k dalším zastavením,



vlaku



kterým jsou pozůstatky průzkumné rudné štolý Vil-denava jako památka na hledače drahých kovů v ná-nosech řeky, pramen Hořčička, vytékající z 231 metrů hlubokého testovacího vrtu či mohutně rozvětvený Loketský břečťan, který v délce 12 metrů svým letitým kmenem svírá skalní masiv.

Po stopách zaniklé trati

Další zastávkou je Loket, městečko, které se stalo podhradím opevněné tvrze, jejíž příběh se začal psát na počátku 12. století. Náměstí a horní část města znám z nedávné návštěvy, a tak mě láká především opuštěný železniční tunel, tichá památka zaniklé historické trati č. 144 z Lokte do Krásného jezu. Od roku 1901 do poloviny devadesátých let sloužila k pravidelnému provozu nepřetržitě více než 100 let. Patnáctikilometrový úsek trati s řadou technických památek v podobě kamenných mostů se za dvacet let proměnil v džungli a je jen otázkou, zda bude rychlejší příroda nebo člověk – zachránce. Na částečné obnově provozu se totiž už pracuje, což dokazuje zahájení



sezonní přepravy v létě roku 2013 na šestikilometrovém úseku Krásný Jez až Horní Slavkov-Kounice. Zamáčknou slzu, setřu pot z čela a mířím dál na západ. Jen na okraj: na protějším břehu Ohře čeká na své diváky loketský amfiteátr, jehož scéna, s dominantou hradu v pozadí patří k vůbec nejkrásnějším přírodním divadlům u nás.

Údolí Ohře se trochu narovná, stezka je rovná a mě skoro mrzí, že jsem si cestu z časových důvodů naplánoval pouze do Sokolova. Mám před sebou nějakých sedm kilometrů s několika zastávkami. Hned první lákadlo mě odvádí od cyklostezky k dědičné štolě Jana Křtitele. Severočeský uhelný revír má řadu technických památek, ale odvodňovací štola založená v letech 1815 až 1816, která odváděla vodu ze zdejšího hnědohelného dolu Michal, patří k těm vůbec nejstarším. Vracím se na stezku a po třech kilometrech mě vítá obec Staré Sedlo, což mi připomíná, že sedlo, na němž sedím, není sice nijak letité, nicméně jeho tvar a tvrdost se na mně začínají podepisovat. Staré Sedlo proslulo především chemickou výrobou kamence, modré a zelené skalice či vitriolu, což jsou látky, jejichž produkce a necitlivé zpracování zamožuje okolní půdy natolik, že ještě po 100 letech jsou zde mrtvé zóny.

Most jako spojení přírody a člověka

O pár kilometrů dál podjíždím dálniční most, který se od roku 1975 monumentálně klene nad řekou ve výšce 55 metrů obloukem o rozpětí 126 metrů. Toto železobetonové monstrum, pro severní Čechy symbolické spojení přírody s požadavky moderního člověka, si vyžádalo během dostavby dálnice rozšíření mostovky o dva jízdní pruhy. Chybělo málo a most zde mohl stát ještě jeden.

Cedule lákají k dalším odbočkám – statky Seebohm či Bernard jistě stojí za návštěvu. Já už ovšem vyhlížím Sokolov. Jednu krátkou zastávku si ale ještě dopřeju. Královské Poříčí, německy Königswertth s kostelem sv. Kunhuty ze 13. století, obklopeným malebnou havířskou vesničkou s hrázděnými domky ostře kontrastuje s tím, co si vybavíme, když se řekne Sokolovsko.

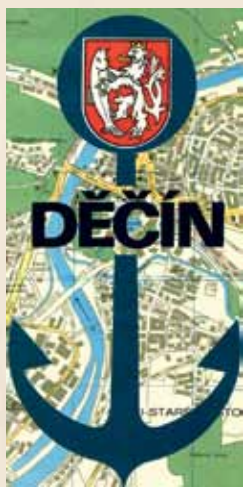
Vydat se do míst, které znám spíš přes okna auta či vlaku, rozhodně stojí zato. Mám rád kontrasty a těch je zde na severu požehnaně. Neznám jiné místo, kde se by na tak malém prostoru odehrával souboj člověka s přírodou. Kraj okolo řeky Ohře má co nabídnout a až důlní jámy zaplaví obří jezera, bude to teprve paráda!

ŠOTOINFO

Pro oblast jsou důležité železniční trati č. 170 a 140. Trať Beroun – Plzeň – Cheb (170) je hlavní tepnou celostátního i mezinárodního významu. Spojuje západní Čechy s Prahou a je významnou železniční spojnici ČR a západní Evropy. Je součástí III. železničního koridoru, který protíná republiku ve východo-západním směru (z Mostů u Jablunkova do Chebu). Celá byla elektrifikována. Trať č. 140 (Chomutov – Cheb) vede z Chomutova přes Dubinu, Kadaň, Kláštec nad Ohří, Ostrov, Dalovice, Karlovy Vary, Sedlec, Chodov, Nové Sedlo u Lokte, Sokolov a Tršnice do Chebu. Jde o dvukolejnou elektrizovanou celostátní trať, provoz byl zahájen v roce 1873. Zajímavostí je trať č. 144 (Nové Sedlo u Lokte – Loket Předměstí). Úsek do Krásného jezu je bez provozu, ale trať oficiálně zrušená není.

ZDROJ: WIKIPEDIA





HISTORIE

Děčín a Podmokly: vzestup a pád jednoho dvojměstí

Toto dvojměstí na severu Čech zažilo v minulém století průmyslový, vojenský a společenský rozmach, ale i velký pád. Děčín a Podmokly zároveň potkala také velká proměna obyvatel a odehrály se tu vůbec nejzásadnější změny v jejich mnohaleté historii, včetně těch dopravních.



Pohled v době 2. světové války na levobřežní čtvrť Přípeř a Horní Žleb a pravobřežní Děčín. Dobře jsou vidět i železniční vlečky na pravém břehu řeky.



Trolejbusy Škoda 8Tr v 60. letech na děčínském hlavním náměstí, které tehdy neslo název Leninovo.



Pohled v roce 1971 na jediný silniční most spojující obě kdysi samostatná města. Železniční vlečky na pravém břehu řeky jsou už minulostí.

JAN DVOŘÁK | FOTO: SBÍRKA AUTORA A ONDŘEJ ŘEPKA

Dvacáté století znamenalo pro dvojměstí ležící v jižní části Českého Švýcarska velkou změnu, která jedno město potlačila a druhé ještě více zviditelnila. Dnes už jsou pro veřejnost obě sídla automaticky spojená v jeden celek. Pomalu upadá v zapomnění, že v polovině minulého století bylo vše jinak.

Řeka si tudy razí cestu z Čech skalními kaňony k severu Evropy. A v těchto místech už před 10. stoletím žil slovanský kmen Děčanů, který si na pravém skalnatém výběžku nad řekou postavil dřevěný hrad, který později čeští králové přestavěli na kamenný. Již v roce 1128 stál tedy nad soutokem Labe s Ploučnicí původně románský hrad Přemyslovců, v roce 1573 přeměněný na renesanční sídlo pevnostního charakteru, pod nímž se rozkládalo město. Úpadek města nastal po bitvě na Bílé hoře, kdy se jeho pány stali tyrolští Thunové. Obranná funkce města, kterému se říkalo Děčín, zanikla po roce 1779, kdy byla postavena nová pevnost Terezín. Na konci 18. století byl hrad přestavěn do současné podoby. Od 30. let 20. století sloužil objekt šedesát let jako zámecká kasárna a dnes je přístupný veřejnosti.

Na levém břehu řeky Labe se traduje zpráva z roku 1407 o Podmoklech, jejichž rozmach se dostavil s rozvojem průmyslu v 19. století. Císař František Josef I. vyhověl žádosti Podmokelských a k 10. 6. 1901 je povýšil na město. Důležitý mezník pro Podmokly bylo zahájení provozu na železniční trati z Prahy do Drážďan roku 1851, na což navazovalo zřizování průmyslových závodů, dalších tratí (do Varnsdorfu a Duchcova), zvyšování počtu obyvatel i stavby honosných měšťanských domů. Podmokelští si jako protiváhu děčínského zámku postavili roku 1905 na vyšším kopci, Pastýřské stěně, výletní restauraci napodobující středověký hrad.

Místo tramvaje autobus

20. století přivítala obě města s poměrně stejným počtem obyvatel: v Děčíně i Podmoklech žilo kolem 10 000 lidí. Propojoval je řetězový most císařovny Alžběty, jehož dřevěné části byly v roce 1915 poškozeny požárem z jisker komínu podplouvajícího parníku. Mezi městy panoval čilý ruch a bylo potřeba dopravovat osoby z jednoho břehu Labe na druhý. Záměr postavit tramvajovou linku se sice neuskutečnil (zejména pro nevyhovující parametry řetězového mostu), již zanedlouho se však objevil tehdy zcela nový dopravní systém automobil-omnibus, tedy zkráceně autobus. Dru-



Na pohlednici ze začátku 20. století vyjíždí z tunelu pod Pastýřskou stěnou parní vlak z Podmokel (tehdy Bodenbachu) do Pirny a Drážďan v německém Sasku.

há polovina srpna roku 1906 se zapsala nejen pro dvojměstí zlatým písmem, protože zde byla uvedena do provozu poprvé hromadná autobusová přeprava v naší zemi. Dva německé autobusy pro 16 cestujících jezdily na lince spojující děčínské a podmokelské nádraží. Provozovatelem byl obchodník F. Leinweber. Po vypuknutí 1. světové války, když Leinweber narukoval, byly autobusy zabaveny. Stalo se tak 1. 10. 1914 a tím také autobusová doprava skončila. Obnovena byla až v roce 1923.

Po vzniku Československa tady převládal německý živel a tak mnohé nápisy byly dvojjazyčné. Česky Děčín znamenalo německy Tetschen a Podmokly byly Bodenbach. Obě města rostla jak počtem obyvatel, tak i po stavební stránce. Fungovalo zde několik přívozů a roku 1933 byl řetězový most nahrazen mostem ocelovým. Byla to doba i rozkvětu paroplavby na Vltavě a Labi, kdy měla velký rozsah místních i dálkových lodních linek a hlavní zdejší přístav nesl název Podmokly-Děčín, který byl paroloděmi spojen s Prahou. Počátkem 20. století se rozvinul hlavně strojírenský, chemický a hutní průmysl a místo vzkvétání dvojměstí se ve 30. letech německí fašisté snažili rozněcovat národnostní třenice s cílem rozbít republiku. V roce 1938 měly Podmokly 22 658 obyvatel (z toho bylo 17 404 Němců) a Děčín 12 855 obyvatel (z toho 9 944 Němců). Město na levém břehu Labe tak bylo téměř jednou tak velké než to na břehu pravém a také v něm panoval daleko čilejší ruch společenský i ten průmyslový. Nacisté do dvojměstí vstoupili 3. 10. 1938 a ovládali ho šest let. Po začátku války se většina Čechů odsunula z měst do vnitrozemí, ale klesající počet obyvatel doplnili zase přistěhovalci z Německa.

Němci obě města spojili

Během 2. světové války, když nad městy vládla německá správa, bylo rozhodnuto o spojení obou měst a spolu se Starým Městem utvořily



Hlavní nádraží v Děčíně v březnu roku 1969. Téměř 100 let neslo název Bodenbach či Podmokly. Za povšimnutí stojí, jako vzpomínka na 2. světovou válku, návěstidla (semafory) s ramenem opatřeným na svém konci podle zvyklostí Deutsche Reichsbahn (Německá říšská dráha) kruhovým terčem. Naši železničáři jim říkali Henlajny (podle K. Henleina – vůdce Sudetoněmecké strany) a ještě v roce 2016 jich kupodivu několik sloužilo na našich tratích.

jedno město Bodenbach-Tetschen, které se po válce rozrostlo o řadu dalších obcí. Od 1. 10 1942 tak vzniklo nové město mnoha tváří. Název byl ovšem dost dlouhý, ale žádná ze stran nechtěla název jednoslovný, protože se nikdo nemohl shodnout na jednotném jménu. Děčínští prosazovali svůj název už z hlediska historického, podmokelští zase svůj, protože Podmokly byly větší a z hlediska průmyslu i dopravy známější. A tak na několik let neslo dvojměstí, kde žilo přes 50 000 obyvatel, název dvouslovný.

Základním předpokladem rozvoje dvojměstí a významným mezníkem jeho dějin bylo osvobození sovětskou Rudou armádou od fašistické okupace roku 1945. Po válce se už jednotné město stále nazývalo dvouslovně. Němci psali Bodenbach-Tetschen, Češi začali psát zase Děčín-Podmokly. Čechů zde přibývalo, naopak Němců ubývalo jejich vystěhováním. Počty obyvatel na obou stranách Labe tu koncem let čtyřicátých klesaly. V roce 1948 se začal používat pro město jednoslovný název. Můžeme se domnívat, že rozhodl kratší název a zároveň ten, který začínal písmenem pod-



Pohlednice podmokelského Labského nábřeží a Pastýřské stěny jako dominanty levé části města na začátku druhé poloviny minulého století



Dominantu Děčína, zámek, z podmokelské strany v létě roku 1971 vyzdobí panely s hlavou Lenina i srpem a kladivem k 50. výročí Komunistické strany Československa. V této době na zámku sídlila od roku 1968 okupační armáda Sovětského svazu.

le abecedy dřívějším – tedy Děčín. Jisté je, že menší pohltit většího. To mnozí v Podmoklech nemohli přenést přes srdce a jako sídlo své adresy stále uváděli Podmokly. Rok 1948 byl tak zánikem jména pro kdysi prosperující samostatné město, ze kterého se stala pouhá čtvrť Děčína.

Poválečná éra trolejbusů

V roce 1949 tu začala stavba trolejbusových tratí a 6. 1. 1950 se Děčín mohl pochlubit novým veřejným dopravním prostředkem. To vyjelo do ulic města pět francouzských trolejbusů, které byly postupem času nahrazovány vozidly Škoda. Trati i vozidel přibývalo a trolejbusy se staly páteří městské dopravy až do roku 1973.

V září roku 1976 tady operovala zvláštní armáda – vojenský útvar č. 2479 z Pohořelic při „Akci Děčín“. Jednalo se o železniční vojsko, které zde vyměnilo monumentální ocelové přemostění Labe a Ploučnice z roku 1896, které už nevyhovovalo malou únosností a úzkým průjezdným profilem požadavkům železniční přepravy. Motory vyprošťovací tanků naší armády tehdy hučely pod okny děčínského zámku a davy lidí se koukaly z nábřeží na souhru železničního vojska při shazování staré konstrukce a nasouvání nové.

Železnice v Děčíně byla během 20. století obnovována a modernizována, ale ekologická trolejbusová doprava v nejnižší položeném našem městě (132 m nad mořem) byla zlikvidována a zbylá provozuschopná vozidla zamířila do Teplic. Stalo se tak 14. 12. 1973 nejen kvůli nedostatku investic a existenci jediného silničního mostu přes Labe, z čehož plynulo přetížení komunikací, ale také díky levné neekologické motorové naftě. Trolejbusy přesto však představují nejpokrokovější období historie zdejší městské dopravy. Obyvatelé Děčína na ně dnes pomalu zapominají, tak jako se zapomíná, že existovalo větší město než Děčín a to s názvem Podmokly.

Patrioti Podmokel mohou ale být hrdí nejen proto, že existoval osobní kolesový parník se jménem Podmokly, jenž dělal městu do roku 1952 reklamu na trati Ústí n. L. – Hřensko, kdy byl přejmenován na Dr. Miroslav Tyrš (nejznámější děčínský rodák a zakladatel Sokola), ale také proto, že hlavní děčínské nádraží i děčínský magistrát leží na území Podmokel.

Dnes žije v děčínsko-podmokelské aglomeraci něco přes 54 000 obyvatel. Znak současného Děčína je znakem kdysi samostatného pravobřežního města a připomíná doby, kdy se ještě labské vody hemžily rybami, protože na něm český lev drží rybu – parmu. Podmokly měly kdysi vlastní znak, v němž byla i lodní kotva. ◆



Pohled do historie: Děčín ve druhé polovině 19. století. Výřez z obrazu neznámého malíře zachycuje vlevo Děčín se zámekem, vpravo kolem Pastýřské stěny Podmokly, ruch na vodní cestě do německého Saska, odkud připlouvá parník a parní vlak odjíždějící z Podmokel do nitra Čech.



V České Třebové vzniká nová jednotka pro měření kolejí

Vážená redakce časopisu Železničář, dovoluji si vám poslat příspěvek do časopisu. Jedná se o informace k výrobě nové měřicí jednotky vyráběné v CZ LOKO v České Třebové. Ve firmě CZ LOKO v České Třebové se v těchto týdnech rýsuje nová motorová souprava pro měření kolejí. Ta prostřednictvím zabudovaného ultrazvuku za jízdy bezpečně zjistí i lom kolejnice. Souprava bude obsahovat pohonnou jednotku s diesellovým motorem, prostřední vůz s měřicím zařízením a na druhém konci soupravy řídící vůz. Uvnitř bude moderní měřicí zařízení a velice pěkné a pohodlné ubytování pro posádku. Každý její člen bude mít samostatnou místnost na spaní, dále má obsluha měřicího vozu a dva strojvedoucí k dispozici komfortně zařízenou kuchyňku a sociální zařízení se sprchou. Souprava vyjede na tuzemské tratě již letos. Hovoří se rovněž o tom, že se v současné době již plánuje výroba další takové jednotky. Novým vlakům, které brzy opustí výrobní linku, jen můžeme popřát mnoho kilometrů bez nehody a málo lomů a chyb na českých a moravských kolejích.

MIROSLAV CHVOSTA

Slovenská strela si opravu zaslouží, její neutěšený stav mě mrzí

Je fajn, že jste kulaté výročí legendární Slovenské strelly připomněli článkem. Ona si to totiž nadmíru zaslouží. Já jsem dnes senior, ale pojem Slovenská strela mě provází od dětství a vždy byla synonymem pro něco neobvyklého, rychlého a ojedinělého, co nebylo na železnici příliš obvyklým jevem. O to více bolí, když se v kopřivnickém muzeu podíváte na její stav. Připomíná spíše šrot než něco technicky vzácného. A tak mě napadá: nemohl by to být právě Železničář, který by přišel s iniciativou její rekonstrukce a obnovy? Jistě máte v redakci hodně známostí na odpovědných místech. Nezkusíte to?

KADLČÍK ZDENĚK, UH. HRADIŠTĚ

Odpověď redakce: Děkujeme za váš ohlas i vzpomínku na legendu železnice. Vypadá to, že se pro tento unikát konečně blýská na lepší časy a projekt „znovuzrození“ Slovenské strelly konečně nabírá reálné obrysy. Realizace se chce chopit samotná Tatra. Co se týká zapojení Železničáře do projektu, rádi pomůžeme s publicitou tohoto chvályhodného snažení. Případné partnerství však rádi přenecháme našemu vydavateli, tedy Českým drahám nebo jinému subjektu.

Výzva ostatním cestujícím i obsluze vlaků ve věci osvětlení vagonů

Ke spokojenosti cestujících přispívá mnoho různých okolností. Samozřejmě jsou rychlost, včasnost, čistota... Ale co další faktory? Jeden z bývalých ministrů dopravy se vyslovil ke skřípajícím vagonům, tedy vadil mu nepřijemný zvuk. Já se dnes zaměřím na světlo. Na železniční průmyslovce jsme se učili o osvětlování interiéru osobních vagonů. Byla to docela věda, muselo se pamatovat i na dlouhé tunely a nebylo centrální ovládání. Dnes se ve vlacích běžně svítí i ve dne za slunečného počasí. Jenže u klasických vozů s kupé – při nízké obsazenosti – jsou cestující obsazováni přednostně ty oddíly, které nesousedí se zářivkou na chodbičce. V kupé jde samozřejmě světlo zhasnout. Já takto postupuji automaticky též. Cítím se komfortněji, když se nemíchá denní světlo s umělým osvětlením. Ovšem v moderních velkoprostorových vozech a soupravách již není před světlem kam utéct. Proto by mě zajímalo, jak to cítí ostatní cestující, případně zaměstnanci. Připomínám, že je řeč pouze o denním svícení, tedy nikoli za snížené viditelnosti. Uvítám všechny připomínky, a to na e-mailu pavel.smerak@seznam.cz.

PAVEL ŠMERÁK

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

Vlaků v Praze a okolí v prosinci s novým jízdním řádem přibude

Železniční doprava v Praze a okolí s počátkem nového jízdního řádu v prosinci výrazně zhoustne. Jen na samotné hlavní město připadá nárůst počtu vlakových kilometrů o 326 tisíc, tedy téměř sedm procent. Přidávat spoje přitom není jednoduché, neboť některé tratě praskají ve švech už nyní. Posílení jízdního řádu se neobejde bez navýšení dotací. Jen v Praze činí dotace kolem 850 milionů ročně, pro příští rok se počítá s navýšením o zhruba 65 milionů korun. Dalšími penězi přispívá na dopravu Středočeský kraj. K největšímu posílení provozu dojde na trati Praha–Kralupy nad Vltavou, kde budou nově jezdit osobní vlaky i v sedlech kolem poledne a o víkendů v intervalu 30 minut místo dosavadních 60 minut. Více vlaků pojedí i ve směru na Všetaty a Mělník. Na příměstské trati mezi Nučicemi a Berounem bude zaveden pravidelný takt, vložené krátké spoje z Prahy do Nučic budou končit až na místní zastávce, a nikoli na nádraží jako dosud. Rozšíření objednávkových vlaků se týká i tratí z Peček do Kouřimi, z Vraňan do Lužce, z Prahy do Kladna nebo z Prahy do Dobříše a Čerčan.

E15 19. 9. 2016

Správě železnic hrozí kvůli zrušení obřích zakázek soud

Litoměřická stavební společnost Chládek & Tintěra se nechce smířit s tím, že SŽDC nečekaně zrušila tendr na dostavbu čtvrtého koridoru v Praze z Hostivaře do Vršovic, v němž nabídla nejnižší cenu. Podala proto námitku a hrozí soudem. Firmu jako vítěze doporučila i výběrová komise složená mimo jiné ze zástupců ministerstva dopravy a fondu dopravní infrastruktury. Místo podpisu smlouvy ale v srpnu přišla studená sprcha v podobě zrušení tendru s nejasným odůvodněním. „Na základě právního rozboru jsme přesvědčeni, že zrušením soutěže se zadavatel dopustil naší diskriminace a aktu libovůle. Naše společnost hodlá využít veškerých právních prostředků k dosažení nápravy, nebo alespoň nahrazení majetkové újmy, která nám byla způsobena,“ sdělil obchodní ředitel firmy Pavel Stoullil. SŽDC soutěž zrušila s odůvodněním, že její vlastní zadávací dokumentace neumožňuje učinit jednoznačný závěr o splnění kvalifikačních předpokladů. Počítá s vypsáním nové zakázky podle nových, přísnějších a jednoznačných pravidel. Nad zrušením tendru vyjádřil rozhořčení i ministr Dan Ťok, který poslal na SŽDC kontrolu.

E15 8. 9. 2016

SŽDC jedná s Grandi Stazioni o dalším pronájmu hlavního nádraží

Oprava hlavního nádraží v Praze nabrala tak výrazné zpoždění, že reálně hrozí rozchod s italským nájemcem, společností Grandi Stazioni. Správa železniční dopravní cesty s firmou o vzniklých potížích intenzivně jedná. „V tuto chvíli řešíme, zda je vůbec právně možné stávající smlouvu nějakým způsobem prodloužit, nebo není,“ popsal aktuální stav Jakub Ptačinský, mluvčí správce infrastruktury. Prozatímní investice činí jednu miliardu korun, provoz obchodů má vynášet deset milionů ročně. Několik posudků advokátních kanceláří říká, že neustálé prodlužování smlouvy s dávným vítězem tendru by se dalo považovat za nedovolenou státní podporu. V případě rozchodu mohou Italové naopak požadovat zpátky skoro miliardu, kterou investovali a kterou jim měly zaplatit nájemci od obchodníků. „Dostat se do vleklého soudního sporu, který opravu zablokuje na dalších pět, deset let, se mi opravdu nechce, takže chci hledat řešení, které neskončí u soudu,“ nechal se v médiích slyšet ministr dopravy Dan Ťok. Za firmu v současné době u politiků lobbuje i italský velvyslanec.

ČT 4. 9. 2016

Ministr Ťok vypovídal na policii kvůli arbitráži se Škodovkou

Ministr dopravy Dan Ťok (ANO) byl ve středu podle zjištění Práva vypovídat na policii kvůli kauze miliardového sporu Českých drah (ČD) s firmou Škoda Transportation. Na služebně Národní centrály proti organizovanému zločinu (NCOZ) na pražském Perštýně strávil podle svých slov necelou hodinu, tedy prý nic dramatického. Ťok v případě vystupuje jako svědek. Případ se týká okolností dlouholeté pře mezi ČD a Škodou Transportation o dodávku dvaceti lokomotiv pro státního dopravce. Firma stroje předala se zpožděním čtyř až pěti let, navíc doted nemají atestaci v Německu, aby tam mohly jezdit vysokou rychlostí. Přitom právě použití lokomotiv na německých kolejích byl hlavní důvod jejich nákupu. „Byl jsem podat vysvětlení ve věci škody Transportation a toho velmi zvláštního, když nebudu říkat skandální, rozsudku té arbitráže. Šetří se to z podnětu Českých drah, protože bylo známo, že tam podaly trestní oznámení,“ řekl Ťok. „Podnět k prošetření možného spáchání trestného činu jsme podali na začátku ledna 2016 a šetření stále probíhá. Poskytujeme vyšetřovatelům maximální součinnost,“ uvedl Radek Joklík, mluvčí ČD.

PRÁVO 9. 9. 2016



Vysoké Tatry, Starý Smokovec, hotel Hrebienok znovuotevřený hotel Hrebienok s bonusem

Hotel Hrebienok nabízí ubytování v jedno až dvoulůžkových pokojích s možností přistýlky. Pokoje mají vlastní soc.zařízení, wi-fi je ve společných prostorách hotelu zdarma, na recepci si lze zapůjčit fén, žehličku nebo zakoupit drobné kosmetické doplňky.

K pobytu nabízíme BONUS, a to 3 zpáteční jízdenky na lanovku Starý Smokovec – Hrebienok na osobu a den!

Parkování aut je možné zdarma na hotelovém parkovišti Grand hotelu Praha.

Cena na osobu a 1 noc s POLOPENZÍ a 3 zpátečních lístků na lanovku ze Starého Smokovce na Hrebienok je 999 Kč.

Termíny pobytu na libovolný počet nocí, max do 31. 10. 2016.



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

NOVINKA

Malý atlas lokomotiv 2017

J. Bittner, J. Křenek, B. Skála, M. Šrámek

Malý atlas lokomotiv 2017 navazuje na předchozí vydání z let 2000 až 2013. Jsou zde shrnuty základní charakteristiky a parametry kolejových vozidel, která jsou v pravidelném nebo muzejním provozu v České republice a na Slovensku. I letos jsou doplněny nové vozidlové řady (365, 383, 386, 390, 660/661, 723.8, 774.7, 783, 794, 845/945) a několik řad vozidel registrovaných v zahraničí.

Řady muzejních vozidel jsou rozšířeny o stroje řad M 260.0, TIVc, Krutwig, Prinz Erich, „Replika“ a další, nově je zařazena kapitola „Řidiči vozy“ popisující „univerzální“ řídicí vozy používané v soupravách s více typy hnacích vozidel i vozy pevně zařazené ve vozových jednotkách. Rozšířena je i kapitola o zahraničních vozidlech na našich kolejích.

Vázaná publikace, formát B6, 432 plnobarevných stran.



440,- Kč

objednávky online
www.gradis.cz

komplet
580,- Kč

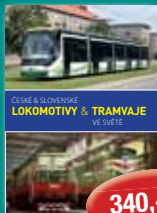
ušetříte
200,- Kč

České & slovenské lokomotivy & tramvaje ve světě

Netradiční vydání Malého atlasu lokomotiv rekapituluje český a slovenský export po 2. světové válce až do současné doby. Zahnuje nejen tradiční dráží (železniční) kolejová vozidla, ale i exportní aktivity výrobců tramvajů a vozidel pro metro.

Celá kniha je rozdělena do kapitol dle druhu vozidel – elektrické lokomotivy, motorové lokomotivy, motorové vozy, tramvaje a metro, ale i tzv. „Second-hands“ zabývající se vývozem modernizovaných vozidel. Součástí je i vícejazyčné resume (AJ, NJ).

Vázaná publikace, formát B6, 224 plnobarevných stran.



340,- Kč



UNIKÁTNÍ KOMPLET: České a slovenské lokomotivy doma i ve světě



940,- Kč

Fenomén ČME 3

plnobarevná monografie, formát A4, pevná vazba, cca 400 fotografií, řada map i tabulek s technickými a statistickými údaji



1440,- Kč

Stroje na stavbách

Publikace pojednává o historii stavebních strojů 19. století a první poloviny 20. století. formát A4, pevná vazba, dvě knihy v pevném boxu, 896 stran (tabulková část 232 stran)



745,- Kč

Železnice na Podblanicku

plnobarevná monografie, formát A4, pevná vazba, cca 650 fotografií, plánek, jízdních dokladů a mapek



735,- Kč

Pielstici

motorové lokomotivy řady 735 (ex T 466.0)

publikace z ediční řady fotografických knih, celostránkové fotografie, texty v trojazyčném provedení (ČJ, AJ, NJ), formát A4, pevná vazba, 152 plnobarevných stran



Objednávky přijímá:
Gradis Bohemia, s.r.o.
Drnovská 41, 161 00 Praha 6
e-mail: obchod@gradis.cz



1. ŘÍJNA 2016

Parním vlakem na Den Zlínského kraje

První říjnovou sobotu (1. 10.) se tradičně koná Den Zlínského kraje s bohatým programem pro děti a dospělé. Jeho součástí je také jízda parního vlaku, který pojeďe po trase Valašské Meziříčí – Zlín střed – Vizovice a zpět. Nostalgický vlak, který potáhne lokomotiva Matěj, odjíždí z Valašského Meziříčí v 7:49 h a přes Branky n. M., Kunovice-Loučku, Osíčko, Bystřici p. H., Holešov, Hulín, Tlumačov a Otrokovice přijede do stanice Zlín střed v 9:52 h. Za necelou hodinu a půl (odj. 11:20 h) se vypraví přes Želechovice n. Dř., Lípu n. Dř. a Zádveřice do Vizovic, kam dorazí přesně v poledne. Na zpáteční jízdu po stejné trase se vydá vlak v 13:27 h a za necelou hodinu (odj. 14:20 h) vyrazí směr Valašské Meziříčí (přj. 16:41 h). Jízdenky se prodávají v parním vlaku a jsou celodenní. Dospělí zaplatí 50 Kč, děti polovinu. Více na www.cd.cz/zazitky.

Nejblíže železniční stanice:
Zlín střed/Valašské Meziříčí/Vizovice ad.



1. A 2. ŘÍJNA 2016

Foto: www.retromestecko.cz



15. A 16. ŘÍJNA 2016

Poslední parní víkend v Lužné u Rakovníka

Stylové rozloučení s letošními nostalgickými zážitky na kolejích se v železničním muzeu v Lužné u Rakovníka uskuteční 15. a 16. října. Po oba víkendové dny pojeďe z Prahy do Lužné u R. vlak tažený lokomotivou 477.043 (Papoušek). Parní vlak odjíždí v sobotu i v neděli v 8:09 h z pražského Masarykova nádraží a v metropoli do něj lze přistoupit ještě v Bubnech, Dejvicích nebo na Veleslavíně. Přes Hostivice, Kladno, Stochov, Nové Strašecí a Řevničov s ním přijedete do Lužné u R. v 10:05 h. Kromě expozice historických lokomotiv, vozů a drážní techniky nebo výstavy železničních modelů a modelových kolejíšť budou připraveny i projížďky úzkorozchodnou parní lokomotivou a parním vlakem se můžete svést v sobotu a neděli také po Kolečovce. Na zpáteční jízdu z Lužné u Rakovníka do Prahy se parní vlak vydá ve 14:55 h. Aktuální informace najdete na webu www.cdmuseum.cz.

Nejblíže železniční stanice:
Praha Masarykovo nádr./Lužná u Rakovníka/
Kolečovice ad.



15. ŘÍJNA 2016

Foto: ROPID

Regionální den PID v Čerčanech

V sobotu 15. října se v Čerčanech koná další Regionální den Pražské integrované dopravy. Akce s bohatým programem připomene výročí 145 let od zahájení provozu na trati Praha – Benešov – Tábor – Vídeň a zájemci si na ní mohou koupit druhý díl publikace z edice Železnice ve středních Čechách od Václava Haase. V tento víkendový den pojedou z pražského hlavního nádraží do Čerčan a jeho okolí historické motorové vozy, na lince S9 (Praha – Benešov u Prahy) budou jezdit elektrické jednotky ř. 451 a 452, tzv. pantografy a po Čerčanech a okolí vás také převezve historická autobusová linka (Karosa ŠD 11 z roku 1977). A co kromě nostalgických jízd na vás čeká? Třeba promítání filmů s dopravní tematikou v místním kině, prohlídky záměčku Vysoká Lhota s muzeem kočárů a povozů nebo vodárenské věže u nádraží a nebude chybět ani lákavé občerstvení. Více na www.ropid.cz.

Nejblíže železniční stanice:
Praha hl. n./Čerčany/Benešov u Prahy ad.

Do Retroměstečka (nejen) retrovlakem

Z areálu bývalých kasáren T. G. Masaryka na Zbořovském náměstí v Pardubicích se o víkendu 1. a 2. října stane Retroměstečko, kde se uskuteční i vojensko-historická prezentace, připravena bude expozice techniky či vybavení a také ukázky činnosti hasičů nebo práce integrovaného záchranného systému a bezpečnostních složek státu. Pokud přijedete do Pardubic vlakem ČD, získáte po předložení jízdenky slevu na vstupné. Po oba víkendové dny bude na vybrané vlaky mezi Pardubicemi, Hradcem Králové a Jaroměří nasazena retro jednotka řady 451 (Žabotlam), v níž platí běžné tarifní podmínky. V sobotu ráno pojeďe také zvláštní spěšný vlak ze Šumperka přes Českou Třebovou do Pardubic a v neděli večer se vydá stejnou trasou zpět. Pardubického hl. nádraží vás do areálu Retroměstečka dopraví historický trolejbus 9 Tr. Více informací na www.retromestecko.cz nebo www.cd.cz/zazitky.

Nejblíže železniční stanice:
Pardubice hl. n.