

Železničář

20. ŘÍJNA 2016 | CENA 15 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVÁJÍ ČESKÉ DRÁHY



21
ROČNÍK XXIII

Z OBSAHU

6-7 ROZHOVOR

Ředitel Provozního střediska oprav **Ivan Klíma** přiblížil fungování opravny a specializovaných pracovišť dceřiné společnosti Českých drah DPOV Přerov.



8-9 ZPRAVODAJSTVÍ

Je to už více než rok, co se strojvedoucí Českých drah **Jan Černý** při tragické nehodě Pendolina ve Studénce vážně zranil. Jak se mu daří dnes?

10-13 TÉMA

Co se zrušenými tratěmi? Jednou z možností je vybudování **cyklostezky**, v Česku již vcelku obvyklá praxe. Jak složité je takové zprovoznění stezky?

15 ZAHRANIČÍ

Pět českých motorových **lokomotiv řady 754** pomáhá v sousedním Polsku suplovat v rychlíkové i expresní vozbě poruchové diesellové stroje typu Gama domácí výroby.

16-17 RECENZE

Představíme vám rozsáhlý katalog železničních modelů ze země někdejšího východního Německa známé firmy **Zeuke & Wegwerth** od Roba Dikkena.

18-19 CESTOPIS

Minule jste se dozvěděli, jak jsme se svezli vlaky **Ruských železnic** směřujícími z Moskvy až do Francie. Nyní se podíváme na jejich skromnější sourozence a zamíříme na Balkán.

20-21 HISTORIE

Dráha z dnešních **Českých Velenic do Prahy** oslavila 145. narozeniny. Co vše tuto privátní železnici potkalo a co předcházelo jejímu vzniku?



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 ZAJIŠTŮJÍ: 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, elektrická jednotka řady 650 RegioPanter na trati mezi Velenicemi a Českými Budějovicemi u zastávky Petřikov.



UVÁZLO V REDAKČNÍ SÍTI



Moderní elektrickou jednotku InterPanter si na brněnském hlavním nádraží nenechal při nedávné cestě vlakem ujít **Jaroslav Kamenický**. Rozloučení s uplynulou rekreační sezonou na trati 212 – horní větvi Posázavského Pacífku v podobě jízdy Bartodky 749.006 zachytil **Martin Liška**. Lokomotiva byla při této příležitosti ozdobena malou kytičkou a černou stužkou.



SLOVO ÚVODEM

Vážení čtenáři,

Letošní zářijové oslavy výročí zrození železnice, jejíž moderní dějiny se začaly psát před více než 190 lety, dozněly již ve všech regionech naší země. Pomyslnou, ale tradiční tečkou za všemi oslavami bývá ještě jedna akce. Setkání s pravými hrdiny z řad zaměstnanců národního dopravce. Počátkem října přijalo pozvání personálního šéfa ČD na pět desítek železničářů, kteří se v uplynulém období během výkonu služby přímo podíleli na záchraně lidského života nebo svým rychlým a duchapřítomným jednáním zamezili mimořádné události či významně přispěli ke zmírnění následků, pokud byla již nehoda neodvratitelná.

Letošní setkání potvrdilo, že národní dopravce má personál nejen odborně zdatný, ale jsou to lidi, kteří nezaváhají ani na vteřinu... Atmosféra byla opět svým způsobem magická a rozhodně nechyběla ani dávka pokory. Tu ještě umocnila přítomnost dvou strojvedoucích, kteří si pro ocenění nemohli přijít vloni, neboť v tu dobu byli v péči lékařů – pánů Černého a Součka z DKV Praha. Ti, vedle toho, že přispěli ke zmírnění následků mimořádné události, byli při ní sami velmi těžce zraněni.

Letošní akce přinesla prostor ještě k jednomu zamyšlení – hrdinů oceňujeme v posledních letech čím dál více. Jasně, je to skvělý pocit vědět, že máme tým lidí, na něž je spoleh. Ale pozor – nabízí se otázka: Neroste náhodou počet situací, kdy je nutnost takto reagovat? Odpověď je snad každému jasná, když si uvědomí některá čísla ze statistik mimořádných událostí anebo si vzpomene na zpravodajství jeden – dva dny zpátky. Stále stejná témata – přejezdy, střety s osobou v kolejišti, nepozornost... Naši zaměstnanci se umí vypořádat s náhlou zdravotní indispozicí cestujícího, poprat se s požárem na palubě vlaku či rychle reagovat na neočekávatelnou překážku v kolejišti nebo náhlou technickou závadu. Tato slova nejsou jen mým subjektivním hodnocením, ale vycházejí ze zpráv záchranářů a vyšetřovatelů.

Je mi potěšením, že při zmiňovaném setkání došlo také na diskuzi o potřebnosti smysluplné prevence. Statistiky totiž také říkají, že v posledních letech vyhasne ročně zhruba desítky mladistvých životů. Letos bohužel takovou smutně dovršenou desítku nezletilých obětí můžeme sledovat už po třech čtvrtinách roku... Preventivní vlak národního dopravce se tak stává ještě více potřebnou součástí projektů společenské odpovědnosti. V uplynulých dnech skončilo v Brně již 15. turné projektu, který běží od roku 2007 a každý rok navštíví zhruba tři kraje. Ve speciálně upravených vagonech Českých drah se s mladými lidmi ve věku 13-18 let setkávají odborníci, vyšetřovatelé a hasiči Správy železniční dopravní cesty i příslušníci Policie ČR. Nejprve se promítá film – pět tematických příběhů o nezodpovědném chování na železnici a jeho následcích, následuje debata v konferenčním voze a velký význam má i třetí, praktické stanoviště s reálným nácvikem první pomoci, jakož i ukázky vyprošťovací techniky a předvedení umu vlastní práce záchranářů. Pro mladé lidi tak přicházíme se dvěma hodinami osvěty a prostoru k zamyšlení. Letos padla hranice 15 tisíc návštěvníků. Třeba se začíná blýskat na lepší časy a statistiky nebudou tak smutné – poprvé v historii projektu jsme totiž zažili takový zájem ředitelů školských zařízení, že pobyt Preventivního vlaku jsme v Brně prodloužili ještě o jeden den.



Michal Štěpán

člen představenstva ČD
zodpovědný za osobní dopravu



Na retrojízdu se vydá expres Ostravan

Nejen fanouškům železniční historie je určena zážitková jízda Retro Ostravanu z Prahy do Ostravy a zpět. Součástí akce je občerstvení ve stylu 80. let a prohlídka areálu Dolní Vítkovice. Zvláštní vlak složený z retro soupravy odjíždí z pražského hlavního nádraží ve středu 26. října v 8:16 h a do Ostravy dojde ve 12:40 h. V čele vlaku pojede historická motorová lokomotiva Kyklop T499.0002. Obsluha bude nabízet občerstvení ve stylu 80. let. Při nástupu cestující dostanou obloženou žemli a turistický salám, k snídani si mohou objednat míchaná vejce na cibulce nebo párek s hořčicí. Na zpáteční cestě si lze dát k večeri krupicovou polévku s vejcem, srbské žebírko s rýží a Metro dezert. V ceně jízdenky je zahrnuta prohlídka světově unikátního areálu Dolní Vítkovice v centru Ostravy. Industriální komplex, kde se v letech 1828 až 1998 těžilo uhlí a vyrábělo surové železo, se změnil na jedinečné vzdělávací, společenské a kulturní centrum. Na zpáteční jízdu se Retro Ostravan vydá v 17:50 h a do Prahy dorazí ve 22:25 h. Jízda zážitkovým retrovlakem stojí 1 590 Kč. Jízdenky a rezervace je možné koupit v pokladnách Českých drah v celé republice. (red)

Projekt Literáti na trati má už třetí pokračování

S mottem "Hranice jsou pomyslné čáry na mapě, které pro literáty neplatí!", vstoupil do třetího běhu literární projekt Literáti na trati, tedy antologie písňících železničářů. Pod taktovkou lídra projektu Františka Tylišara se podařilo shromáždit materiály od rekordních padesáti autorů, které spojují ocelové stužky sbíhající se v nekonečno. Autorskou skupinu navíc letos poprvé vzal pod svá křídla zemský svaz FISAIC. Křest třetí knihy se uskutečnil ve středu 12. října tohoto roku v tradičních prostorách Vládního salonku na pražském hlavním nádraží. (rub)

Královská hra na k

Ojedinelý projekt Pražské šachové společnosti a Českých drah po šesté dorazil do svého cíle. Šachový vlak 2016 navštívil během pěti dní Regensburg, Innsbruck, Salzburg a Český Krumlov. Na dopravě jedenáctivozové soupravy o hmotnosti 590 tun se podílelo pět lokomotiv (řady 362 ČD, 754 ČD, 223 Alex, 185 IGE a opět 362 ČD). Během 950 kilometrů po kolejích tří států odehrálo desetikolový turnaj v rapid šachu 117 šachistů, mezi nimiž nechyběli ani zástupci ČD. Vítěznou trofej v podobě skleněné lokomotivy získal...

Za hvězdami vyrazil speciální Astrovlak

Tmavá obloha plná hvězd v oblasti Lipenska. Tak se jmenoval vědecký seminář, v rámci kterého vypravily České dráhy z jihočeského Stožce do Horní Plané mimořádný Astrovlak vedený motorovým vozem Kvatro. Akce měla veřejnosti přiblížit problematiku noční oblohy nezatížené světelným smogem. Aby bylo pozorování oblohy a přednáška ve vlaku ještě atraktivnější, vypnula obsluha vlaku vnitřní osvětlení, a spoj dokonce několikrát zastavil i ve vyložené temných úsecích. Protože je Lipensko a Šumava nejtmaší tuzemskou oblastí, začne Astronomický ústav Akademie věd ČR na čtyřech místech regionu měřit intenzitu zdejší tmy. Akci o prvním říjnovém čtvrtku organizoval Turistický spolek Lipenska. (hol)





olejích již pošesté

kal turecký velmistr Suat Atalik, který získal 9,5 bodu. Cenu mu předal předseda představenstva ČD Pavel Krtek, který v zahajovacím projevu připomněl, že jeho vzpomínky k jednomu z etapových měst – Českému Krumlovu – se váží k jeho vojenské prezenční službě. V soutěži družstev zvítězil tým Českých drah (Ladislav Winkelhöfer, Pavel Popelka, Jan Štursa a Taťána Šeráková) doplněný o nejlepšího českého šachistu Jaroslava Satranského a velmistra Suata Atalika. Projekt bude pokračovat i v dalších třech letech. (rub)



Zástupci ČD jednali ve Vídni se šéfem ÖBB

Předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Pavel Krtek se ve středu 5. října ve Vídni setkal se šéfem Rakouských spolkových drah (ÖBB) Andreasem Matthä. Na společné jednání dorazil také člen představenstva ČD Roman Štěrba, členka představenstva dceřiné společnosti pro osobní dopravu v ÖBB Valerie Hackl a odborní ředitelé. Předmětem schůzky bylo především vyhodnocení dosavadní spolupráce obou národních železničních podniků v osobní a nákladní dopravě. Hodnotil se například úspěšný projekt v dálkové dopravě railjet na lince Praha – Graz, diskutovalo se i o připravovaných expresních vlacích na trase Praha – Linz či o tranzitních spojiích z Vídně do Varšavy. Jednání se poté zaměřilo na plány do budoucnosti. Ředitel rakouských drah Andreas Matthä během vystoupení seznámil představitele Českých drah s výhodami holdingového uspořádání integrované železnice. Zdůraznil, že řízení dceřiných společností je výrazně přehlednější a účinnější při současném zachování podoby na úrovni holdingu řízeného mateřskou společností. (red)



Odbavovací systém osobní přepravy získá novou podobu

České dráhy modernizují informační systém osobní přepravy. První obrysy celého programu modernizace zástupci národního dopravce představili začátkem října na semináři ve Vládním salonku pražského hlavního nádraží. Vývojáři vše rozdělili do tří pilířů, které zahrnují servisně orientovanou architekturu se zaměřením na cenotvorbu, odbavovací zařízení pokladen a jejich modernizaci (UNIPOG 2G) a úpravu datových struktur. Podle člena představenstva Českých drah Michala Štěpána se zaměstnanci v rámci UNIPOG 2G dočkají například vylepšeného uživatelského rozhraní, usnadní se jim také orientace v rozsáhlé nabídce položek tarifu. Počítá se i s akceptací dynamického jízdného. (hol)



V provozním středisku dceřiné společnosti DPOV se od 12. října 2016 nachází na první vyvazovací opravě motorová jednotka 844.001-8. Zahájení tohoto projektu oprav bylo odprezentováno vedením firmy DPOV také členům Dozorčí rady DPOV, v jejímž čele stojí František Bureš. Všichni Žraloci projdou

postupně vyvazovací opravou ve Veselí nad Moravou. Přípravy zde probíhají už od roku 2015, kdy započala jednání s odborem kolejových vozidel Českých drah a s výrobcem těchto vozidel. Během této doby došlo k zaškolení zaměstnanců veselského střediska oprav, k přípravě výkresové dokumentace a také k vytvoření výměnného systému funkčních celků pro urychlení opravy. Již v příštím roce toto pracoviště čeká oprava dalších sedmi těchto populárních motorových souprav. (red)

Začala první vyvazovací oprava žraloka

FOTO: ČD, JAROSLAV KOCOUREK (ŠBÍRKA O. ŘEPKY)

Scházejí nám hlavně mladí odborníci s praxí

Každý, kdo projíždí nebo vystupuje na přerovském nádraží, určitě pozná na protilehlé straně stanice velké železniční dílny s řadou kolejových vozidel. Ať už jsou to patrové elektrické jednotky CityElefant či lokomotivy Eso řad 362 nebo 363, všechna tato vozidla umějí opravit odborníci z dceřiné společnosti Českých drah DPOV Přerov. Ředitel Provozního střediska oprav Ivan Klíma nám přiblížil fungování opravy a specializovaných pracovišť.

MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOR

Co se v současné době opravuje v Provozním středisku oprav v Přerově? Jakými opravami se stabilně zabýváte?

V přerovském Provozním středisku oprav momentálně provádíme vyvazovací opravy nejen elektrických lokomotiv, ale i elektrických jednotek. A to vše pro naše dva nejdůležitější zákazníky – České dráhy a její významnou dceřinku ČD Cargo. Pro národní dopravce děláme vyvazovačky u stejnosměrných elektrických strojů řad 150, 151, 162 a 163, ale také na střídavých Plecháčích řady 242 či Esech řad 362 a 363. Stranou nezůstávají ani elektrické patrové jednotky CityElefant řady 471, na kterých provádíme také hlavní opravy. Některé stroje řady 363 navíc přestavujeme na rychlost 140 km/h, včetně montáže vlakového zabezpečovače LS o6. Naopak pro nákladního dopravce ČD Cargo zajišťuje naše Provozní středisko oprav vyvazovací opravy elektrických lokomotiv řad 130 – Hrbounů a 181, jež se slangově označují jako Šestikoláky. Podobně jako pro mateřskou společnost České dráhy, tak i pro ČD Cargo pečujeme o Peršingy řady 163 a „pomalá“ Esa řady 363. U vozidel řady 163 uzpůsobených pro provoz v Polsku – a to jak pro České dráhy, tak i ČD Cargo – provádíme úpravy pro splnění nových podmínek pro provoz na železnici v Polsku. V rámci vyvazovacích oprav například montujeme na Hrbouny a Šestikoláky statické nabíječe s nově dosazenou klimatizací stanovišť strojvedoucích, včetně nových elektronických rychloměrů, a stávající osvětlení vozidel nahrazujeme novými světly s LED diodami.

Podle prvního pohledu na odstavné koleje okolo přerovských dílen je zřejmé, že opravujete železniční kolejová vozidla i zahraničních dopravců...

Mimo našich největších a rozhodujících zákazníků ze Skupiny České dráhy provádíme opravy hnacích vozidel pochopitelně i pro ostatní dopravce. Tím největším je polská firma CTL, která se zabývá nákladními přepravami. Pro ni provádíme vyvazovací a hlavní opravy v rozsahu P4 a P5 podle systému údržby platnému v Polsku. S rozvojem přeshraničního železničního provozu jsme v našich přerovských dílnách v nedávných letech zajišťovali na velkém počtu vozidel specifické úpravy, jejichž výsledkem bylo splnění podmínek pro provoz na polských železnicích. Úpravu, která se označuje jako polonizace, jsme zabezpečovali jak pro České dráhy, tak i pro firmu ČD Cargo na elektrických lokomotivách

řad 130 a 163, ale také u Breljovců řady 754. Při ní nám zákazníci sdělili své speciální požadavky, které jsme pochopitelně museli akceptovat. Na první místo jsme kladli důraz na bezpečný provoz na železnici – s tím souvisela montáž nejen polského vlakového zabezpečovače, ale i radiostanice a elektronického rychloměru.

Musím zdůraznit, že zaměstnanci Provozního střediska oprav Přerov se stali autory veškeré technické dokumentace a současně technických podmínek. Administrativně a časově nejnáročnější operací byl schvalovací proces u polského drážního úřadu ve Varšavě. Teprve až tento orgán vydal povolení k provozu na polské železniční síti. Je až neuvěřitelné, kolik celé administrativní řízení vyžadovalo protokolů, osvědčení a dalších podkladů k nově dosazeným komponentům...

Co je na opravách železničních vozidel nejobtížnější či nejpracnější a na co musíte mít specialisty?

Opravy představují na jedné straně zajímavou a různorodou práci, na druhé straně tím ale vzniká potřeba zaměstnanců mnoha profesí. Náplní oprav je uvedení požadovaných parametrů do souladu s předepsanými rozměry, a to především s ohledem na bezpečnost železničního provozu. Každá řada železničních kolejových vozidel má svá specifika. Například u střídavých lokomotiv řady 242 jsou po mechanické stránce náročné podvozky. Naopak u vozidel s pulzní regulací jsou to pulzní měniče a jejich řídicí obvody. CityElefanty, neboli elektrické jednotky řady 471, jsou ojedinělé díky interiéru vozidla, ale i silovým obvodům a řídicím a informačním systémům. Ze všech uvedených specifík následně vyplývá potřeba specialistů a odborníků jak v mechanických profesích, tak i v profesích, zabývajících se seřizováním řídicích a informačních obvodů.

Opravy železničních vozidel představují na jedné straně zajímavou a různorodou práci, na druhé straně tím ale vzniká potřeba zaměstnanců mnoha profesí.



IVAN KLÍMA

Po absolvování elektrotechnické fakulty Vysoké školy dopravy a spojů v Žilině v roce 1983 nastoupil do tehdejšího Lokomotivního depa ČSD Přerov, kde od té doby působil v různých funkcích například jako technik na opravách a údržbě elektrických lokomotiv s pulzní regulací a následně jako vedoucí oprav. Od 1. dubna roku 2016 vykonává funkci ředitele PSO Přerov.

Máte v přerovských dílnách nějaká neobvyklá zařízení, která nejsou jinde běžně k vidění?

Ano. Jedním z nich je podúrovňový soustruh Hegenscheidt, který se používá k opravě jízdnicového profilu dvojkolí. S plošným rozšířením železničních kolejových vozidel vybavených kotoučovou brzdou vznikl požadavek na soustružení brzdových kotoučů bez vyvazování dvojkolí. Na základě tohoto požadavku byl vyroben speciální obráběcí přípravek, jenž používá k pohonu podúrovňový soustruh a umožňuje opracovávat brzdové kotouče. V současné době se testuje ve zkušebním provozu.

Odborný personál je podmínkou úspěchu. Na co kladete důraz u technických profesí? Patrně asi každý ze specialistů je zaměřen na jednotlivé druhy řad vozidel. Jak vlastně takovou práci organizujete?

Systém organizace práce ve výrobě v DPOV je nastaven tak, že pro jednotlivé produkty, tedy jednotlivé řady železničních kolejových vozidel, jsou určeni projektoví manažeři. Ti řídí svého rozpisového a výrobního mistra s komplexní pracovní četou. Jako podporu pro řešení technických záležitostí využívají oddělení Konstrukce a technologie. Toto oddělení úzce spolupracuje s výrobou a podílí se přímo na řešení konkrétních zadání při opravách vozidel. Co se týká odborného personálu v dělnických profesích, tak nyní nastává jejich obměna. Do starobního důchodu odchází řada dlouholetých vysoce kvalifikovaných odborníků, kteří celý profesní život spojili se železničním opravářstvím. Na druhé straně nám chybí kontinuální doplňování novými zaměstnanci. Je znám útlum a přerušování předcházející spolupráce s odbornými učiteli, které tyto profese vychovávaly. V souvislosti se zaváděním nových technologií a systémů do vozidel, ať už se jedná o nově vyrobená vozidla nebo vozidla modernizovaná, se snaží DPOV získávat nové zaměstnance, a to především zahájením spolupráce s odbornými učilišti a středními školami zaměřenými na elektrotechniku a elektroniku, ale také i s Vysokou školou báňskou v Ostravě. V dnešní době je bohužel složité získat na odborné posty hotové pracovníky s praxí, což ale není problém jen našeho odvětví.

Jan Černý se po tragédii učí znovu chodit

Dlouhá léčba, série operací, náročná rehabilitace, svatba. Že to nejde příliš dohromady? Omyl. Takový byl uplynulý rok strojvedoucího Českých drah Jana Černého, který po loňské tragické nehodě Pendolina ve Studénce přišel o obě nohy. Od té doby uplynuly dlouhé měsíce a také se změnilo mnohé v jeho životě. Jak se tomuto hrdinovi daří dnes?

MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOR, CESTAZASNEM.CZ

Před více než rokem se staly krátce po sobě dvě velice podobné nehody vlaků na železničních přejezdech, při nichž byli těžce zraněni dva strojvedoucí Českých drah. U severočeského Šluknova to byl Martin Souček, který vezl jednotku Desiro, a o dva týdny dříve Jan Černý v Pendolinu ve Stanici Studénka. Oběma se prakticky obrátil život naruby, Jan Černý bohužel následně přišel o obě nohy. Viníky karambolů přitom byli v obou případech řidiči nákladních automobilů.

Svatba a pak rehabilitace

Připomeňme si, že loni 22. července ve Studénce smetlo na přejezdu projíždějící Pendolino polský kamion plně naložený plechem. Řidič kamionu nerespektoval výstražná znamení a vjel na koleje. Strojvedoucí Jan Černý byl po nehodě několik dní v kómatu a postupně prodělal více než dvacet operací a nakonec přišel o obě nohy. Před nehodou byl aktivní sportovec, hrál fotbal a hokej, jezdil na kole a také in-linech.

A jak se mu daří déle než rok po nehodě? Poslední tři měsíce pobyl v rehabilitačním ústavu v Kladrubech, kde již zkusil jízdu na handbike, tedy ručně ovládaném kole, a současně tam ukončil v polovině září svou léčbu. Po týdenním odpočinku v domácím prostředí, kdy se stačil oženit s dlouholetou přítelkyní Jitkou, nastoupil speciální pobyt v Rehabilitačním centru na pražských Malvazinkách, kde se nyní věnuje nácviku chůze pro lidi s amputovanými končetinami.

Do Kladrub byl zraněný strojvedoucí převezen už s pahýly místo obou nohou a v tamním rehabilitačním středisku dostal nejprve jednu protézu na pravou nohu, kterou má amputovanou pod kolenem a na té se učil stát. „Když už jsem dokázal stát na protěze čtvrt hodinku bez větších bolestí, začali mi specialisté dělat otisk na protézu na levou končetinu, která mně vlastně celá chybí. Ke konci září už jsem měl obě protézy k dispozici. Teď se na nich učím chodit, ale upřímně řečeno – pokračuje to pomalu a velmi těžce. Jen samotné nasazování protéz je těžká a časově náročná zále-



Strojvedoucí Jan Černý nedávno nastoupil na speciální pobyt v Rehabilitačním centru na pražských Malvazinkách.

žitost. Pokud nejsou pahýly správně otačené, po chvíli začnou protézy značně tlačit,“ popsal potíže Jan Černý. Věří však, že se časem situace zlepší. „Při životě mě udržuje podpora mých nejbližších a solidarita řady kamarádů. Velice mě psychicky pomohla i návštěva kolegy strojvedoucího Martina Součka. Sám sice chodí o francouzských holích, ale vážil návštěvu za mnou až do Kladrub, za což jsem mu neskonale vděčný. Velmi si toho vážím,“ řekl s dojetím.

Na maratónu si splnil sen

Honzka Černý je sportovec tělem a duší, a proto dál tvrdě bojuje a nevzdává se. V poměr-



ně známém cyklistickém závodě „Metrostav handy cyklo maraton“ se letos v září stal tvářím závodního týmu Otto Bock – firmy, která se zabývá výrobou protetických pomůcek. Závodníci letos jeli pro Honzu, v příštím roce by to Jan Černý chtěl zkusit sám a naopak jel pro někoho, kdo na tom bude hůř než on. A že nepojede na běžném kole? To vůbec nevádí – v tomto speciálním kláně, které měří 2 222 kilometrů a jede se napříč celou republikou až na Slovensko, jezdí i handicapovaní závodníci. „Po letošním závodě jsem byl navíc hostem živé talk-show Heřmana Volfa na Zázitkovém víkendu. Otevřeně jsme mluvili o tom, co se stalo, a jak den po dni bojuji, abych překonal nepříznivý osud... Tato akce se uskutečnila na konci září v Poslově Mlýně u Doks, kde jsem si v přátelské atmosféře osobně vyzkoušel handbike a také elektrickou tříkolku pro vozíčkáře. Šlo o nevšední zážitek, který se doufám stane co nejdříve běžnou realitou a budu na něm moci jezdit častěji než dosud,“ vyslovil přání Jan Černý. Pokud při rehabilitaci půjde vše dobře, mohl by se závodů opravdu zúčastnit už příští rok. ◆



Přerovská firma DPOV oslavila desáté výročí

Dceřiná společnost Českých drah Dílny pro opravy vozidel (DPOV), která se zabývá opravami a modernizacemi železničních kolejových vozidel, si v pátek 30. září připomněla deset let samostatné existence. Přerovské Provozní středisko oprav, kde se nachází sídlo dceřiné firmy, na jeden den otevřelo brány pro odbornou i širokou veřejnost. Připraven byl bohatý doprovodný program.

MARTIN HARÁK, JANA SVOBODOVÁ | FOTO: MARTIN HARÁK

Poslední zářijový den se už od dopoledních hodin začala sjíždět do Přerova řada obdivovatelů železniční techniky. Důvod byl jednoduchý – v prostorech dceřiné společnosti Českých drah se konaly oslavy desátého výročí založení společnosti DPOV, umocněné jízdami několika historických vozidel. Nejprve do Přerova přijel před polednem protokolární vlak složený z motorového vozu M 260.001 nazývaného Stříbrný šíp a přívěsného vozu Rybák, který přivezl delegaci hostů v čele s náměstkem ministra dopravy Milanem Ferancem a předsedou představenstva společnosti DPOV Romanem Kottem.

Veřejnost se poté mohla v rámci železniční stanice Přerov svézt motorovým vozem Hurvínek M 131.1 nebo soupravou vedenou parní lokomotivou 314.303 Kafemlejnkem. Z Olomou-

ce do Přerova odpoledne vyrazil ještě devítivozový parní speciál v čele se strojem 464.202 přezdívaným Rosnička.

Nejvíc lákal Stříbrný šíp

Společnost DPOV se v první řadě prezentovala řadou opravených či zrekonstruovaných kolejových vozidlech a součástí oslav byla expozice historických lokomotiv přistavených v blízkosti hlavní budovy. Návštěvníci měli příležitost nahlédnout do interiérů strojů E 499.085, T 466.0007, 749.250 či T466.2103. Mimořádnou pozornost budil ojedinělý motorový vůz Stříbrný šíp, který prošel znovuzrozením právě ve firmě DPOV. V odpoledních a podvečerních hodinách areál přerovského závodu zaplnily stovky lidí, kteří se nechali vtáhnout do víru zábavy a hudby. Posluchače rozpoehybovaly skupiny Inflagranti a Jelen a o vrchol kulturního programu se postarala známá slovenská kapela No Name.

Opravují i historická vozidla

Předseda představenstva DPOV Roman Kott řekl, že kulaté výročí firmy vnímá nejen jako potvrzení dobrého záměru, ale i závazek do budoucna. „Byl jsem přítomen vzniku firmy od samého začátku a jsem přesvědčen, že jde o životaschopný podnik se specializací na opravy vyšších kategorií. České dráhy v nás navíc získaly referenční opravnu, neboť se sami zúčastňujeme řady soutěží a snažíme se získané zkušenosti zúročit. Do roku 2007 byly cenové hladiny dány převážně nabídkami privátních opravců, kteří vznikli privatizací v devadesátých letech,“ uvedl šéf DPOV Kott. Na závěr připomněl, že si díky renovaci Stříbrného šípu ověřil se svými spolupracovníky schopnost opravovat historická vozidla. „Kvůli tomu budeme hledat kapacity i v tomto úzce specializovaném segmentu oprav železničních kolejových vozidel,“ dodal. ♦

V AUDITU UIC NÁRODNÍ DOPRAVCE OBSTÁL NA VÝBORNOU

Již několik let se mnozí obávají auditu Mezinárodní železniční unie UIC, který se vždy týká nejen zaměstnanců na Generálním ředitelství ČD v Praze a Odúčtovny přepravních tržeb v Olomouci, ale také celé řady našich provozních zaměstnanců. Je ale třeba se tohoto auditu obávat? Co se za ním ve skutečnosti skrývá?

V rámci UIC se jednotlivé železniční společnosti dohodly, že každá z nich se musí periodicky podrobit auditu UIC. Nejedná se o nahodilou činnost, ale pravomoci a práva auditního týmu, metodika a obsah prováděných kontrol jsou pevně stanoveny vyhláškou UIC 120, která je pro všechny železnice povinná.

Audity UIC se pravidelně každých pět let konají také v naší společnosti, letos se jeden uskutečnil od 19. do 23. září. Auditní tým se skládal ze čtyř auditorů v mezinárodním složení z železnic TRENITALIA (Italské dráhy), SNCF (Francouzské dráhy), SBB (Švýcarské dráhy) a NS (Nizozemské dráhy). Každý z auditorů se specializoval na jednu oblast. Zástupce z Itálie kontroloval především oblast přepravních a tarifních podmínek, včetně návratků a práva cestujících, dále rozsáhlou oblast jízdních dokladů (papír a jeho ochranné prvky, správná funkčnost těchto dokladů) a konečně oblast zabezpečení zásob jízdních dokladů proti jejich zcizení nebo paděláním. Součástí auditu byla i samotná kontrolní činnost ČD a způsob komu-

nikace centrály s provozem. Zástupce z Francie se zabýval především problematikou IT, důraz byl kladen na správnou strukturu dat, jejich tok a zabezpečení. Pod patronací francouzského kolegy se kontrole podrobil také způsob certifikace a edukace našich zaměstnanců. Zástupci ze Švýcarska a Nizozemska po většinu svého času v České republice působili v Olomouci v Odúčtovně přepravních tržeb a soustředili se především na správnost struktury účetních dat, na správný postup při reportingu a následného clearingů.

Auditu neunikli ani provozní zaměstnanci ČD. Auditři provedli dvě kontroly v Praze hl. n., kde zkoumali formou kontrolního nákupu správnost výdeje a anulace jízdních dokladů v mezinárodní přepravě přímo na pokladní přepážce. Centrem jejich pozornosti bylo také zabezpečení jízdních dokladů ve stanici Praha hl. n., jednak vlastní kontrolou příslušných míst, ale také formou interview s příslušnými zaměstnanci – pokladník, dozorcí a výběřčí. Kontrola se uskutečnila i v cestovní kanceláři ČD Travel.

A výsledky? Audit dopadl k velké spokojenosti, nicméně pár drobných nedostatků odhalil. Ty budou do konce roku odstraněny. Tým konstatoval pro České dráhy příznivý fakt, že prověřovaní zaměstnanci na všech složkách ČD byli vysoce kompetentní ve svých přidělených činnostech.

JAN VÁVRA



Padesát kolegů dostalo ocenění za mimořádné skutky

Stalo se již tradicí, že u příležitosti Dne železnice jsou oceňováni kolegové, kteří při výkonu svých povolání prokázali duchapřítomnost či odvahu nebo vykonali mimořádné skutky. Ani letošek nebyl v tomto ohledu výjimkou. Tentokrát zástupci Českých drah předali uznání rovné padesátce zaměstnanců.

BRIGITA KOLÁŘOVÁ | FOTO: MICHAL MÁLEK

Slavnostní akt se uskutečnil ve středu 5. října ve Vládním salonku pražského hlavního nádraží. Za vedení společnosti dorazili místopředseda představenstva společnosti Ludvík Urban, členové představenstva Michal Štěpán a František Bureš a ředitel odboru personálního Ivo Veselý. Přítomni byli také zástupci odborových organizací.

Za mimořádné skutky, kterými přispěli k záchraně lidského života nebo zdraví, případně předešli či eliminovali škody na majetku národního dopravce, obdrželi přítomní zaměstnanci pamětní list a současně jim byl předán malý dar v podobě hodinek. Ženy dostaly rovněž květinu.

Kdo získal ocenění?

Karel Jurda – vlakvedoucí osobních vlaků, ZAP Praha, RP Brno

Jana Besenyiová – vlakvedoucí osobních vlaků, ZAP Praha, RP Brno

Oldřich Nejezchleba – vlakvedoucí osobních vlaků, ZAP Praha, RP Brno

Pavla Sabáčková – vlakvedoucí osobních vlaků, ZAP Praha, RP Brno

Jaroslava Bartošová – mezinárodní pokladní/ředitelka osobní přepravy, ZAP Praha, RP České Budějovice

Jan Veselý – vlakvedoucí osobních vlaků, ZAP Praha, RP Olomouc

Jaroslav Jemelka – vlakvedoucí osobních vlaků, ZAP Praha, RP Olomouc

Radomír Malýška – vlakvedoucí osobních vlaků, ZAP Praha, RP Olomouc

Dobromila Smolková – vlakvedoucí osobních vlaků, ZAP Praha, RP Olomouc

Anežka Horáková – vlakvedoucí osobních vlaků, ZAP Praha, RP Olomouc

Jan Juřena – vlakvedoucí osobních vlaků, ZAP, RP Olomouc

Ljudmila Leychenko – vlakvedoucí osobních vlaků, ZAP Praha, RP Olomouc

Ludmila Kolková – informátor železniční dopravy, ZAP Praha, RP Olomouc

Helena Losertová – vlakvedoucí osobních vlaků, ZAP Praha, RP Ostrava

Jítka Sivuchová – vlakvedoucí osobních vlaků, ZAP Praha, RP Pardubice

Radomír Mokry – vlakvedoucí osobních vlaků, ZAP Praha, RP Pardubice

Jana Hýblová – vlakvedoucí osobních vlaků, ZAP Praha, RP Pardubice

Lukáš Müller – vlakvedoucí osobních vlaků, ZAP Praha, RP Praha

Lenka Poláková – vlakvedoucí osobních vlaků, ZAP, RP Praha

Jiří Pěnička – průvodčí osobních vlaků – stevard, ZAP Praha, RP Praha

Blažena Pondělíčková – osobní pokladník, ZAP Praha, RP Praha

Jiří Plicka – vlakvedoucí osobních vlaků, ZAP Praha, RP Praha

Radek Jicha – vlakvedoucí osobních vlaků, ZAP Praha, RP Praha

Roman Bláha – vlakvedoucí osobních vlaků, ZAP Praha, RP Ústí nad Labem

Jiří Coller – vlakvedoucí osobních vlaků, ZAP Praha, RP Ústí nad Labem

Jan Černý – strojvedoucí, DKV Praha

Martin Souček – strojvedoucí, DKV Praha

Jiří Matoušek – strojvedoucí, DKV Praha

Miroslav Kolář – strojvedoucí, DKV Praha

Jan Riegel – strojvedoucí, DKV Praha

Josef Hurych – strojvedoucí, DKV Praha

Petr Ossendorf – strojvedoucí, DKV Praha

Pavel Reichelt – strojvedoucí, DKV Praha

Bohumil Veselý – strojvedoucí, DKV Praha

Petr Onesork – strojvedoucí, DKV Praha

Petr Zita – strojvedoucí, DKV Praha

František Švec – vedoucí posunu, DKV Praha

Josef Janovič – vozmistr, DKV Praha

Ladislav Šibor – strojvedoucí, DKV Brno

Pavel Sedmera – strojvedoucí, DKV Brno

Antonín Jehlík – strojvedoucí, DKV Plzeň

Jaromír Tesař – strojvedoucí, DKV Plzeň

Vlastimil Patricius Divoký – strojvedoucí, DKV Plzeň

František Mrázek – strojvedoucí, DKV Plzeň

Vladimír Češka – strojvedoucí, DKV Plzeň

Jaroslav Flok – strojvedoucí, DKV Olomouc

Ladislav Adamčík – strojvedoucí, DKV Olomouc

Václav Majer – strojvedoucí, DKV Olomouc

Oleg David – strojvedoucí, DKV Olomouc

Petr Kubrt – strojvedoucí, DKV Česká Třebová

DRÁŽNÍ ÚŘAD INFORMUJE

Drážní úřad vydal koncem září Výroční zprávu o bezpečnosti za rok 2015. Z ní vyplývá, že během loňského roku provozovatelé drah nahlásili 94 nehod, při nichž bylo usmrceno 29 osob (údaj nezahrnuje sebevraždy) a 53 vážně zraněno. Materiální škoda na vozidlech nebo samotné infrastruktuře dosáhla nemalé výše – konkrétně výše byla spočítána na 451 814 000 Kč. Navzdory nelichotivé statistice však lze konstatovat, že bezpečnost

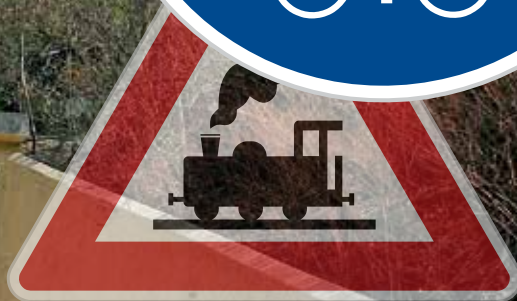
na železnici je stabilizovaná a obecně ji lze považovat za dobrou.

Tak jako vloni, i letos se Drážní úřad připojuje k charitativní akci MOVEMBER. Ta je především známa díky aktivitě, při níž si muži nechávají narůst knír po celý listopad. Smyslem tohoto činu je upozornit na nutnost prevence zdraví u mužů – nebezpeční rakoviny prostaty nebo varlat postihuje čím dál více mužskou populaci, od velmi mladého věku až po věk důcho-

dový. I proto byla vytvořena skupina DRÁŽNÁCI, kam mohou finančně přispívat všichni, kdo chtějí podpořit charitu v této oblasti.

Od nového grafikonu dojde k dalším změnám označení zastávek. Drážní úřad rozhodl o novém názvu pro zastávku Praha-Bubny Vltavská. Ta bude vystavěna v km 0,251 – 0,371 trati č. 120 Praha – Kladno – Rakovník. Zároveň schválil změnu názvu zastávky Božíkov, která leží na trati č. 086 Liberec – Česká Lípa. Nový název bude znít Zákupy-Božíkov.





ZROD CYKLOSTEZEK ANEB DRUHÝ ŽIVOT ŽELEZNICE

Co se zrušenými tratěmi? Jednou z možností je vybudování cyklostezky, v Česku již vcelku obvyklá praxe. Výrazný a veskrze malebný krajínovotvorný prvek nadále plní účel dopravní cesty a může přispět i k rozvoji turistiky a cestovního ruchu. A v neposlední řadě je pozemek alespoň zakonzervován pro případné obnovení železnice. Drážní budovy pak mohou nově sloužit coby ubytovny či půjčovny kol. Jak celý proces zprovoznění stezky vypadá?

JOSEF HOLEK | FOTO: ARCHIV ČD, DREAMSTIME

V případě cyklostezek vybudovaných na drážních tělesech platí pravidlo: něco za něco. Za rozmachem sítě asfaltů pro cyklisty totiž stojí útlum železniční dopravy. Zánik trati je vyvážen osazením informačních cedulí připomínajících zašlou slávu místní kolejové tepny. Pomalý úpadek lokálních železnic byl v tuzemsku patrný v sedmdesátých letech minulého století, kdy začaly vlaky plíživě vytlačovat automobily. A tento trend pokračoval v letech devadesátých. Naštěstí likvidace nebyla tak rozsáhlá, jak bylo původně zamýšleno. Přesto je nyní na našem území více než tisíc kilometrů neprovozovaných úseků, přičemž asi devět set kilometrů spadá na již zrušené tratě.



Má to své výhody, například nižší náklady na údržbu. Dalším argumentem je fakt, že přeměna trati v „silnici“ dané místo šikovně

zakonzervuje. A jednoduchá je i její případná obnova. Demolice se navíc nemusí bát ani bývalá nádraží a další objekty. Jdou přestavět na ubytovny, restaurace, půjčovny kol nebo stylová muzea. Hlavním přínosem však zůstává, že cyklisté, aktivní vozíčkáři i vyznavači in-line bruslí se vždy svezou na hladké asfaltové stezce bez vřdkých stoupání a klesání. K přestavbě jsou totiž využity násypy, mosty i tunely. V zimě pak mohou cyklisty vystřídat běžkaři. Těleso je navíc – s výjimkou bývalých přejezdů – odděleno od silniční dopravy.

Zrod není jednoduchý

Vznik cyklostezky však není snadná věc. Iniciátorům dá obvykle hodně práce, než přestavbu trati prosadí. Nic na tom nemění fakt, že ministerstvo dopravy i Správa železniční



Cyklisty hojně využívaná stezka vedoucí po bývalé železniční trati č. 270 Lupěně – Hněvkov.



Bruslařům a milovníkům kol nyní slouží i bývalá trať, která prochází tunelem pod pražským Vítkovem.

dopravní cesty (SŽDC) jsou všemu relativně nakloněny, byť se primárně snaží udržet provoz vlaků na dané železnici. Co je tedy třeba udělat? „Dráhy určené k převodu nebo prodeji jsou nabídnuty k prodeji v rámci výběrového řízení, přičemž základním kritériem je cena. Stanovena je ve výši ceny zjištěné podle oceňovacích předpisů. Prodány mohou být i za cenu obvyklou, pokud bude vyšší,“ popsal první kroky Pavel Tesař, mluvčí SŽDC. V tuto chvíli je na stole zmíněná podmínka udržení provozu železniční dopravy. „Proto se nabyvatel dráhy bude muset zavázat, že bude dráhu provozovat po dobu minimálně pěti let,“ vysvětlil.

Ani pak nemají budovatelé cyklostezek vyhráno. Pokud v rámci výběrového řízení nikdo neprojeví zájem, je dráha nabídnuta bezúplatně ministerstvu obrany a v případě jeho nezájmu pak k bezúplatnému převodu

” Vznik cyklostezek nejčastěji iniciují občanská sdružení, jednotlivci, obce nebo svazky obcí. Coby partnera mají krajské úřady.

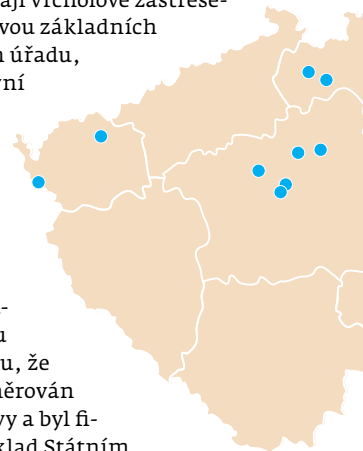
krajům nebo obcím. „Pokud je trať zdarma převedena na kraj či obec, je tento převod podmíněn tím, že majetek po dobu pěti let nezacíží,“ konstatoval mluvčí SŽDC. A když ani kraj a obec nezareagují? Zahájeno je v takovém případě správní řízení ve věci zrušení dráhy. Majetek je opět nabídnut k bezúplatnému převodu na kraj či obce k jinému využití ve veřejném zájmu. Selže-li i tato možnost, ale bude v soutěži vybrán zájemce o koupi dráhy nebo nalezen zájemce o bezúplatný převod dráhy, je věc předložena k odsouhlasení vládě. Trať se pak prodá tomu, kdo bude souhlasit s podmínkami státu a hlavně bude schopen za ni zaplatit.

Další trati se neruší

Vznik cyklostezek nejčastěji iniciují občanská sdružení, jednotlivci, ob-

ce nebo svazky obcí. Coby hlavního partnera mají krajské úřady. „Musí pro výstavbu zajistit kompletní dokumentaci a především zajistit zdroje financování. Všechny iniciativy pro vznik cyklostezek hledají vrcholové zastřešení pro splnění těchto dvou základních podmínek na krajském úřadu, který garantuje dopravní obslužnost dotčeného území,“ potvrzuje Pavel Tesař s tím, že v současné době není v republice žádná trať určena k zániku. Pokud se v budoucnu nějaká objeví, nebude mít SŽDC se změnou problém za předpokladu, že by takový návrh byl směřován od ministerstva dopravy a byl finančně zajištěn například Státním fondem dopravní infrastruktury (SFDI) nebo společně od obcí, krajů či zájmových sdružení. Další podmínkou je, že vybudování stezky nebude kolidovat s výhledovými záměry rozvoje železniční infrastruktury.

A právě různá sdružení či obce kritizují časově náročné administrativní obstrukce. „Chybí jasná podpora ze strany státu pro zachování těchto pozemků jako liniových koridorů v krajině a současně není zvýhodněn veřejně prospěšný účel využití takto nabytých pozemků, tedy veřejně prospěšná stavba cyklostezky,“ míní Luboš Kala, koordinátor monitoringu cyklistů a pěších Z Nadace Partner-

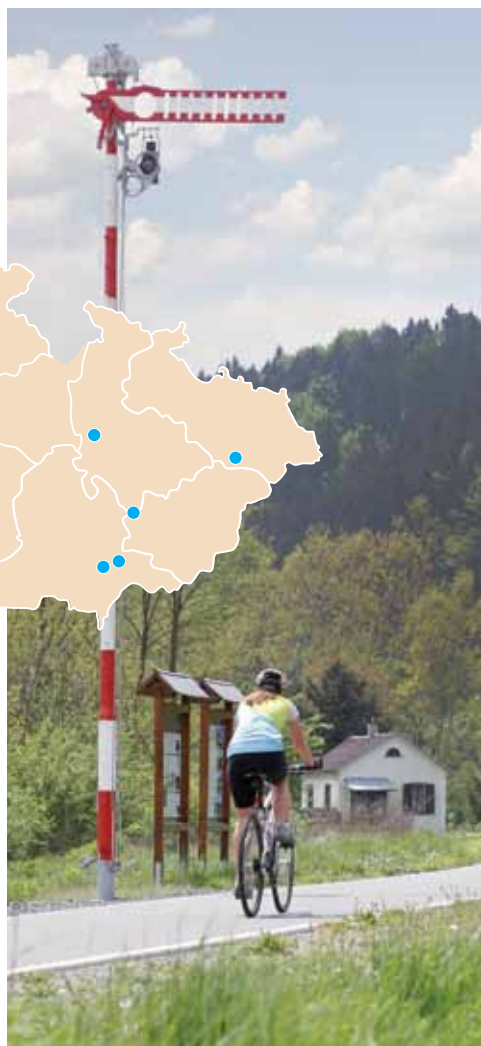


CYKLOSTEZKY NA BÝVALÝCH TRATÍCH

- Kuřim – Veverská Bítýška
- Hamry nad Sázavou – Sázava
- Ostrava Hrabová – místo zrušených vleček
- nádraží Česká Lípa město - Vlčí Důl
- Česká Lípa – Kamenický Šenov
- Čachovice – Loučeň
- Cheb – Slapaný – Egerteich/ Waldsassen (D)
- Praha (zrušená vlečka ČKD – Rokytko)
- Praha (Vítkovská trať)
- Chrástecký dvůr – Benátky nad Jizerou
- Příbyslav – Sázava
- Kyjov – Mutěnice
- Hostašovice – Nový Jičín horní nádraží
- Nezamyslice – Morkovice
- Slavonice – Dobersberg (A)
- Žďánice – Uhřetice
- Jáchymov – Ostrov nad Ohří
- Otovice zastávka – st. hranice (P)
- Bílá
- Lupěné – Hněvkov
- Tuchlovice důl – Kamenné Žehrovice
- Zvoleněves – Podlešín
- Vlčava – Jízvice
- Otvice – Vrskmaň



Jízda po již neexistující železniční trati Příbyslav – Sázava láká především na nádherné přírodní scenérie.



ství. „Toto bylo jedním z bodů letošní schůzky našeho ředitele s ministrem dopravy. Zatím bez konkrétního výsledku. Naším návrhem je převod pozemků na obce za symbolickou jednu korunu,“ dodal.

Finanční podpora až 90%

Podle Kaly našly drážní stezky částečnou podporu alespoň u SFDI, kde v pravidlech pro příspěvky na výstavbu cyklostezek je uvedeno, že „v případě cyklistické stezky budované na opuštěném drážním tělese a za podmínky, že délka této cyklistické stezky bude minimálně jeden kilometr, budou moci být finanční prostředky poskytnuty až do výše 90 % celkových uznatelných nákladů akce.“ Jiné cyklostezky mohou získat maximálně 85 %.

Ministerstvo tvrdí, že stezky plně podporuje, a připomíná, že letos dalo na více než dvacítku projektů podobného ražení zhruba osmaosmdesát milionů korun. „Vzhledem k tomu, že tím nebyla vyčerpána celková alokace pro rok 2016, tak jsme prostřednictvím SFDI vyhlásili druhé kolo podávání žádostí a v tuto chvíli probíhá hodnocení předložených žádostí,“ uvedl mluvčí ministerstva Zdeněk Neusar.

Pomoc menším obcím

Možnost zahrnout náklady na projektovou dokumentaci do uznatelných nákladů SFDI byla zavedena letos a několik

žadatelů ji využilo. Tímto opatřením se resort snaží pomoci zejména menším obcím, pro které může být problematické najít zdroje na jejich financování. „Schválená pravidla na rok 2017 s touto možností opět počítají,“ dodal Neusar. Samotná SŽDC ani ministerstvo vznik stezek neinicují a jejich evidenci nevedou. „Víme o tom, že probíhá jednání mezi SŽDC a Mikroregionem Voticko o využití opuštěného drážního tělesa v úseku Bystřice – Mezno. Tady byla totiž při modernizaci trať přeložena do nové stopy,“ uzavřel tiskový mluvčí. ♦



Do Jeseníku místo vlaků stále jezdí autobusy

Z Hanušovic do Jeseníku se zákazníci Českých drah vlakem nadále nedostanou. Přitom už začátkem října měla skončit dlouhodobá výluka na železniční trati přes Ramzovou a Lipovou Lázně. Kvůli pokračujícím stavebním pracím a nezprovozněnému zabezpečovacímu zařízení na celé řadě přejezdů však jezdí osobní i spěšné vlaky pouze do Hanušovic. Staré Město pod Sněžníkem, Javorník ve Slezsku, Lipovou a Jeseník budou až do začátku listopadu obsluhovat autobusy náhradní dopravy.

MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOR

V pondělí 3. října skončila téměř půlroční výluka na trati 292 v úseku Zábřeh na Moravě – Hanušovice a na kolejích se opět objevily jak regionální spoje, tak i spěšné vlaky směřující z jihomoravské metropole a Olomouce. Už o den později ale byla nepřetržitě až do 7. listopadu vyhlášena další výluka, a to na horském traťovém úseku Hanušovice – Jeseník. A proč se nejedná? Za vším stojí nedokončené zemní práce jak při rekonstruk-

ci železniční stanice Hanušovice, tak při odstraňování propadu rychlosti v traťovém úseku Jindřichov na Moravě – Lipová Lázně. Navíc není mezi Hanušovicemi a Jeseníkem zapojeno zabezpečovací zařízení a rozvody nejen na samotné trati, ale současně i na devíti železničních přejezdech.

Hrozí pomalé jízdy

Pokud se nestihnou zprovoznit všechny železniční přejezdy do začátku listopadu, nastane další velký problém. Přes přejezdy se totiž bu-



de moci jezdit na takzvaný „OP“ rozkaz pouze desetikilometrovou rychlostí, a tak je předem jasné, že vlaky budou nabírat velká zpoždění. České dráhy proto již nyní uvažují o řešení, které by negativní dopad na včasné jízdy vlaků co nejvíce eliminovalo. V přípravě je speciální výlukový jízdní řád s platností od 8. listopadu do 9. prosince, jenž by měl zajistit odjezdy dálkových vlaků z Hanušovic přesně podle jízdního řádu. Jednou z variant řešení je, že by vlaky z Jeseníku odjížděly v dřívějších časových polohách, pak by ale docházelo k rozvázání spojů IDS. Proto se ještě zvažuje možnost zavedení náhradní autobusové dopravy za spěšné vlaky v úseku Hanušovice – Jeseník a zpět. Do Hanušovic a Zábřehu na Moravě je v každém případě potřeba dojet tak, aby se nezpožďovaly rychlíky jedoucí do Brna, které navíc zabezpečují návaznosti v jihomoravské dopravní integraci.

Dlouhodobá výluka s sebou přináší z pochopitelných důvodů i nutnost náhradní dopravy. Jeden autobus dokáže svou kapacitou nahradit vlaky mezi Hanušovicemi a Starým Městem pod Sněžníkem, mezi Lipovou Lázněmi a Javorníkem ve Slezsku jezdí tři a největší počet vozidel je nasazen na trase Hanušovice – Jeseník. Na horské silnici jsou v provozu běžně jeden až čtyři autobusy, v neděli na jednom spoji jezdí až sedm vozů náhradní dopravy. Maximální jich zde jezdí až jedenáct. Kvůli výlukám jsou bohužel omezeny služby a snížen je také komfort pro cestující, i když jsou na některé spoje náhradní dopravy nasazeny nízkopodlažní autobusy pro přepravu imobilních cestujících a dětských kočárků. Navíc je u vyjmenovaných spojů za spěšné vlaky nasazen dodávkový vůz pro přepravu kol a objemných zavazadel. ♦



PREVENTIVNÍ VLAK NA DĚTI ZAPŮSOBIL

JOSEF HOLEK | FOTO: AUTOR

Statistiky hovoří jasně. Loni nepřežily srážku s vlakem více než dvě stovky lidí, a byť jsou letošní čísla o něco přívetivější, životem za lehkovážnost zaplatilo už 120 nešťastníků. České dráhy proto pokračují v aktivitách v oblasti prevence. Jedním z projektů je Preventivní vlak. Jeho patnáctou jízdu připravil dopravce spolu se SŽDC, policií a ČD Cargo. Vlak, který je určen starším dětem a mládeži, v září zastavil v Benešově a Praze-Bubnech a v polovině října zajel ještě do Brna.

Preventivní vlak je postaven na netradičním způsobu komunikace s mladými lidmi, která se při uplynulých ročníkách velmi osvědčila. To ostatně potvrzují i účastníci. „Vlak na mě hodně zapůsobil. Ani jsem nevěděl, co všechno se může na železnici stát, jaká jsou rizika a následky,“ prohlásil čtrnáctiletý Jakub Škvor, žák osmé třídy benešovské základní školy. „Naštěstí jsem se

s žádným neštěstím na železnici nesetkal a jsem za to rád. Ale tatínek je hasič, takže o nehodách často vypráví,“ nechal se slyšet.

Předvedli následky riskování

Preventivní vlak je jedním z nejvýznamnějších projektů ČD v rámci společenské odpovědnosti. „Studentům ukazujeme následky riskantního chování řidičů i chodců, protože paradoxně z jejich řad je nejvíce viníků nehod na železnici. Mladým lidem připomínáme rovněž nutnost být v kolejišti i na nástupišti pozorný a nerozptylovat se hrátkami s mobilním telefonem nebo poslechem hudby ze sluchátek, neboť to jsou velmi rizikové faktory, od kterých je jen krůček k neštěstí,“ vysvětlil Michal Štěpán, člen představenstva ČD zodpovědný za osobní dopravu. Vlak nabízí projekci hraného dokumentu s názvem To nedáš!, diskuzi s vyšetřovateli drah, policií a hasiči nebo nácvik první pomoci. V rámci projek-

tu je diskutovaným tématem i „adrenalinové“ lezení na vlaky pod trolejemi. Zmínili i případ osmnáctiletého mladíka, který 11. září vylezl na brněnském nádraží na vagon. Utrpěl popáleniny druhého a třetího stupně na třetině těla.

Od roku 2007 prošlo Preventivním vlakem už 15 tisíc dětí, po zimní přestávce se jarní pokračování uskuteční na jihu Čech.



Čeští Brejlovci zachraňují polské rychlíky

Polský dopravce PKP-Intercity provozuje na základě smlouvy z roku 2014 pět českých motorových lokomotiv řady 754 zvaných Brejlovec. Stroje jsou nasazovány v severovýchodních regionech v Podleském a Warmińsko-Mazurském vojvodství, letos v létě ale jezdily i na pobřeží Baltického moře v oblasti trojměstí Gdańsk – Gdynia – Sopot a poloostrov Hel. Osvědčené stroje pomáhají suplovat v rychlíkové i expresní vozbě poruchové diesellové mašiny typu Gama domácí výroby.

MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOR

České lokomotivy nejsou v Polsku nasazeny poprvé a navíc mají u našich severních sousedů dobré renomé. Do loňského roku bylo pronajato deset polonizovaných Peršingů řady 163 v depu Toruń Kluczyki u dopravce Przewozy Regionalne. Dále se po Polsku pohybuje s nákladními vlaky velké množství škodovských šestikolákových řady 181 a 182 nebo Hrbounů řady 130. Brejlovci se v Polsku objevili již dříve, kdy byli nasazeni v depu Rzeszów kvůli výpadku dodávky nových motorových lokomotiv pro PKP-Intercity.

Ostrý provoz od léta 2014

Poprvé se tyto lokomotivy v Polsku zkušebně objevily před třemi lety. Tehdy stroj 754.025 obdržel homologaci od polského Institutu Kolejnictwa ve Varšavě. Jeho ovládání se sjednotilo s polskými vozy pro osobní dopravu, dodány byly polské prvky a navíc byla doplněna spodní poziční světla. Ostrý provoz u firmy PKP-Intercity začal v červnu 2014 se čtyřmi stroji čísel 025, 026, 037 a 046. Na podzim téhož roku do Polska přibyl ještě pátý stroj 028. „Okularníci“, jak polští železničáři občas přezdívají našim strojům, v létě 2014 převzaly část vozby vlaků kategorií EIC a TLK na traťových úsecích Korsze-Elk-Białystok a Białystok – Suwałki v Podleském vojvodství. „Czwórki“, jak se také Brejlovci v Polsku nazývají, se postupně objevily i na výlukových spojích z Prahy do Malborku. Na přelomu let 2014 a 2015 zamířili Brejlovci do Rzeszowa, kde převzaly vozbu znovuobnoveného spoje TLK Monciak do Zagórze, později jezdili i do Lublinu a Zamosće.

Loni firma PKP-Intercity začala přebírat nové motorové stroje řady SU 160 z rodiny Gama od polského výrobce PESA Bydgoszcz, při-

čemž ve stejnou dobu měl skončit kontrakt na půjčku českých strojů řady 754. Nakonec ale bylo vše jinak. Vzhledem k vysoké poruchovosti polských lokomotiv SU 160 se Brejlovci vrátili zpět do hry. Dva stroje zamířily do depa Gdynia, odkud v letošní letní turistické sezoně zajišťovaly rychlíkovou vozbu po pobřeží Baltu, zvláště pak na spojích na poloostrov Hel. České stroje se vydávaly z Gdynie i směrem do vnitrozemí, konkrétně do Laskowic v sousedním Kujawsko-Pomorském vojvodství. „České stroje jsou poměrně spolehlivé, a tak lze říci, že často zachraňují vozbu rychlých spojů PKP-Intercity na neelektrizovaných tratích za nové Gamy, tedy zbrusu nové polské lokomotivy, které zatím často trpí dětskými nemocemi. Pokud tedy není v Białystoku, kde je momentálně všech pět našich strojů deponováno, na vlak vystavena polská Gama, automaticky na něj najíždí náš Brejlovec,“ řekl systémový specialista pro mezinárodní provoz z DKV Česká Třebová Miloš Šimiček.

Stroje jezdí s polskými prvky

Polonizovaní Brejlovci, kteří mají k dispozici polské zabezpečovací prvky SHP, CA a pochopitelně i tamní radiostanice, vozí standardně pěti až šestivozové rychlíky. Lokomoti-

vy s těmito spoji dosahují průměrné cestovní rychlosti okolo 50 km/h, což je velmi slušné číslo, když vezmeme v úvahu, že stroje jsou sice omezeny maximální rychlostí 100 km/h, kterou ale na řadě úseků využívají. Brejlovci ČD mají velmi slušný denní proběh. Jde o zcela ojedinělé výkony, které v České republice nejsou vůbec běžné. Za dvacet čtyři hodin jeden stroj ujede běžně až 800 kilometrů. Je to dáno traťovými vzdálenostmi, které jsou v Polsku mnohonásobně větší než u nás. Podle Miloše Šimička dokonce v několika případech museli provést pracovníci PKP-Intercity během 48 hodin provozní ošetření, protože stroj se blížil k hranici dvou tisíc ujetých kilometrů.

Nezbytné školení

Aby mohli Brejlovci v Polsku jezdit, museli být pochopitelně strojvedoucí společnosti PKP-Intercity proškoleni. Teorii, jízdní zácvik a následnou autorizaci zajišťoval zpočátku systémový specialista pro mezinárodní provoz Kamil Marcalík z bohumínské Provozní jednotky DKV Olomouc. Nyní tuto „agendu“ zabezpečuje v součinnosti s českořebovským kolegou Milošem Šimičkem. Zároveň se oba čeští zaměstnanci starají o doškolování a dohled nad provozem a údržbou strojů řady 754. Školení se skládá ze základní nauky o konstrukci Brejlovců s důrazem na odlišnosti mezi českou a polskou motorovou vozbou.

U českých motorových strojů jde o částečně jiný způsob obsluhy lokomotivy, jiné jsou například brzdiče. „Kolegové z PKP-Intercity jsou zpravidla zvyklí na starší stroje ze sedmdesátých let, které jsou generačně o stupeň nižší než naši Brejlovci ze stejné doby. Při školení klademe důraz zejména na správnou techniku jízdy a obsluhu elektronického systému MSV. Právě obsluha systému MSV vyžaduje značnou zručnost, neboť se jedná o výrazně odlišné řízení od polského. Jde o vyšší stupeň řízení, jež umožňuje například rychlé řešení krizových situací. Jedna z výhod řízení MSV je možnost nouzového dojetí a navíc jsou veškeré provozní údaje okamžitě k dispozici na displeji díky řadě čidel. Pokud má obsluha lokomotivy tento systém dobře zažitý, je obsluha jednodušší než u běžného stroje,“ dodal Šimiček.





RECENZE

Zeuke & Wegwerth TT katalog

V dalším díle recenzí se zaměříme na poněkud netradiční záležitost. Přiblížíme vám rozsáhlý katalog železničních modelů ze země někdejšího východního Německa. Jde o průřez celkovou nabídkou od samotného počátku jejich výroby.

MICHAL BEDNÁŘ | FOTO: AUTOR

Autor Rob Dikken nabídl milovníkům modelové velikosti TT zdařilé dílko, v němž se zaměřil na vznik a historii 120krát zmenšených železničních modelů v bývalé NDR, přesněji řečeno na firmu Zeuke. Jedná se o katalog modelů této firmy vyráběných v období od roku 1958 až do znárodnění v roce 1972, v němž je více než 240 barevných vyobrazení modelů včetně alespoň stručných informací, a to jak o předlohách, tak o modelech samotných. U mnohých modelů jsou vyobrazeny i jejich různé verze, jak se v průběhu času vyvíjely. Díky tomuto velmi pečlivě sestavenému přehledu získá čtenář komplexnější představu o tehdejší výrobě a občas možná zůstane udiven, jak byly dříve modely konstruovány a co doposud nevěděl.

Hned v předmluvě autor objasňuje, proč se uchýlil k vytvoření katalogu. Vysvětluje, že ač firma Zeuke vydávala relativně pravidelně katalogy s přehledem svého sortimentu, nikdy nedošlo na jakési resumé, v němž by měl modelář možnost zhlédnout průřez celkovou na-



bídkou od prvopočátků výroby. Kniha nás tedy seznámí nejen s lokomotivami a osobními i nákladními vozy, ale také s jejich obaly, včetně uvedení období, kdy byly použí-

vány. Chybí pouze sety, ty v přehledu zahrnuté nejsou.

Nechybí výlet do historie

Po předmluvě následuje historické ohlednutí do čtyřicátých let za vznikem velikosti TT. Je zde zmíněno založení americké firmy Harolds Precision Products Inc., dále se hovoří o západoněmecké firmě Rokal, o vzniku východoněmecké firmy Zeuke & Wegwerth KG ve druhé polovině padesátých let, o znárodnění této společnosti v roce 1972 a přejmenování na VEB Berliner TT Bahnen a o opětovné privatizaci po sjednocení Německa. Výčet končí získáním firmy společností Tillig GmbH, která v bývalé východoněmecké tradici výroby železničních modelů TT úspěšně pokračuje dodnes.

Další řádky se věnují dostupnosti a cenám produktů Zeuke na dnešním trhu a také otázce, zda jsou vůbec tyto staré modely sběratelskými kousky, přičemž odpověď je jednoznačná. Ano, jsou. To mohu prohlásit i sám za sebe, byť osobně sběratelem nejsem. Jejich kouzlo jsem poznal již v dětství a při setkání s nimi se svým způsobem vracím v čase. Tyto modely reprezentují jednu velice důležitou epochu vývoje železničního modelářství, jsou také spojeny s určitým politickým systémem, což v mnohých může do jisté míry vzbuzovat pocity (n)ostalgie, ale především jsou stále hůře dostupné.



Po těchto několika úvodních stránkách textu již přichází ke slovu samotný přehledně zpracovaný seznam modelů, počínaje zmíněnými obaly, přes parní, motorové a elektrické lokomotivy, nákladní vozy, osobními vozy konče. V závěru knihy jsou otiskeny ceníky modelů, konkrétně první a poslední od Zeuke z let 1959 a 1971, následované prvním katalogem z období 1959/1960.

Komplikací může být němčina

Knihka je v německém jazyce, což pro mnohé zájemce může být překážkou. Nutno však podotknout, že i já, ač nikterak zdatný němčinář, porozuměl jsem psanému slovu relativně bez problémů. Zbytek již obstaral slovník. Je to však především obrázková publikace, takže bych se toho nebál. Výjimečně se v doprovodných textech katalogu najdou větná spojení, v nichž chybí interpunkce. Čtenáře to donutí k usilovnějšímu zamýšlení, než zjistí, že v polovině textu měla být tečka na konci věty. Tento případ se však vyskytuje velmi ojediněle, v řádu jednotek, a kvalitu díla to nijak nesnižuje. Pamětníky stoprocentně potěší, těm mladším alespoň rozšíří povědomí o celkem zajímavé historii velikosti středu. Tento po-

čin by se mohl dočkat i svého pokračování se zaměřením na Berliner TT Bahnen, jak sám autor v minulosti uvedl na fóru TT-Board. Záleží však na prodejnosti tohoto dílu, nesmí být ztrátový. Pevně věřím, že se najde nejen v Německu, ale i v okolních státech, které byly produkty Zeuke „postiženy“, dostatek zájemců, aby se mohl narodit „mladší bráška“.

Na německém fóru uživatelé pějí chválu a pokračování by uvítali. Cena sice není z nejnižších, ale při pomýšlení, kolik mravenčí práce autorovi dalo zdokumentování modelů a jak je vlastně tento katalog unikátní, není se ani čemu divit. Navíc ne každý železniční nadšenec je modelář, ne každý modelář je zaměřen na velikost TT a ne každého „téčkaře“ zajímá historie, takže okruh potenciálních zájemců se tím značně zužuje. Na českém trhu stojí 699 Kč a v tuzemsku je k sehnání zatím jen na Hobby Shopu, odkud jej mám i já. Rozměry publikace jsou 172 x 241 mm, má 150 stran a lepenou vazbu s měkkou obálkou. ♦

Modely Zeuke zapůjčil pro účely fotografování ing. Václav Musil.



SOUTĚŽ NA TÉMA ZEUKA S DOMEM VLÁČKŮ

Navštívíte-li Dům vláčků na pražských Petřínách, nenechte si ujít muzeum modelové železnice, jediné svého druhu u nás i ve světě. Najdete zde sbírky železničních modelů vyráběné v bývalé NDR ve velikostech N, TT a H0 v 2. polovině minulého století. Mezi zdejší unikáty patří také původní soupravy firmy Zeuke ve velikosti TT. Víte, v jakém roce představil na veletrhu v Lipsku tento výrobce své první dárkové soupravy?

Bylo to v roce :

a) 1948 b) 1958 c) 1968 d) 1978

Správnou odpověď zašlete do 31. 10. 2016 na adresu zeleznicar@cd.cz. Jako předmět zprávy uveďte heslo Dům vláčků. Tři výherci získají rodinnou vstupenku (2+2) do Domu vláčků a knihu Kolejiště našich modelářů.



Pohled Čecha na Evropu z lůžka ruského vozu (2)

V prvním díle cestopisu jste se mohli dozvědět, jak jsme se svezli vlaky Ruských železnic (RŽD) směřujícími z Moskvy až do Francie. Nyní se podíváme na jejich skromnější sourozence, přímé vozy, které lze velice dobře využít při cestování do balkánských zemí.

JIŘÍ MAZAL | FOTO: AUTOR

Přes Česko tranzituje hned několik přímých vozů z Moskvy mířících dále na jih a jihovýchod. Zatímco vozy do Vídně pro nás význam příliš nemají, vagony jedoucí přes Bratislavu a Budapešť do srbského Bělehradu a bulharské Sofie se přímo nabízejí. V létě jsou navíc doplněny kurzy do černohorského Baru a bulharské Varny a Burgasu.

Vnímavý čtenář se možná zamyslí nad poněkud dlouhou trasou z Ruské federace na Balkán, zajiždkou přes Bělorusko, Polsko, Česko a Slovensko. Vysvětlení je přitom prosté. Jelikož rusko-ukrajinské vztahy jsou nyní na bodu mrazu (či spíše pod ním), vyhýbají se Ukrajině i ruské vlaky. Místo nejkratší cesty tak jedou pěknou oklikou.

Na všechny tyto spoje jsou přitom nasazovány moderní lůžkové vozy z vídeňského Siemensu, které mají oproti našim zvyklostem čtyři místa v kupé (po dvou naproti sobě), což je naopak obvyklé v zemích bývalého Sovětského svazu. Výjimku tvoří pouze přímý vůz z Petrohradu do Vídně – nové vagony totiž potřebují neustálý přísun elektřiny pro topení, klimatizaci a další pohony, což standardní ruský rychlík, kde si každý vůz topí uhlím v kamínkách, neumí zajistit. Při cestě z Česka platí v těchto vozech globální cena a nedá se do nich zakoupit pouze lůžkový příplatek. Cena není nijak astronomická, jízdenka Přerov-Sofia vás vyjde na 3 050 Kč. Naopak z Budapešti si již lůžkový příplatek zakoupit lze.

Průvodčí bere jen rubly

Ač jsem se moderních lůžkových vozů RŽD takřka do sytosti namlсал při cestě do francouzského města Nice, nenechám si přesto ujit příležitost, abych je nevyužil také při návštěvě Bulharska. Do vagonu nastupuji v Přerově a záhy po usazení je mi již servírován dle ruského zvyku čaj. Má to ovšem háček, průvodčí bere jen rubly. Ty opravdu nemám, ale nakonec se spokojí s eurem. Jeho přepočty jsou dost divoké, tak mu aspoň dám vydělat, euro za čaj je dobrá cena (ve skutečnosti bych měl dostat minimálně dva).

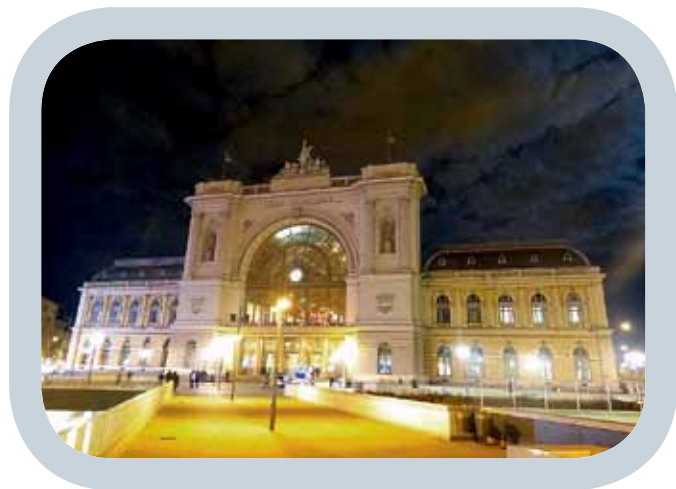


Sotva překročíme slovenskou hranici, do vozu napochoduje rázná slovenská průvodčí. Chce vidět jízdenky, které schraňuje průvodčí našeho vozu. Ten je však nechce za nic na světě ukázat. Strhne se hádka a z výrazu „daj to sem a netáraj!“ je mi jasné, kdo vyhrál. Můj lístek tak dostává za celou cestu své jediné razítko. Zároveň zjišťuji, že jsem ve voze jediným cestujícím! Další přistoupí až v Budapešti.

V maďarské metropoli máme téměř tříhodinový pobyt – dost času na to, abych využil pohostinství restaurace nedaleko a povečeřel výbornou cikánskou pečení. Mezitím byl náš vůz zařazen na konec soupravy rychlíku do Bělehradu, který (jako obvykle) před-

ŠOTOINFO

RŽD aktuálně vypravuje tři komerční vlaky do Evropy. Spoj Moskva – Paříž s příznačným názvem Trans-European Express je nejdelším přímým vlakem v Evropě. Jezdí třikrát týdně (v létě pětkrát). Další spoj z Moskvy do jihofrancouzského Nice protíná Česko a zastavuje v Bohumíně a v Břeclavi. Třetí vlak směřuje z Moskvy do Prahy a míří dále na jih a jihovýchod (přes Bratislavu a Budapešť) do srbského Bělehradu a bulharské Sofie. V létě navíc jezdí i do černohorského Baru a bulharské Varny a Burgasu.



stavoval opravdový „výkvět“ Srbských železnic. Zatímco první dva vozy na sezení se zdály v celku normální, lehátkový vagon vypadal značně vybydleně. Již z dálky odpuzoval počmáranými okny a zašlým lakem. Jako poslední se pak vyjímal naše lůžko, které tu znamená značné zvýšení komfortu – původně se tu totiž prohánělo lůžko srbské, vypadající stejně uboze jako sesterské lehátko.

Lavina kontrol na hranicích

Ruský průvodčí, který má navíc pomocníka, bere svou funkci nesmírně vážně. Znalý východních mravů, ví, že překročení eurounijních hranic není žádná legrace. Uprostřed noci na maďarsko-srbské hranici všechny budí dlouho předtím, než vůbec zastavíme, pootevírá všechny dveře do kupé a trpělivě čeká na příchod pohraničnicků. Záhy je ve voze více kontrolujících než kontrolovaných, vlna maďarských uniforem ale mizí stejně tak rychle, jako se zjevila, a my uháníme noční krajinou dál. Srbská kontrola je již mnohem střídmější a poté průvodčí znovu všechny obejde s ujištěním, že můžeme klidně spát dál.

V Bělehradu nás opět přepřahají, tentokrát na vlak do Sofie. Ten jezdí jenom díky našemu lůžku a podle toho také vypadá – před sebou máme pouze dva bulharské vozy na sezení, prodané Deutsche Bahn do Bulharska jako „second hand“. Jsou značně opotřebované, zašlé a navíc téměř prázdné. Do jihosrbské Niše jsme pak spojení ještě s rychlíkem do makedonské Skopje.

Celý den pak projíždíme Srbskem. Ruští průvodčí našeho lůžka jsou náruživými kuřáky stejně jako někteří cestující, a jelikož pobyty ve stanicích nestačí ani na potáhnutí cigarety, kouří se (dle ruského zvyku) na představku. Díky masivním oddělovacím dveřím na chodbičku však není téměř nic cítit.

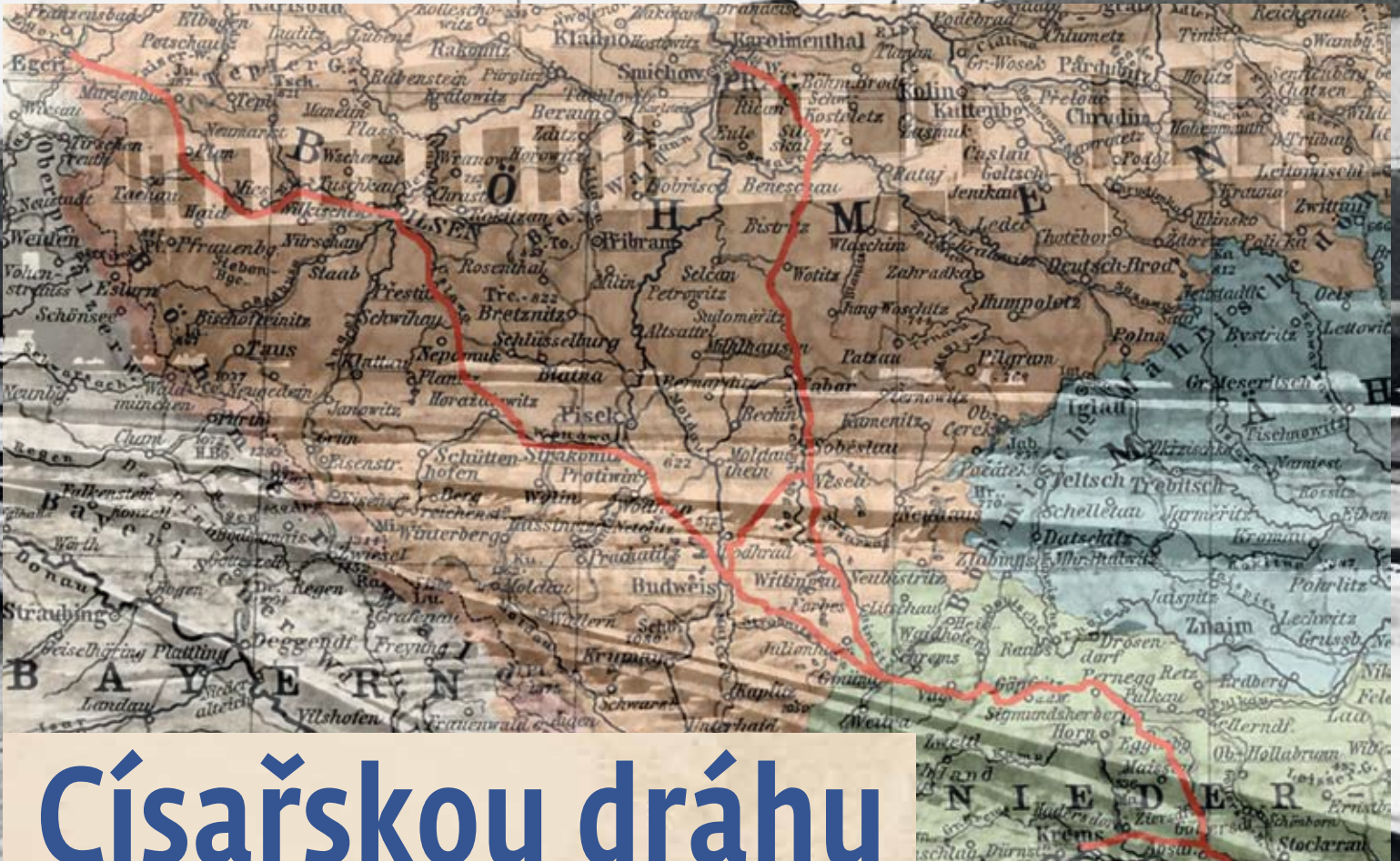
Bez klimatizace a s nouzovým světlem

V Niši se loučíme s přední částí vlaku, který pokračuje do Skopje, a dále již jedou jen tři vozy v čele s mohutným srbským dieselem amerického původu. Je sice vybaven topným kabelem, jenže napájet elektřinou pohony našeho vozu neumí, takže klimatizace nefunguje. V březnu to nevádí, ale v létě to bude asi příjemný zážitek. Světla svítí v nouzovém režimu, samovar nevaří vůbec a WC se automaticky zablokovalo, průvodčí jej musí případným zájemcům ručně odemykat.

Že jsou srbsko-ruské vztahy opravdu vřelé, dokládá množství srbských kontrolních orgánů, které se usazují v našem voze, a s ruskými průvodčími probíhá čilá družba. Na bulharských hranicích však idylka končí a bulharský průvodčí se (stejně jako jeho slovenská kolegyně) domáhá jízdenek. Rus mu je opět nechce ukázat s odůvodněním, že to má nařízeno od těch nahoře a že jeho vůz je „komercija“, s čímž se Bulhar spokojí. V pohraniční stanici Dimitrovgrad také měníme lokomotivu – na vlak nastupuje „vůně domoviny“, v našich končinách známý Plecháč řady 242 jezdící na českých tratích napájených střídavým napětím. Velké počty těchto lokomotiv byly dodány také do Bulharska, kde tvoří nepostradatelnou část zdejšího lokomotivního parku.

S půlhodinovým zpožděním, které jsme nabrali prakticky hned za Bělehradem, končí naše cesta na modernizovaném nádraží v Sofii. Nádražní hala je částečně staveništěm a nějakého koumáka napadlo šetřit nové vybavení čekárny, takže čekající cestující sedí na lavičkách ještě zabalených v igelitu a kartonu. Ruské lůžko se přesouvá na odstavné nádraží a následující den jej čeká dlouhá cesta zpět do Moskvy. ◆





Císařskou dráhu z Velenic do Prahy zaplatila šlechta

Dráha z dnešních Českých Velenic do Prahy nedávno oslavila 145. narozeniny. O její výstavbu se zasloužily někdejší věhlasné firmy Vojtěcha Lanny a bratří Kleinů. Na vzniku se však finančně nepodílela přímo monarchie, ale především zámožní aristokraté. Provozovateli, tedy firmě Soukromé dráhy císaře Františka Josefa I., se nicméně nevyhnuły finanční potíže a byla zestátněna. Co vše tuto privátní železnici potkalo a co předcházelo jejímu vzniku?

JOSEF HOLEK | FOTO: MARTIN HARÁK, LUDĚK ČADA, ARCHIV, WIKIPEDIA

Spojit Vídeň s Prahou přes jižní Čechy chtělo mocnářství, respektive ředitelství drah, už v polovině devatenáctého století. V roce 1842 si proto nechalo vypracovat příslušnou studii. Bohužel z projektu sešlo a stát si vybral alternativní spojení přes Olomouc. Změny nastaly až o necelých dvacet let později, byt se těsně před vznikem o spojení s metropolí snažila Severní dráha císaře Ferdinanda. Projektem totiž chtěla zastínit konkurenční Společnost státní dráhy. Jenomže císař chtěl ještě vybudovat spojení z Českých Budějovic do Chebu přes Plzeň. Tuto možnost Severní dráha ale nakonec neakceptovala a stát koncesi v roce 1866 přiklepl k.k. privilegierte Kaiser-Franz-Josephs-Bahn (KFJB), tedy Soukromé dráze Františka Josefa I.

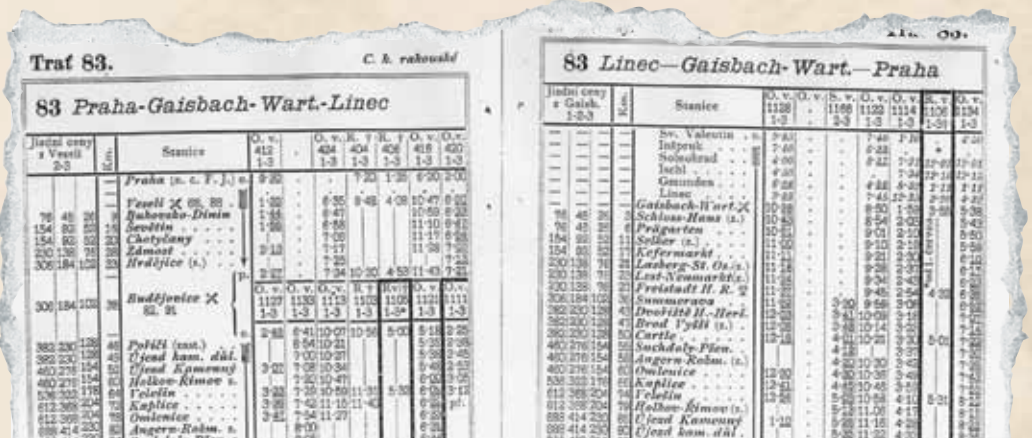
Výstavba železnice nebyla nikdy levnou záležitostí a v dobách monarchie, kdy byl kapitál i v držení šlechty, stát nechal vše na zámožných kon-

cesionářích. Ti pak ve stejném roce zadali stavbu sdružení firm Vojtěcha Lanny a bratří Kleinů. Složité terén a především nedostatek subdávák způsobil, že se Kaiser-Franz-Josephs-Bahn dostala do červených čísel. Peníze už pomalu nepřitékaly ani od Rotschildovo Privilegovaného rakouského úvěrního ústavu a firmě nezbyvalo, než se s prosíkem obrátit opět na stát. Proč? Už předtím totiž od společnosti dostala bezúčelnou půjčku a libovala si v daňových úlevách. Na-

konec ani finanční injekce nepomohla a dráha musela být v roce 1884 zestátněna. Pro zajímavost dodejme, že jeden z podporujících šlechticů byl i Jan Adolf II. Schwarzenberg – člověk, který měl bohaté zkušenosti s dotováním staveb tratí na severu Itálie.

Zemská výseč bez dopravy

Samotnou výstavbu dozoroval Jindřich Kogerer a podle dostupných pramenů nebyli projektant a stavitelé příliš ohleduplní. Traduje se, že trať měla podle původních plánů vést přes Zlivskou náves. Zkušené stavitele naštěstí napadlo přeložit ji vedle obce, tedy tak, jak bylo vždy zvykem. A zůstaneme-li ještě chvíli na západním rameni, můžeme vzpomenout, že lehké to se šlechtou neměli ani písečtí. Ti nakonec ostrouhali úplně, neboť dráha byla vyprojektována přes Strakonice a Nepomuk dále do Plzně.





Ale zpět ke spojnici jihu Čech s Prahou. Země v té době ještě nedisponovala toliko hustou železniční sítí a prostor uvozený tratěmi z Prahy na Plzeň a na Olomouc byl de facto bez dopravní obsluhy a žil jen z prodeje zemědělských plodin. Rakousko-Uhersko navíc finančně vyčerpávala i prusko-rakouská válka, rolníky a spotřebitele pak náležitě znervóznila neúroda v roce 1868. Pracovní nabídky tedy byly více než žádoucí a stavba železniční dopravní cesty dokázala na několik let tisíce lidí bohatě uživit. Stalo se, že v dubnu 1869 bylo vydáno stavební povolení na úsek z Prahy na zemskou hranici, k Suchdolu. Velenice totiž ležely už na území Dolních Rakous. Trať byla stavebně rozdělena do dvou oddílů (Třeboň, Velenice) a osmi sekcí s patřičnými názvy Třeboň, České Velenice, Soběslav, Tábor, Votice, Benešov, Říčany a Praha. Po čase se pražští odtrhli a ved-

li stavbu spojnici mezi Smíchovem a hlavním nádražím, včetně ražby tunelů pod Vinohrady.

Poprvé dělníci kopli do země na Sedlecku. Zplanýrovali stovky hektarů lesů, vydláždili hráz Rožmberského rybníka a odvodnili bažiny Zlaté stoky. Samozřejmě zůstaly násypy, propustky a mosty. Stavbaři pracovali vždy pod dohledem stavebního dozoru a četnictva a materiál dováželi například z lomu u Frahelže. Už koncem prosince 1869 pak na Třeboňsku trať dokončovali. A zatímco směrem ku Praze stavba vesele pokračovala, ve městě už to taková sláva nebyla. Technické vybavení Kaiser-Franz-Josephs-Bahn nebylo na příliš vysoké úrovni a například správní a technické budovy podél trati vznikaly ještě dávno po tom, co po trase projel první vlak. A s ražbou tunelu mezi Nuslemi a hlavním nádražím firma začala bez stavebního povolení a řádného vyvlastnění. Dnes nemyslitelné...

Otevíráno nadvakrát

V roce 1870 už tlak samospráv i státu na stavbaře značně vzrůstal a společnost si žádala rychlé zprůjezdění. Budovatelskému tempu ale zasadil těžkou ránu nekvalitně zbudovaný most v Čerčanech a zmíněné problémy s byrokracií při ražbě pražského tunelu. Koncem července 1871 se zkoušky dočkal úsek z Velenic do Čerčan, první pravidelné vlaky se na cestu vydaly 3. září téhož roku. Osobní provoz

byl však kvůli mizernému zázemí pro cestující ukončen už v Benešově. Zbytek byl dopracován v prosinci 1871. Celý úsek byl dlouhý více než 143 kilometrů, obě ramena pak disponovala úctyhodnými pěti sty kilometry a vybudovány byly v období pěti let.

Nyní na trati opět panuje čilý pracovní ruch, neboť se zde Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) pustila do rozsáhlé modernizace. Už před jedenácti lety začala s rekonstrukcí mezi Strančicemi a Hostivaří a postupně pokračovala mezi Doubím a Táborem, Horním Dvořištěm a Českými Budějovicemi, Voticemi a Benešovem, Budějovicemi a Nemanicemi, Horuovicemi a Veselím a Táborem a Sudoměřicemi. Nyní SŽDC vybírá stavební firmu na modernizaci úseku z Hostivaře k hlavnímu nádraží. Otevírání obálek s nabídkami je plánováno na začátek prosince.



Mračilo se letos Posázaví naposledy? Doufáme, že nikoli

Neděle 25. září, pomyslně ukončila letošní rekreační sezonu na trati 212 – horní větvi Posázavského Pacifiku. Naposledy tak kolem řeky duněly lokomotivy a velké soupravy, aby přímými vlaky odvezly chataře, vodáky, turisty zpět domů. Podobně jako v loňských letech zazníval na „prvních houslích“ posázavského orchestru jedinečný šestiválec Bardotky 749.006. Té se začátkem letních měsíců dostalo darem k jejím 50. narozeninám patřičné péče, když strojívní PP Čerčany a fotografové z okolí Prahy spojili své síly a provedli její kompletní očistu. Závěrem prázdnin, když se na strěše po mnoha letech blýskly také zlaté trumpety, užívala si „Šestka“ s každou jízdou neustávající náležitě pozornosti. Přestože bylo v souvislosti s ní letos velmi často skloňováno slovo odprodej, bez větších závad věrně odsloužila i svou padesátou sezonu. Za malé depo nad Sázavou si tak dovolím poděkovat partě fotografů, která k očistě neváhala přispět časem a nemalými finančními prostředky. Věříme, že kytička a černá stužka, která ozdobila čelo stroje na poslední jízdě, zůstane symbolikou ukončení sezony a na jaře se do Posázaví „naše Šestka“ opět vrátí.

MARTIN LIŠKA, STROJVŮDCE PP ČERČANY

Zaujal mě článek o nehodě dvou nákladních vlaků u Plas

Jsem pravidelným čtenářem vašeho časopisu a rád bych vyslovil svůj názor k jednomu z nedávných příspěvků. V pravidelné rubrice Historie v Železničáři číslo 18 jste uveřejnili zajímavý článek o nehodě dvou nákladních vlaků u Plas. Článek se mi moc líbil, protože zachycuje chronologicky každý chybný moment. Věrně popisuje všechny detaily této tragické události bez zbytečné senzacechtivosti. Navíc se o této události nikdy moc nepsalo. Byl bych proto moc rád, kdybyste zveřejňovali více takovýchto článků, byť jsou to tragické příběhy, ale určitě stojí alespoň za vzpomínku.

FRANTIŠEK DVOŘÁK

Odpověď redakce: Vážený pane Dvořáku, děkuje-me za váš pozitivní ohlas, těší nás, že se článek líbil. Upřímně řečeno, rádi bychom také uveřejňovali víc podobných materiálů, ale bohužel naše zdroje jsou velmi omezené a šikovných autorů jako šafránu. Nicméně se budeme snažit vycházet podobným prosbám vstříc v rámci našich možností. Sledujte dále všechna vydání Železničáře, v budoucnu určitě materiál s podobnou tematikou zařadíme.

Zvláštní motorový vlak opět zamířil po stopách fotografa Seidla

Už popáté vypravily České dráhy v rámci projektu zvláštních vlaků takzvaný Seidlovský vlak, tentokrát s podtitulem „Lipno, krajina pod hladinou“. Přibližně padesát zájemců vyjelo v sobotu 27. srpna zvláštním spojem, který byl vytvořen speciálním motorovým vozem, na Lipensko, aby tam mohli v klidu porovnat současnost s historickými fotografiemi otce Josefa Seidla a syna Františka Seidla, kteří zachytili jedinečně a nenávratně zmizelou krajinu pod lipenskou přehradou. Jízda vlaku netradičně zahrnovala křest knihy „Lipno, krajina pod hladinou“ a výjimečné vyprávění bývalého náčelníka a později přednosty stanice Loučovice Stanislava Zemana. Na Lipno přišel v roce 1955 původně pouze na čtrnáct dní, ale nakonec zůstal dodnes. I ve svých 78 letech si pamatuje největší detaily stavby Lipenské přehrady a historii trati Rybník – Lipno nad Vltavou. I proto se čekárna výpravní budovy ve stanici Lipno nad Vltavou stala stylovým místem pro autogramiádu zajímavé knihy s fotografiemi otce a syna Seidlových. Součástí akce byla i cesta autobusem na Frýdavu.

JIŘÍ KAFKA, ŘEDITEL ROC ČESKÉ BUDĚJOVICE

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

Dálnice D1 do Brna stojí, vlaky jedou. Těžší z toho i České dráhy

Léta oprav na D1 proměňují zvyky cestujících mezi Prahou a Brnem. Českým drahám se podařilo díky lepším soupravám a kvůli kolonám aut na dálnici přetáhnout cestující z osobních vozů. Počet cestujících mezi Prahou a jižní Moravou se podle údajů Ročenky dopravy za posledních pět let více než zdvojnásobil. Ročně každým směrem cestuje více než půl milionu lidí. Tempo růstu přitom zrychluje, loni meziročně přibyla ve vlacích pětina cestujících. Jde o jediná oficiální čísla o počtech lidí ve vlacích na této trase. Důvodů k rostoucí oblibě vlaků je více, některé jsou zásluhou ČD, jiné má na svědomí Ředitelství silnic a dálnic. „Mezi Brnem a Prahou jsme dokázali cestující získat a udržet díky nasazení nejmodernějších vlaků včetně railjetů a InterPanterů a nastavení vysoké úrovně služeb. Investovali jsme i do zavedení půlhodinového taktu ve špičce. Konkurenční dopravci proto usilují o převzetí části námi zavedených spojů,“ řekl mluvčí ČD Radek Joklík. Cestování mezi dvěma největšími městy ČR je ruleta: někdy řidiči těch zhruba 200 kilometrů přejedou bez větších problémů, jindy tráví v kolonách hodiny.

MFD 6. 10. 2016

ČD Cargo přebírá poslední Vectron, pojede na dálkových linkách

Železničnímu nákladnímu dopravci ČD Cargo se podařilo zkompletovat flotilu nových lokomotiv Vectron firmy Siemens. Nákup Vectronů za více než půl miliardy je vůbec první akvizicí nových lokomotiv od vzniku společnosti ČD Cargo. Firma si původně na nákup chtěla vzít úvěr, nakonec jí ale půjčily mateřské České dráhy, které sedí na přebytých z miliardové emise dluhopisů a získaly také peníze za převod nádraží. Poslední z pětice objednaných strojů převzalo ČD Cargo v továrně v německém Allachu. Stroj se teď bude zkoušet v tuzemsku a získá konečný vnější vzhled. Nasazení lokomotivy do pravidelného provozu je plánováno na druhou polovinu měsíce října. ČD Cargo chce novými stroji posílit svou pozici na dálkových transevropských linkách, neboť siemensovské stroje mohou jezdit pod několika napájecími a zabezpečovacími systémy. Vectron například nedávno vezl automobily Škoda do distribučního centra v rumunském Curtici. „Nejčastěji je lze zastihnout na autovlácích mezi Devínskou Novou Vsí na Slovensku a Falkenbergem v Německu,“ řekl mluvčí ČD Petr Štáhlavský.

E15 11. 10. 2016

Národní dopravce koupí lokomotivy za 240 milionů korun

České dráhy plánují nakoupit posunovací lokomotivy za 240 milionů korun. Vyplyvá to z informací uveřejněných ve Věstníku veřejných zakázek. Celkem dvanáct dvounápravových lokomotiv, které mají ve stanicích pomáhat se sestavováním vlaků, mají nahradit starší typy lokomotiv řady 714. Ty vznikly rekonstrukcí vozidel původně vyráběných v 70. letech předchozího století. „Tyto lokomotivy jsou na hranici životnosti a vyžádaly by si rozsáhlejší opravy a modernizaci. Cílem nákupu nových lokomotiv je snížit provozní náklady na posun ve významných lokalitách, kde se řada 714 využívá, lehcí a úspornější lokomotivou,“ uvedl mluvčí ČD Petr Štáhlavský. Kromě posunu na nádražích se s novými lokomotivami budou moci cestující setkat na méně vytížených tratích. Dopravce je totiž hodlá používat i pro tažení vlakových souprav na tratích, kde nebude vadit jejich nízká rychlost. Ta má být do maximálních 60 kilometrů v hodině. Vítěz soutěže by měl lokomotivy dodat do 20 měsíců od podpisu smlouvy. Po pořízení těchto lokomotiv nebude dopravce potřebovat na stejnou práci najímat lokomotivy jiných společností, uvedl Štáhlavský s tím, že České dráhy proto zruší soutěž na desetiletý pronájem posunovacích lokomotiv.

ČTK 2. 10. 2016

Šumperská společnost Pars nova dokončila obří zakázku

Zakázku přesahující miliardu korun dokončila v těchto dnech šumperská společnost Pars nova. Má za sebou kompletní modernizaci 62 rychlíkových vozů třídy Bp. Vylepšené vagony dráhy zařadí na vnitrostátní i mezinárodní spoje, povoží cestující rychlíky a vlaky InterCity a EuroCity. Díky modernizaci splňují náročné mezinárodní standardy a mohou nyní jezdit po celé Evropě na všech napájecích systémech,“ sdělil předseda představenstva šumperské společnosti Pars nova Aleš Měrka. Zdůraznil, že pro firmu zabývající se desítky let vylepšováním kolejových vozidel šlo o největší zakázku na modernizaci osobních železničních vozů v historii. Smlouvu na modernizaci vozů Bp šumperská firma s Českými drahami podepsala 15. října 2014. Z původních vozů zůstaly jenom holé plechy. Nejvýraznější technickou změnou je rekonstrukce podvozků, která umožňuje zvýšení rychlosti ze 120 na 160 kilometrů za hodinu, a dále úprava brzdového systému včetně dosazení elektropneumatické brzdy. Nový systém umožňuje výrazně účinnější brzdění. Ve vozech jsou pohodlné sedačky, sklopné a rozkládací stoly, elektrické zásuvky.

MFD 14. 10. 2016

Právě vyšel katalog ZIMA 2016/17


 CD Travel
Člen Skupiny ČD

ZIMA 2016/ 2017

Uvedené ceny rekreačních pobytů jsou snížené o příspěvek z SF ČD a.s., ČD Cargo, s.a. a FKSP SŽDC, s.o. V ceně je zahrnuto pojištění.

Ceny snížené o příspěvek mají:

- | | |
|----------------|---|
| ČD, a.s. | - zaměstnanec a jeho rodinní příslušníci
- důchodce (ne však jeho rodinní příslušníci) |
| ČD Cargo, s.a. | - zaměstnanec a jeho rodinní příslušníci
- důchodce (ne však jeho rodinní příslušníci) |
| SŽDC | - zaměstnanec a jeho rodinní příslušníci
- důchodce (ne však jeho rodinní příslušníci) |

NEBE! Informace o možnosti čerpání dotace ziskové na příslušném personálním útvaru (ČD, SŽDC) nebo u zaměstnavatele, který má na starosti agendu SF (Cargo).

Více na www.cdtravel.cz

WELLNESS HOTEL BABYLON**** v Liberci

Výhodná nabídka prodloužena do 31. 3. 2017
(v období od 20. 12. -31. 12. 2016
povinné příplatky)
1 dospělý + 1 dítě do 12 let - 1 490 Kč/
1 NOC se snídaní

Snídaně formou bufetu, neomezený vstup
do iQLANDIE, iQPARKU, LUNAPARKU
s ADVENTURE GOLF, AQUAPARKU
a saunového světa po celou dobu pobytu.
Nově 1x vstup do zrcadlového labyrintu
a 1x vstup do 4D kina. Možnost využití vybraných služeb
i v den odjezdu do 18 hodin. Internet na pokoji v ceně.

Příplatky za večeře formou bufetu 299 Kč/ dospělý,
169 Kč / dítě 3-11, 99let.

Tato akce platí v libovolném termínu a počtu dní.
V případě zájmu volejte pí. Štěchovou 972 243 053.
Více na www.cdtravel.cz



 CD Travel
Člen Skupiny ČD

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

Agentura  Zámek
NKL ZBIROH 

205. Žofínské fórum Železnice, její současnost a perspektiva?

Praha, Velký sál paláce Žofín,
8. listopadu 2016 od 13:00 hod.

Na fóru vystoupí a zodpoví dotazy:

Dan Ťok	ministr dopravy
Pavel Surý	generální ředitel Správy železniční dopravní cesty
Zbyněk Hořelica	ředitel Státního fondu rozvoje dopravní infrastruktury
Jiří Kolář	ředitel Drážního úřadu
Pavel Krtek	předseda představenstva Českých drah, a.s.
Miroslav Vyka	prezident Svazu cestujících ve veřejné dopravě

V rámci diskuse vystoupí zástupci Metrostavu a.s. a dalších společností.

Změna programu vyhrazena.

Zapojte se do diskuse i Vy!

Přihlášky na www.zofin.cz

Po skončení následuje společenské setkání s občerstvením v dalších prostorách paláce Žofín.



Foto: SVČ Trutnov

25. AŽ 30. ŘÍJNA 2016

Na výstavu modelů do Trutnova

Ve sportovní hale Základní školy R. Frimla v Trutnově se od 25. do 30. října uskuteční mezinárodní výstava modelů, kterou každoročně pořádá Klub železničních modelářů Trutnov. Co na ní bude k vidění? Samozřejmě kolejiště pořadajícího klubu z Trutnova. Kromě tradičních vystavovatelů z Česka a správců představí své zboží firmy Tillig a AK-TT, výrobci modelových vláček z Německa. Nebudou chybět stavebnice a robotické modely značky Merkur z Police nad Metují nebo třeba modely tanků na dálkové ovládání velikosti 1:18. Děti mohou využít hrací koutek s velkými dřevěnými modely. Součástí výstavy bude i ukázka historických artefaktů a fotografií připomínající výročí 145 let od založení trutnovského depa. Více na www.svctrutnov.cz.

Nejblíže železniční zastávka:
Trutnov



Foto: Království železnic

Třetí kokpit v Království železnic

Kromě lokomotivy řady 141 a tramvaje T3 má i v Království železnic na pražském Smíchově další funkční kokpit dopravního prostředku – autobusu Karosa B732. V něm si mohou zájemci vyzkoušet všechny ovládací prvky, které mají řidiči tohoto autobusu MHD k dispozici – světla, blinkry, osvětlení kabiny a vozu, ovládání dveří, světelnou a zvukovou výstrahu dveří nebo pedál rychlosti. Funkční jsou samozřejmě i ukazatele, tedy tachometr, otáčkoměr či tachograf. V připojeném tabletu si lze vybrat linku pražské MHD, kterou je možné projet. Díky projekci průjezdu existujících linek zprostředkovává kokpit prožitek blížící se realitě skutečného simulátoru. Pokud pojedete vlakem do Prahy a koupíte si v pokladně ČD místenku, můžete zároveň požádat, aby vám k místence prodali za 50 Kč Poukázku Království železnic. V Království železnic vám ji pak vymění za plnohodnotnou vstupenku.

Nejblíže železniční stanice (zastávka):
Praha-Smíchov (Na Knížecí)



5. A 6. LISTOPADU 2016

Foto: archiv Státního zámku Zákupy

Prohlídky pro opozdilce v Zákupích

Většina památek zavře brány poslední říjnový den, kdy skončí letní návštěvní sezona. Některé nabízejí mimořádně prohlídky i po tomto datu. Patří k nim zámek Zákupy. Takzvané prohlídky pro opozdilce se konají o víkend 5. a 6. listopadu a budou navíc zpestřeny tím, že při nich bude pouštěn i velký orchestrion z 19. století v předpokojí císařova apartmá. Začátky prohlídek jsou v 10, 11, 12, 13 a 14 hodin. Zámek Zákupy byl letním sídlem rakouského císaře a posledního českého korunovaného krále Ferdinanda I. (V.) Dobrotivého, od jehož úmrtí letos uplynulo sto let. Aby zámek vyhovoval požadavkům císařské rezidence, byl upraven a zařízen ve stylu tehdy módního druhého rokoka. K technickým unikátům patří osobní výtah s luxusně vybavenou kabinou, který stárnoucímu a stále více nemocnému monarchovi usnadňoval přesun mezi podlažími zákupského zámku.

Nejblíže železniční stanice:
Zákupy



Modelová železnice v Drážďanech

V nejvyšším patře Muzea dopravy v Drážďanech, které sídlí v budově Johanneum na náměstí Neumarkt, si můžete prohlédnout velkolepou modelovou železnici. S rozlohou 325 m² patří k největším kolejištím velikosti o na světě. Tvoří ho 625 metrů kolejí, po nichž jezdí 27 vláček reprezentujících z velké části železnici z období NDR. Jsou mezi nimi ale také modely starších vozidel i novější z 90. let 20. století. Při stavbě kolejiště s pěti nádražími se modeláři nechali inspirovat krajinou předhůří Harzu. Nechybějí na něm hrázdné ani panelové domy. Vláčky na modelové železnici nejezdí po celý den, ale vždy jen asi 15 minut v určený čas – v úterý a pátek v 11 hod., ve středu a ve čtvrtek v 16 hod., o víkend 11, 14 a 16 hod. V pondělí je zavřeno. Modelová železnice je přístupná do konce října a pak až v prosinci. V listopadu se provádí každoroční pravidelná údržba.

Nejblíže železniční stanice:
Dresden Hbf