

Železničář

31. ŘÍJNA 2019 | CENA 18 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



22

ROČNÍK XXVI

6–7 ROZHOVOR

Do čela dozorčí rady ČD v září usedl uznávaný ekonom **Pavel Kysilka**. České dráhy se podle něj musí připravit na příchod mladé generace klientů. Bez čeho se České dráhy v budoucnu neobejdou?

9 ZPRAVODAJSTVÍ

ČD investují do modernizace vozidel pro regionální dopravu **Olomouckého kraje půl miliardy korun**. V regionu budou jezdit vozidla jednotného vzhledu s polepy a se zmodernizovanými interiéry.

11–13 TÉMA

Úderem půlnoci ze 14. na 15. prosince 2019 začne platit nový **jízdní řád pro rok 2020**. České dráhy již představily nejvýraznější novinky dálkové vnitrostátní a mezinárodní dopravy.

16–17 RECENZE

Po velikosti H0 přišla firma Piko s **Kalugou**, jak se díky městu, kde byla vyrobena, této malé lokomotivě přezdívá, i s velikostí TT. Jak se model povedl a s jakými nedostatky je třeba počítat?

18–19 CESTOPIS

Rakousko nabízí nepřeberné možnosti výletů. Od měst až po alpské vrchy. Navštívili jsme tentokrát turisticky atraktivní oblast jen několik desítek kilometrů od našich společných hranic.

20–21 HISTORIE

Bylo jedním z nejčastěji bombardovaných míst na světě. Od Němců jej Rudá armáda osvobodila přesně před 75 lety – 25. října roku 1944. Tehdy se **norský přístav Kirkenes** znovu nadechl svobody.

LITERÁTI NA TRATI VII

Literární skupina ČZS FISAIC vyhláší je 7. ročník železniční knižní antologie Literáti na trati, která je příležitostí pro všechny autory, kterým je námětem, múzou či inspirací prostředím kolejí, vlaků a cestování. I letos budou knihy dvě – Příběhy okřídlených kol a Poezie okřídlených kol. Opět bude vaším úkolem dodání daného počtu stran textu, který se dotýká železnice, a odkoupení alespoň dvou výtisků knihy. Uvítáme ukázky z knih, poezii i prózu, pohádky, povídky, kresby či fotografie. Jedinou podmínkou je naplnění názvu knihy – jsme „Literáti na trati“. Ať už profesí či láskou k železnici. Další informace získáte na webu <http://fisaic-l.blog.cz> nebo na e-mailu frantisek.tylsar@seznam.cz.

Fanda Tylšar – vedoucí skupiny a tvůrce knihy



TITULNÍ FOTO

Autor: Michal Málek

Liberecký motorový rychlík v sychravém pondělním ránu přijíždí na turnovské nádraží.

ARmpee⁸³²

Petr Slonek | foto: archiv ČD

Kombinovaný vůz 1. třídy s bufetovým oddílem a kuchyní určený pro vnitrostátní a mezinárodní dálkovou dopravu vznikl v letech 2009 až 2010 modernizací pěti vozů BRm⁸³⁰ a jednoho vozu řady BRcm⁸³¹ ve slovenském podniku ŽOS Vrútky. Vagony byly původně vyrobeny ve Waggonbau Bautzen v 80. letech.

O modernizaci pěti starších bistrovozů BRm⁸³⁰ a jednoho bistrovozu s oddíly s lehátky BRcm⁸³¹ se začalo uvažovat už v roce 2006, výběrové řízení však bylo vypsané až o dva roky později, v září 2008. Šestice vozů měla být dodána do 12 měsíců od podpisu kontraktu. V únoru 2009 byla soutěž uzavřena. Rozhodlo se mezi dvěma uchazeči, nakonec zví-

těžila firma ŽOS Vrútky s nižší cenou. Jeden vagon stál zhruba 34 milionů korun, celkově tedy zakázka vyšla na 205 mil. Kč.

Jde o klimatizovaný vůz s maximální rychlostí 160 km/h. V oddíle 1. třídy je celkem 22 polohovatelných sedadel s textilním čalouněním, s vysokým podhlavníkem a s bočními opěrkami hlavy. Uspořádání sedadel 2 + 1 převážně vis-a-vis. V bistro jsou u stolu polokruhová sedadla s nízkou zádovou opěrkou. U podélného pultu je několik barových stoliček, dohromady tedy 14 míst.

V aktuálním jízdním řádu jsou nasazeny v dálkové dopravě na lince Ex 1 Praha – Ostrava – Krakov. Vybrané vagony prošly v roce 2012 dílčí úpravou, nyní se plánuje jejich další modernizace. ○

Číselná řada	61 54 85-71 00x-x
Počet vozů	6
Nejvyšší dovolená rychlost	160 km/h
Rok výroby (modernizace)	1985 (2010)
Výrobce (zhotovitel modernizace)	Waggonbau Bautzen (ŽOS Vrútky)
Míst k sezení (pevná + sklopná)	1. třída 22, bistro 14
Oddílů	2
Hmotnost prázdný/obsazený	49t/52t
Délka vozu přes nárazníky	26 400 mm

Vážení čtenáři,

tématem tohoto vydání Železničáře jsou novinky v dálkové vnitrostátní a mezinárodní dopravě pro nový jízdní řád platný od letošního 15. prosince. Zvyšující se poptávka po cestování s využitím železnice, spolupráce se zahraničními partnery a v neposlední řadě objednávka objednatele dálkové dopravy, Ministerstva dopravy ČR, umožnily na mnoha relacích rozšířit nabídku dálkových spojů a zavést přímá spojené do několika nových destinací. Příkladem může být jihočeská Třeboň, ze zahraničních destinací pak například polská Přemyšl. Jedním z rozhodujících kritérií při rozhodování o způsobu dopravy je bezesporu jízdní doba. Nastávající jízdní řád tak zejména díky úpravám infrastruktury opět přinese zrychlení některých spojů a vlak se díky tomu stane bezkonkurenčním dopravním prostředkem na dalších relacích. Podrobnější informace o hlavních novinkách nadcházejícího jízdního řádu naleznete uvnitř tohoto čísla.

K tomu, aby České dráhy mohly svým zákazníkům nadále širokou nabídku spojů v dálkové dopravě poskytovat, zbývá učinit jeden významný krok. A tím je finalizace a podpis smlouvy na zajištění dopravní obslužnosti na 19 linkách dálkové dopravy s objednatelem těchto výkonů, tedy Ministerstvem dopravy ČR. Podepsání této desetileté smlouvy České dráhy předpokládají do konce listopadu tohoto roku.

Neznamená to však, že všechny linky budou České dráhy na základě této smlouvy provozovat po celou dobu jejího trvání. V souladu s harmonogramem otevírání trhu na železnici budou České dráhy provozovat dálkovou dopravu na některých linkách pouze jeden rok, jinde roky dva či déle. Pouze sedm linek bude smluvně zajištěno až do roku 2029. Požadavky objednatele na technické a kvalitativní parametry vozidel, palubní a další služby, rozsah dopravy a podobně, pro uzavírání nových smluv na jednotlivé linky či provozní soubory linek nejsou zatím známy, České dráhy jsou nicméně připraveny předložit vždy takovou nabídku, která bude požadavky objednatele zcela naplňovat.

Již nyní je tedy nezbytné napnout síly napříč všemi profesemi, aby ze strany Českých drah byly v maximální možné míře plněny nastavené parametry, a to v závazkové i komerční dopravě, a to ke spokojenosti všech zákazníků Českých drah. Těmi jsou cestující, objednatel i zahraniční obchodní partneři. Paralelně s tím je nezbytné v očekávané kvalitě a čase naplňovat potřeby zákazníků interních. Bez dobře fungujícího řetězce procesů a činností na všech úrovních nemůže být očekávaného výsledku dosaženo.

Proto nechtě se kola točí a České dráhy zůstanou i v budoucnu nejvýznamnějším železničním dopravcem v ČR, který bude vyhledávaný pro kvalitu a rozsah poskytovaných služeb a zároveň spolehlivým dopravcem a obchodním partnerem na poli železniční dopravy mezinárodní.



22x



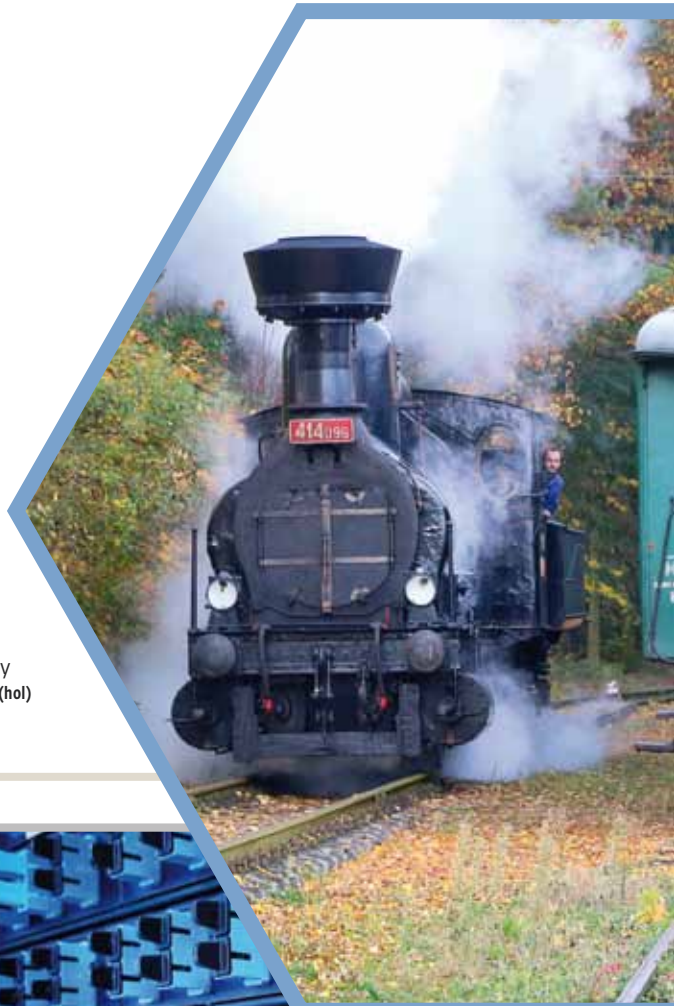
Petr Vondráček

ředitel odboru dálkové dopravy

Heligón vyjel s cestujícími po půl století trvající pauze

Parní lokomotiva 414.096 z roku 1906 přezdívaná Heligón se po více než padesátileté přestávce a nákladné rekonstrukci vypravila na koleje i s cestujícími. Svůj další historický okamžik si odbyla v sobotu 19. října na trati z Lužné u Rakovníka do nedalekých Kolečovic. Před tím však úspěšně prošla technicko-bezpečnostní zkouškou. České dráhy a jejich luženské Centrum historických vozidel vypravily na nevyužívanou Kolečovku dva zvláštní vlaky, vždy s historickými vozy řad Ci a D. Jízdy si nenechaly ujít stovky nadšenců železniční techniky. Heligón dosloužil v roce 1967 v Českých Budějovicích, poté putoval do Českých Velenic, kde stál na pomníku. Před pěti lety jej začaly České dráhy opravovat. Letos na jaře bylo zatopeno v opraveném kotli a nedávno se stala lokomotiva v ČD Muzeu hvězdou při Dni železnice. Vyrobena bylo sice celkem 453 kusů těchto strojů, a jednalo se tak o nejpočetnější řadu rakousko-uherských železnic, dodnes se však zachovaly pouze tři stroje.

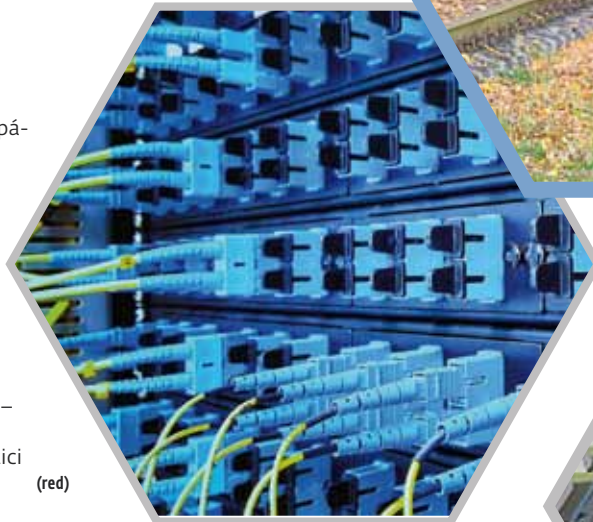
(hol)



ČD - Telematika zrekonstruovala klíčovou část páteřní optické infrastruktury

Společnost ČD - Telematika pokračuje v rekonstrukci klíčových částí své páteřní infrastruktury. Aktuálně byl úspěšně dokončen jeden z nejvýznamnějších projektů rekonstrukce páteřní optické infrastruktury ČD-T v úseku Cheb – Karlovy Vary a Ústí nad Labem – Kadaň. V rámci této investice byl v určitých úsecích nahrazen původní závěsný optický kabel o profilu 36 vláken z roku 2002–2003 novými zemními kabely o profilech 72–144 vláken. Tyto nové kabely odpovídají nejmodernějším výrobním postupům a normám. Do provozu bylo postupně uvedeno zhruba 155 kilometrů nových tras zemních optických kabelů. Výstavba byla koordinována s paralelně probíhající výstavbou Správy železniční dopravní cesty. Šlo zejména o stavbu Rekonstrukce železniční stanice Karlovy Vary a připravovanou výstavbu systému GSM-R Ústí nad Labem – Chomutov – Karlovy Vary – Cheb. Po nedávném významném upgradu L2 přenosové sítě za více než 50 milionů korun jde o další významnou investici do vlastní infrastruktury.

(red)



Parní víkend zakončil letošní sezonu v Lužné

ČD Muzeum v Lužné u Rakovníka uzavřelo letošní sezonu posledním Parním víkendem. Na letošní setkání parních lokomotiv, které se uskutečnilo o posledním říjnovém víkendu, dorazilo 2 500 návštěvníků. Na vysoké návštěvnosti se kromě příjemného počasí podepsal i atraktivní program v areálu muzea. Do Lužné navíc po oba dny vyjel z pražského hlavního nádraží speciálně vypravený vlak se stroji 477.043, přezdívaný Papoušek, a z Kladna 534.0323 (Kremák). Sobotní odpolední vlak byl do Kladna veden strojem T 466.0286, z Kladna pak Papouškem. V neděli pak na trasu, kvůli závadě na Papouškovi, vyjel stroj T 6798.1600. Návštěvníci se mohli však svěřit i retro soupravou s nedávno zrekonstruovanou lokomotivou 414.096, přezdívanou Heligón. Ta dvakrát vyrazila do Rakovníka a zpět. Brány muzea se opět otevrou v dubnu 2020.

(hol)





Na vysočinské magistrále pokračuje modernizace

Na dvojkolejně elektrizované trati spojující Kolín, Havlíčkův Brod a Brno se připravuje další postupná modernizace, která pomůže zrychlit dopravu na této významné železniční magistrále. Ta je poměrně silně zatížená nejen nákladní dopravou, ale i rychlíky spojujícími jihomoravskou metropoli s městy ležícími na trase a řadou regionálních spojů Českých drah. SŽDC má v plánu v nejbližší době začít s opravou traťového úseku mezi Křižanovem a Skleným nad Oslavou na Žďársku. Současně se v Křižanově zboří část stávající výpravní budovy z roku 1955, která má už nejlepší léta za sebou, a celkovou rekonstrukcí projde naopak provozní budova, kde jedna bytová jednotka bude přestavena na nocležnu pro vlakové čety a strojvedoucího. V Křižanově, který je přestupní stanicí na regionální spoje mířící směrem na Velké Meziříčí, budou cestující moci využívat také nově zrekonstruované ostrovní nástupiště s mimoúrovňovým přístupem stávajícím centrálním podchodem od výpravní budovy a současně zde bude zajištěn bezbariérový přístup pro cestující z úrovně přednádraží. (mah)



V Jihlavě se chystá výstavba terminálu

Město Jihlava připravuje výstavbu centrálního dopravního terminálu na místě stávajícího městského nádraží a jeho přilehlého prostranství. První stavební práce by podle informací jihlavské radnice mohly začít v průběhu roku 2020. Kromě železniční dopravy by na terminál podobný, jenž byl postaven v posledních letech například v Hradci Králové nebo Pardubicích, byly svedeny jak linkové autobusy, tak i městská hromadná doprava. Své místo by našly i osobní automobily v podobě nového parkoviště, odpovídající úschovné prostory by měli získat také cyklisté. Nyní je v návrhu optimalizace rozsahu kolejí ve stanicí Jihlava město se třemi průjezdnými nástupištními hranami a jednou kusou kolejí s nástupištěm. V budoucnu by terminál měl být například napojen i na plánovanou vysokorychlostní železniční trať z Prahy do Berlína. V tom případě by se však ještě uskutečnila výstavba dalšího ostrovního nástupiště pro vysokorychlostní trasu. (mah)



Šachový vlak vyrazil už podeváté

Již podeváté vyjel v polovině října na svou pětidení střeoevropskou jízdu Šachový vlak. Na palubě speciálu, který vyrazil z pražského hlavního nádraží, byl odehrán jedenáctikolový turnaj v rapid šachu. Desetivozová souprava s vozy řad A, B, BDs, Salon a WRmz v čele s lokomotivou řady 362 vyrazila z Prahy do Karlových Varů, Českého Krumlova, Brna a Trenčína. Letos se akce zúčastnilo čtyřiaosmdesát hráčů z celého světa, mezi nimi i tři zaměstnanci Českých drah. Nejlepším byl Ladislav Winkelhöfer (22. příčka), následovali Pavel Popelka (47. příčka) a Taťána Šeráková (58. příčka). Turnaj ale nakonec ovládl Němec Michael Prusikin. Záštitu nad Šachovým vlakem 2019 převzali ministr dopravy Vladimír Kremlík a ministr zahraničních věcí Tomáš Petříček. Ti se, stejně jako náměstek generálního ředitele ČD odpovědný za úsek ekonomiky Patrik Horný, generální ředitel JLV Bohumír Bárta a generální ředitel SŽDC Jiří Svoboda, zúčastnili slavnostního odjezdu. (hol)



Dobrovolníci vysázeli stovku stromů

Den za obnovu lesa. Tak se jmenovala akce, která si dala za cíl obnovit lesní porost poničený kůrovcem a které se zúčastnili i zaměstnanci Českých drah v rámci projektu Pomáhej s ČD. Podle odhadu pořadatele, podniku Lesy ČR, si sázení nenechalo ujít více než jedenatřicet tisíc lidí z celé ČR. Zaměstnanci spolu s rodinnými příslušníky vysázeli stovku nových stromků a výrazně tak přispěli k obnově lesů pro budoucí generace. Veřejnost se mohla zapojit nejen do samotného sázení nových stromků, ale také se seznámit s druhovou výsadbou v rámci lesoškoly. Součástí programu byla ukázka lesních prací s moderní těžkou technikou anebo s koňmi. Projekt Pomáhej s ČD začal letos v září jako součást aktivit ČD v rámci společenské odpovědnosti. Každý měsíc vyzývá zaměstnance, aby se zapojili do dobročinných akcí. Pilotem se stala událost TERIBEAR hýbe Prahou, kdy zaměstnanci dopravce naběhali a nachodili 523,5 km, čímž na konto Nadace Terezy Maxové přispěli částkou 15 705 korun. Aktuálně se tím chystá na sázení Aleje svobody ve Vestci u Prahy v sobotu 9. listopadu. (hol)

Lidé jsou největším bohatstvím firmy

Do čela dozorčí rady ČD v září usedl uznávaný ekonom Pavel Kysilka. Jeho jméno rezonuje nejen v bankovním sektoru, ale je synonymem pro zásadní technologické proměny firem, které řídil. České dráhy se podle něj musí připravit na příchod mladé generace klientů i zaměstnanců (tzv. mileniálů), kteří si bez digitalizace neumí představit profesní ani soukromý život. Bez čeho se České dráhy v budoucnu neobejdou a co si Pavel Kysilka myslí o liberalizaci trhu?

Václav Rubeš | Foto: Michal Málek

Jste zkušeným ekonomem a stál jste za řadou zvučných značek a projektů. Proč jste nyní dal přednost Českým drahám?

Jsem přesvědčen, že celá oblast mobility nejen v České republice, ale i v Evropě stojí na zajímavé a důležité křižovatce. Neustále narůstá přepravní potřeba a zároveň se zvyšuje citlivost společnosti na ekologická témata. Jasně se ukazuje, že železniční doprava je dopravou budoucnosti. Samozřejmě hovoříme o integrovaném celku s ostatními módy, neboť také automobilová doprava projde velkou revolucí a změny se dotknou i dopravy letecké. České dráhy by se tedy měly dobře zorientovat a připravit se na tento klíčový okamžik. Oslovila mne možnost být součástí podpory ČD tak, aby na trhu obstály a zůstaly vlajkovou lodí české dopravy.

Je možné se kvalitně připravit i během liberalizace, která nabírá na obrátkách?

Liberalizace trhu není nová věc, probíhá a České dráhy jsou vystaveny konkurenci. Všichni víme, že se tento proces nezastaví a zhruba do třinácti let budeme součástí zcela otevřeného trhu.

Takže je ideální doba hlouběji propojovat lidi a technologie. Říká se tomu digitální transformace, kterou jsem se zabýval z pozice generálního ředitele České spořitelny, a jsem přesvědčen, že se tomu nevyhne žádný obor a žádná firma. Jde o nalezení ideálního mixu mezi lidmi a jejich dovednostmi a digitálními technologiemi. Tato symbióza pak slouží klientům. A není to téma jen pro soukromý sektor, ale i pro celou státní správu. O tom jsem přesvědčen. Proto chci podpořit management ČD tak, aby připravil firmu na digitální věk a České dráhy se staly dopravcem první volby. Jinými slovy: když si člověk třeba na Vysočině řekne, že pojedou například do Vídně, aby ho jako první napadl vlak ČD.

Považujete postup ČD na liberalizujícím se trhu za dobrý? Mohly vůbec udělat něco jinak?

Hodnotit zpětně je jednoduché, když už je po všem. Ale to není úplně relevantní, protože jsem nikdy nezažil, že by člověk měl takové kvantum potřebných dat a informací k tomu, aby se zcela bezchybně rozhodl. Všichni, i České dráhy, se učí žít v prostředí rychlých změn, nejistot a ne zcela popsaných rizik a potřeb. Dopravce nastoupil dobrou cestu. Disponuje spolehlivým provozem a poskytuje kvalitní a s Evropou srovnatelné portfolio služeb. S tím souvisí i budování finanční síly a stability, protože bez ní nemohou být investice a bez investic se neobejde kvalitní služba.

Co je nutné udělat, aby ČD byly konkurenceschopné s ohledem na plně liberalizovaný trh?

Do všeho, co děláme, vkládáme pohled klienta. Další věcí je udržení bezpečného a spolehlivého provozu a za třetí, držíme si finanční sílu a stabilitu. Přes tyto klíčové priority se táhne rozvoj lidí uvnitř firmy. Lidské zdroje jsou pro firmu vůbec tím největším bohatstvím a je důležité se zaměstnanci komunikovat. Stojí na tom efektivní řízení lidí, spolupráce, rozvoj i nábor. Nerozlišuji, po vlastních zkušenostech, mezi interní a externí komunikací. Komunikace je jen jedna. Co se řekne dovnitř firmy, se dostává ven. A co se řekne ven, si zaměstnanci dokážou přečíst. Firma musí mluvit jedním hlasem a obsah by měl být pravdivý. Osobně mám dobrou zkušenost se zajištěním vnitřní sociální sítě coby platformy pro interní komunikaci. Tady by mohli zaměstnanci sdělovat své názory, vzdělávat se a dozvídat se novinky. Dobrá informovanost je věcí nás všech včetně managementu. Mluvil jsem o dopravci první volby, budme i zaměstnavatelem první volby. Vždyť lidé nejsou motivováni jen mzdou, ale hodnotí i vztahy na pracovišti, úroveň komunikace i férovost ze strany managementu.

Jak si stojí České dráhy pohledem ekonomů?

S detaily hospodaření se stále seznamuji a považuji za velmi důležité mít komplexní přehled. Zjistit, jaké jsou vize, představy a plány. Nicméně ČD pro mě nejsou úplně neznámé, protože byly významným klientem České spořitelny, což znamená, že banka znala jejich příběh. Porozuměla vizi a potřebám a poskytla příslušné řešení. Základem bylo, abychom znali všechny ukazatele, čísla, business model, vizi a strategii. Říkali jsme tomu „hmatatelné bankovníctví“. V něm nešlo jen o poskytování běžných bankovních produktů a služeb, ale i produktů ušitých na míru oboru i firmě.

Důraz kladete na moderní technologie. Jak konkrétně si představujete jejich aplikaci v prostředí ČD?

Každý klient by od chvíle, kdy začne přemýšlet, že se musí přemístit z bodu A do bodu B, měl mít k dispozici pohodlný, intuitivní a vizualizovaný nástroj. Na začátku je rozhodnutí, který dopravní prostředek zvolí, aby si mohl porovnat ceny. Následuje ná-

„
Liberalizace trhu není nová věc, probíhá a České dráhy jsou vystaveny konkurenci. Všichni víme, že se tento proces nezastaví a zhruba do třinácti let budeme součástí zcela otevřeného trhu.“



PAVEL KYSILKA

Vystudoval Vysokou školu ekonomickou a pracoval mimo jiné v Ekonomickém ústavu ČSAV. V 90. letech zastával pozici viceguvernéra a výkonného guvernéra ČNB. Zodpovídal za přípravu a realizaci rozdělení federální měny a zavedení české koruny. Byl i expertem Mezinárodního měnového fondu. V roce 2000 začal pracovat pro Českou spořitelnu jako hlavní ekonom, později byl zvolen do představenstva. Pět let vykonával funkci generálního ředitele a předsedy představenstva. Zastává funkci prezidenta festivalu Smetanova Litomyšl, je členem správních rad VŠE, Masarykovy Univerzity, Univerzity Palackého v Olomouci či dozorčích rad Dobrého anděla a Aspen Institute Central Europe.



kup jízdenky, ideálně on-line, a dodání potřebných informací k tomu, aby se dostal na místo v požadovaném čase a dokázal se zorientovat. Důležitá je i konektivita ve vlaku a informační systém, ze kterého by dostával informace o daném spojení. V roce 2030 bude 70 procent zaměstnanců a klientů z řad mileniálů. Ti vyrostli na digitálních technologiích. Nejmladší z nich se dokonce narodili do doby „internetové“. Abychom obstáli, musíme servírovat klientský zážitek v jednoduché, vizualizované a intuitivní formě.

Druhou příležitostí jsou provozní záležitosti. ČD generují neuvěřitelné množství dat, které je možné využít k efektivitě, bezpečnosti atd. Musíme se je naučit vytěžit a dokázat je pokročilými nástroji analyzovat. Analýza bude rozhodovat, jak jsme konkurenceschopní v oblasti nákladů a bezpečnosti.

Vidíte možnost se dále rozvíjet v doplňkových službách?

Obrovskou. Služby zatím nejsou celoplošné. Osobně využívám ČD Parking a rád bych zaparkoval na každém nádraží. Ale jde spíše o příjemnou výjimku. Řešení pak nelze hledat jen u ČD, ale i u municipalit. Dnes vznikají partnerství na základě nabídky něčeho nového a příjemného a kde službu nabízí systém různých partnerů. Prvním krokem je tedy rozšíření a prohloubení projektů, které jsme na začali. Druhou věcí je znalost našich klientů – chceme znát jejich přání a zároveň vědět, co máme udělat pro to, aby pro ně byly ČD zmiňovanou první volbou.

Jak vnímáte železniční dopravu a značku ČD vy osobně?

Můj pohled na železniční dopravu je jednoznačný: jde o nejperspektivnější způsob mobility díky nízké ekologické stopě a přetíženosti silniční sítě a měst automobilů. Co se týče ČD, musíme se vyvézt právě na této vlně strategického významu železniční dopravy. Jsme vnímáni jako profesionálové, a to není málo. Je za tím dřina a odpovědnost. Abychom ale byli vnímáni jako značka pro 21. století, musíme kvalitní fundament spojit s trendy, které fungují v dnešním businessu, tedy digitální technologie a integrovaný servis postavený na rozšiřování služeb a produktů a partnerství.

Vy sám jezdíte vlakem?

Prakticky neustále. Bydlím v Posázaví, odkud neustále dojíždím do Prahy, často jezdím na Moravu, Vysočinu i do východních Čech. Do zahraničí jezdím nejčastěji do Vídně. Opakovanou zkušenost mám i ze Španělska, Číny, Japonska či Francie. Jako student jsem byl na vlaku přímo závislý a procestovanou mám celou východní Evropu. Zatímco dříve byl vlak stresorem, dnes je pohodovým společníkem. Udělám po cestě spoustu práce anebo si odpočinu. ○

ČD Ski láká na slevy skipasů

České dráhy opět přicházejí s nabídkou ČD Ski. Kromě vybraných skiareálů v tuzemsku je možné slevu uplatnit i na Slovensku nebo ve Švýcarsku. Do zahraničních hor lze vyrazit pohodlnými, lůžkovými spoji ČD, na Slovensko navíc denními expresy a spoji SC Pendolino.

Josef Holec | Foto: archiv ČD

Za zimními radovánkami mohou zájemci vyrazit vlakem za výhodných podmínek. České dráhy se ve spolupráci s devíti skiareály v České republice, na Slovensku a ve Švýcarsku připravují již patnáctou sezónu. Nabídka slev bude platit od 11. ledna do 29. března 2020. Každou zimu využijí nabídku ČD Ski více než tři tisíce lyžařů.

„V tuzemských partnerských skiareálech lyžaři získají po předložení platné jízdenky ČD slevu dvacet procent na denní skipas, ve slovenském rezortu ve Velké Fatře na Malínu Brdu a ve švýcarském areálu Davos Klosters pak dva-

cetiprocentní slevu na dvoudenní nebo třídení skipas,“ uvedl Aleš Kučera, manažer projektu ČD Ski. Šumavský skiareál Lipno v rámci bonusového produktu ČD Yetti nabízí dokonce slevu ve výši 30 procent na denní skipas pro ty, kteří přijedou na lyže vlakem. „Na slovenském Štrbském Plesu dostanou cestující ČD slevu dvacet procent na dvoudenní skipas v půjčovně lyží Tatraski,“ doplnil Kučera.

Vlakem na alpský manšestr

Na Slovensko ČD vypravují spoje s lůžkovými vozy anebo vlakem SC Pendolino. Přímé denní spoje i noční vlaky kategorie EuroNight nabízejí nej-

rychlejší spojení do Vysokých Tater s návaznými přípoji na Štrbské Pleso do skiareálu na Solisku. „Štrbské Pleso je velmi dobře dostupné našimi vlaky ze severní Moravy a Čech, vždy s přestupem na zubačku ve stanici Štrba. Především díky Pendolinu je cesta do Tater velmi rychlá,“ připomněl Aleš Kučera. Cesta z Prahy do Ružomberku trvá přibližně 5 hodin, do Štrby šest a Popradu-Tater lehce přes šest hodin. Od loňska ČD navíc vypravují do Tater, vždy v pátek, druhý spoj kategorie SC. Posilové Pendolino se vrací zpět do metropole v sobotu dopoledne.

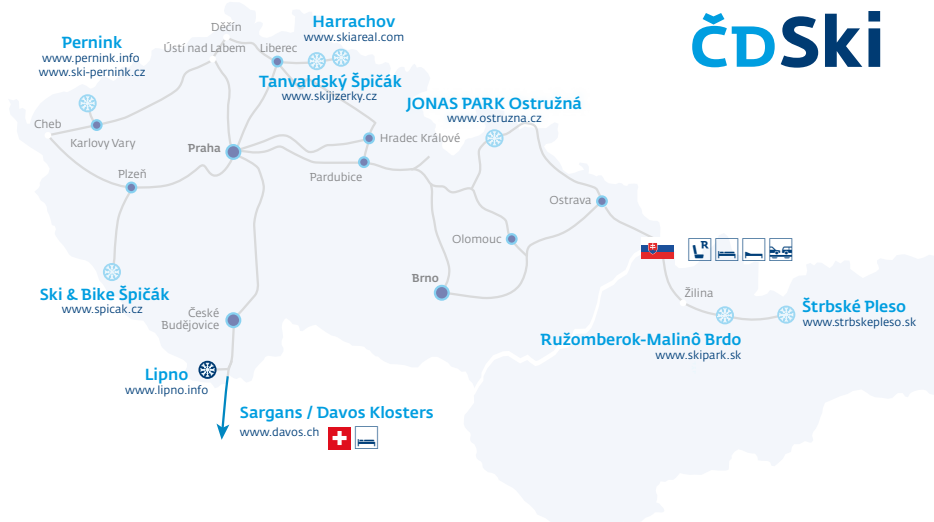
Pohodlně je možné vyrazit i do Alp. Z Prahy vyjíždí každý den v podvečer Jižní expres s přímým lůžkovým vozem mířícím přes rakouský Linec do švýcarského Curychu. Díky přestupu ve stanici Sargans mohou být lyžaři již před devátou hodinou v Davosu. „V tomto případě přípojný vlak zastavuje v horském městečku Davos Dorf, nedaleko lanovky na Parsenn, nebo v Klosters přímo u lanovky,“ upřesnil Aleš Kučera. V okolí Davosu, v kantonu Graubünden, je možné využít až 300 km sjezdovek.

Podrobné informace o projektu ČD Ski, podmínkách čerpání slev a tipy na spojení a výhodné jízdenky jsou k dispozici na stránkách www.cd.cz/cdski. ○

ČD Ski

LŮŽKOVÝM VLAKEM DO ALP

Mezi čtyřmi skiareály v rámci Davos Klosters se lze pohybovat vlakem Rhétské dráhy, na který platí společný skipas a zastávky jsou u nástupních stanic lanovek. Jedna cesta v lůžkovém voze ČD ve vlaku Ex337 z Prahy (odjezd v 18:01) do švýcarské stanice Sargans (7:23), kde je přestup na přípoj do Landquartu a Davosu (příjezd v 8:53), stojí v třímištném lůžkovém kupé 1 841 Kč (cena vč. švýcarského přípoje do Davosu). Pro získání slevy 20% z ceny 2denního nebo 3denního skipasu cestující ČD předloží na pokladně Bergbahn Davos Klosters ubytovací příplatek s uvedeným datem příjezdu do Sargansu a počtem osob. Výměnou na pokladně Bergbahn v Davosu nebo Klosters získá zvýhodněný skipas. Kdo chce navštívit jiná místa ve Švýcarsku, může vystoupit i v Buchsu u hranic s Lichtenštejnskem nebo v Sargansu. Zde je možné přestoupit na přípoje do St. Gallenu, Churu, ale i směrem na Svatý Mořic.



Novinky ve vozidlovém parku ČD: Přibude až 182 nových, osobních vozů

Vozidlový park Českých drah se rozroste až o 182 nových vozů pro expresní vlaky. O nákupu moderní techniky rozhodl řídicí výbor ČD na svém říjnovém zasedání. Nové komfortní vozy budou moci jezdit rychlostí 230 km/h. Ta je nezbytná pro plánované nasazení souprav na mezinárodní linky, především pak pro provoz v Německu. Dopravce tímto krokem posílí konkurenceschopnost železnice oproti individuální dopravě, autobusům i letecké dopravě a získá další cestující.

„Pokračujeme v našem plánu obnovy osobních souprav. Díky pořízení až 180 nových vozů pro expresní dopravu nabídneme špičkový servis především mezi Prahou a Brnem nebo Prahou a Ústím nad Labem, a také cestujícím na mezistátních linkách do Berlína, Hamburku, Bratislavy a Budapešti,“ uvedl Václav Nebeský, předseda představenstva a generální ředitel ČD. „V souvislosti s nákupem většího počtu vozů s vyššími požadovanými standardy očekáváme, že dosáhneme výhodnější nabídkovou cenu,

lepší míru využití v provozu a udržíme postavení významného partnera na mezistátních linkách,“ doplnil Michal Kraus, člen představenstva ČD, odpovědný za úsek provozu. Nákupem se zvýší kvalita vozby na vnitrostátních expresních a rychlíkových linkách, kam se přesunou současné vozy z expresů kategorií EuroCity a InterCity. Vyřazený naopak budou ty z poloviny 80. let vyrobené v bývalé NDR.

Pro ČD i SŽDC

ČD nakoupí, kromě klasických vozů, i restaurační a ty s bezbariérovým řešením umožňující kom-

fortní cestování osobám na vozíku (včetně sociálního zařízení). Všechny budou disponovat wi-fi připojením k internetu nebo vylepšenými parametry pro příjem signálu mobilních telefonů, elektrickými zásuvkami a USB konektory pro napájení přenosné elektroniky, sklopnými a rozkládacími stoly, místy pro uložení objemných zavazadel a jízdních kol či audiovizuálním, informačním systémem s LCD monitory.

Dopravce požaduje moderní vozy, které půjde sestavit do dvaceti pevně spojených, devítivozových netrakovních souprav. Cestujícím to přináší řadu výhod v podobě jednotného řazení vlaků, snadného průchodu soupravou nebo snížení prašnosti a hluchnosti uvnitř soupravy.

S vítězem soutěže dopravce uzavře rámcový kontrakt, který bude čerpat podle provozních a obchodních zájmů společnosti. České dráhy nakoupí i další dva vozy, které budou následně určeny pro potřeby SŽDC. (hol, Pešť)





Vozidla Olomouckého kraje dostávají jednotný vzhled

České dráhy investují do modernizace vozidel pro regionální dopravu Olomouckého kraje půl miliardy korun. Na základě desetiletých smluv, které ČD se zástupci regionu uzavřely, budou na Hané a Jesenicku jezdit vozidla jednotného vzhledu s polepy a se zmodernizovanými interiéry. Lokomotivy či jednotky různých řad si 21. října v olomouckém depu prohlédli zástupci vedení kraje v čele s hejtnem Ladislavem Okleščkem v doprovodu managementu ČD.

Martin Harák | Foto: autor

Vnější nátěr zůstane na základě dohody s krajem v korporátních barvách Českých drah, tedy v kombinaci modré a bílé, příslušnost k regionu pak budou představovat polepy prezentující Olomoucký kraj. Jak potvrdil místopředseda představenstva ČD Radek Dvořák, který se prezentace v Olomouci zúčastnil, nové smlouvy začnou platit 1. ledna. V depu Oblastního centra údržby Východ v Olomouci si hosté mohli prohlédnout v novém laku a s polepy kraje motorové vozy řad 810 a 843 včetně přívesného vozu řady 043, dvě motorové jednotky řady 814/914 čili RegioNovy a diesellovou lokomotivu 750.704 Břejlovec, která bývá pravidelně nasazována na spěšné vlaky ze Zábřehu na Moravě do Jeseníku. „Modernizace za-

hrnuje v první fázi investici ve výši přibližně šestnácti milionů korun, proměnou postupně projde třicítka vozidel,“ dodal Dvořák.

Vylepšení i pro motoráky

Náměstek hejtmána Olomouckého kraje Jan Zahradníček doplnil, že první vozidla, která budou nejpozději od 1. ledna 2020 jezdit na tratích Olomouckého kraje a zajišťovat základní dopravní obslužnost podle nových smluv, jsou opatřena výraznými polepy tak, aby každý hned poznal, že cestuje právě s Olomouckým krajem. „Postupně se zmodernizuje interiér, a RegioNovy cestujícím nabídnou elektrické zásuvky, USB porty a wi-fi připojení. Motorové vozy řady 810 budou mít nejen nové držáky na jízdní kola, ale také textilní čalouněné sedačky s vysokými zády opěrkami a podhlavníky včetně polo-

spouštěcích oken,“ vyjmenoval Zahradníček některé změny. Cestující se s vlakem nového vzhledu ČD a Olomouckého kraje již mohou setkat například při cestě mezi Olomoucí a Drahanovicemi na Hané, kde je nasazena modernizovaná jednotka RegioNova 814.

Spojení mezi dispečinkami

Novinkou v Olomouckém kraji bude také audiovizuální informační systém ve vlacích, jenž ukáže nejen aktuální polohu vlaku, ale cestující informuje o zastávkách. Moderní informační systém podstatně usnadní cestování nevidomým a neslyšícím. Vozidla budou mít nově také GPS lokalizaci pro vzájemný kontakt mezi dispečinkami Českých drah a Koordinátora Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje (KIDSOK). Nejvyšší finanční prostředky národní ČD investují do přípravy a modernizace dvanácti motorových jednotek se sníženou podlahou řady 646 od firmy Stadler, které byly odkoupeny od Deutsche Bahn. První dvě jednotky by se na regionálních tratích na Olomoucku měly objevit začátkem příštího roku. ČD vozidla nyní připravují pro uvedení do provozu vlastními silami a zároveň bude vyhlášena veřejná zakázka na jejich rozsáhlejší modernizaci. ○

Muzeální pantograf se vrátil do Prahy. Na Den PID

Den Pražské integrované dopravy, jehož posledním letošním dějištěm se druhou říjnovou sobotu staly středočeské Strančice, ozdobila historická, elektrická jednotka řady EM 475. 1. Muzeální kousek na trati Praha – Benešov doplnila souprava s patrovými vozy řady Bdmteeo a Břejlovec 754.004 nebo vůz M 131.1130 zvaný Hurvínek.

Pantograf do Prahy přijel ze Šumperka již v pátek. Cestování jednotkou si nenechali ujít především milovníci nostalgie. Řada z nich se „pantákem“ svezla i zpět. Vlak byl vypraven jako zvláštní v kategorii rychlík. V rámci Dne PID ale zajišťoval spojení pražského hlavního nádraží se Strančicemi. Naopak vlak v čele s Břelovcem vyjížděl na trasu Čerčany – Říčany – Benešov u Prahy – Strančice – Čerčany. Odtud v podvečer pokračoval jako osobní vlak přes Týnec nad Sázavou, Davlí a Vrané nad Vltavou zpět do Prahy. Zajímavý zážitek nabídl také legendární motorový vůz přezdívaný Hurvínek. Ten ráno vyrazil z Prahy-Vršovic

a celý den pendloval po vlečce mezi Strančicemi a pivovarem ve Velkých Popovicích.

Vyrazí další speciály

Podle ředitele pražského Regionálního obchodního centra Českých drah Jakuba Goliáše si Den PID



nenechalo ujít zhruba pět tisíc lidí. „Vlakem jich cestovaly dva tisíce a musím na základě ohlasů říci, že byli spokojeni a z akce nadšení. Den PID se rozhodně povedl,“ zhodnotil.

České dráhy jsou jen jedním z řady dopravců PID. Nechyběly tedy ani jízdy historických autobusů do blízkého okolí. „Návštěvníkům se líbilo napojení výletních míst v Ladově kraji, které byly se Strančicemi propojeny právě zvláštními linkami retro autobusů. Bylo možno navštívit Mnichovice, Hrusice a Ladův památník či hvězdárnu v Ondřejově,“ připomněl další možnosti zábavy Jakub Goliáš. Součástí akce byl i doprovodný program na nádraží ve Strančicích.

Letošní jízdy speciálních vlaků ale strančickým Dnem Pražské integrované dopravy zdaleka nekončí. Regionální obchodní centrum Praha plánuje na víkend 30. 11. a 1. 12. oblíbené Mikulášské jízdy anebo populární Adventní jízdy na Křivoklátské (14. a 15. 12.). (hol)

Inovace jsou příležitostí a výzvou

Účast vysoce odborně specifických subjektů ve výzkumných projektech je nezbytnou součástí pro zajištění úspěchu a stability firmy. Úspěch je velmi závislý i na míře inovace, kterou je subjekt schopen udržovat odbornou zdatnost, a tím i jeho konkurenceschopnost. Pro Výzkumný Ústav Železniční je sledování a současně i spolupráce inovací v podstatě povinná.



Eva Tetíková | Foto: archiv ČD

Výzkumný Ústav Železniční, dceřiná společnost Českých drah, letos zaměřil velkou část svých aktivit do spolupráce v oblasti výzkumu a vývoje. Cílem VUZ je být na národní a mezinárodní úrovni rovnocenným partnerem ve spolupráci v oblasti vědy a techniky, účastnit se společných evropských výzkumných projektů a poskytovat odborné služby pro evropské a ostatní zájemce. Prostřednictvím zapojení do evropského a světového výzkumu chce VUZ podporovat český železniční průmysl ve snaze být prostředníkem implementace co největší míry inovace v oblasti železniční dopravy.

Možnosti zapojení do výzkumných projektů jsou na národní i mezinárodní úrovni. Na mezinárodní úrovni se jedná především o výzkumná témata v rámci Společného podniku Shift2Rail (S2R). Jedná se o partnerství veřejného a soukromého sektoru, které podporuje investice do inovací a výzkumu. Odsouhlasený objem finančních prostředků je 920 mil. eur

(zhruba 23,7 mld. Kč) na období 2014–2020. Náklady na řešení projektů až do výše cca 70 % rozpočtu S2R jsou realizovány přímo členy S2R (zakladatelé a přidružení členové). Zbytek rozpočtu odchází prostřednictvím otevřených a konkurenčních výzev pro nečleny (zde podá-

vá žádosti VUZ). Každý rok S2R zveřejní nabídku výzkumných témat. Na jejich základě se pak sestaví mezinárodní konsorcium, resp. skupení zájemců o společné řešení.

Úspěšný projekt CARBODIN

Jedním z velkých úspěchů VUZ je přijetí výzkumného návrhu projektu CARBODIN Evropskou komisí. Ten je zaměřený na výzkum v oblasti implementace kompozitních materiálů do ŽKV. Výstupy budou kombinovat výrobní techniky, koncepty automatizace, zavádění společně vytvrzených a společně vázaných kompozitních dílů. Role VUZ v rámci čtrnáctičlenného konsorcia je analýza relevantních norem TSI a souvisejících norem pro posouzení technického řešení, které je nezbytné pro úspěšné přenesení nového produktu z vývojové do zkušební fáze, resp. zahájení sériové výroby. Projekty NOVIRAIL, LOCOS4RAIL a INNOMATIVE, kde byl VUZ členem řešitelského konsorcia, vybrány nebyly. Jsou však v rezervě.

Autorka je projektovým manažerem VUZ.

EVA TETÍKOVÁ

Vystudovala Střední odbornou školu pro ochranu a tvorbu životního prostředí. Absolvovala také magisterský program na Přírodovědecké fakultě Jihočeské Univerzity se zaměřením na ekologii. Již při studiu pracovala v sekretariátu Svazu měst a obcí Jihočeského kraje a v Regionální rozvojové agentuře Jižních Čech. Zde získala první zkušenosti v oblasti EU dotací. Této oblasti se dále věnovala ve společnosti TECHNOEXPORT a Alliance. Ve společnosti VUZ má na starosti výzkumné a inovativní projekty.

DOPRAVNĚ-TECHNICKÝ LEKTOR/LEKTORKA

plný úvazek/částečný úvazek

LEKTOR: pro školení všeobecných, dopravních a technických předpisů.

LOKALITA PRÁCE (dle dohody): Olomoucký kraj, Jihomoravský kraj, Středočeský kraj, Pardubický kraj, Moravskoslezský kraj, Praha.

PRACOVNÍ NÁPLŇ: výuka a vyhotovování podkladů pro výuku.

PRACOVNÍ DOBA: pružná v pracovní dny.

POŽADUJEME: nejméně ÚSO s maturitní zkouškou, odbornou zkoušku minimálně V-08, PTS-7 strojvedoucí, nebo D-07 výpravčí s minimální praxí pět let v oboru, spolehlivost, aktivitu, časovou flexibilitu, dobré vyjadřovací schopnosti slovem i písmem, znalost práce na PC (OS Windows, MS Office – Word, Excel, PowerPoint).

NABÍZÍME: příjemný kolektiv a zájemci stabilní společnosti, 6 týdnů dovolené, příspěvek na stravování a penzijní připojištění a odpovídající platové ohodnocení, možnost školení na тренаžeru pro strojvedoucí.

V případě zájmu zašlete strukturovaný životopis na sek@dvi.cz, případně kontaktujte přímo vedoucího Centra technického vzdělávání Josefa Valdmana: tel. + 420 725 530 580 / josefvaldman@dvi.cz.

JŘ 2020: Posílená dálková doprava a railjety ČD do Berlína



Úderem půlnoci mezi 14. a 15. prosincem 2019 vstoupí v platnost nový jízdní řád pro rok 2020. České dráhy již představily nejvýraznější novinky dálkové vnitrostátní a mezinárodní dopravy. Zejména díky větší objednavce dopravní obslužnosti a úspěšné spolupráci se zahraničními partnery se nabídka dále rozšíří. Například do Berlína vyjede railjet, více vlaků zavítá i do Polska a Rakouska. Nové rychlíky vyrazí i z Prahy do Třeboně a Českých Velenic. Co dalšího ČD chystají?



Novinky cestující čekají i na západě Čech. V JŘ zaujme více přímých vlaků mezi Prahou a Klatovy a jejich zrychlení. Jízda z Klatov do Prahy se zkrátí o patnáct minut, v opačném směru o jedenáct.

Josef Holec s využitím TZ | Foto: archiv ČD

Více vnitrostátních rychlíků včetně nových spojení Prahy a jižních Čech, další pár expresů ze severní Moravy do Vídně, ale i railjet do Berlína. To jsou jen některé novinky v dálkové osobní dopravě pod hlavičkou Českých drah, které začnou platit 15. prosince. Za změnami na vnitrostátních a mezinárodních linkách nehledejme jen aktivní jednání se zahraničními partnery a potvrzení pozice důležitého hráče v mezistátní dopravě, ale i dlouhodobě rostoucí počet cestujících. Jen v letošním prvním půlroce přibýlo ČD 2,2 milionu cestujících a ve srovnání s rokem 2010 využívá služby dopravy ročně dokonce přes 17 milionů osob navíc.

„Novinkou bude přímé vlakové spojení Prahy s lázněmi Třeboň a s jihočeskou pohraniční stanicí České Velenice, odkud je možné pokračovat dál do Rakouska. Díky objednavce Plzeňského kraje pojedou více přímých vlaků mezi Klatovy a Prahou, dodatečné spoje zamíří na linky mezi Prahou a Jihočeským nebo Ústeckým krajem, a také mezi Brnem, Jihlavou a Českými Budějovicemi,“ připomněl Petr Vondráček, ředitel odboru dálkové dopravy ČD. „Rozšíření nabídky na několika vnitrostátních linkách připravujeme na základě objednávky ministerstva dopravy a některých regionů,“ doplnil.

Posílení expresy na jih

Třeboň a České Velenice získají přímé rychlíkové spojení s Prahou po několika letech. Rychlíky Lužnice obslouží tuto trať každým

směrem až čtyřikrát denně a doba jízdy bude přibližně 2 hodiny a 20 minut. Například cesta autobusem z okraje Prahy do Třeboně dnes trvá 2 a půl hodiny a po započítání cesty metrem do centra je ještě přibližně o 20 minut delší. Vlak se tak stane komfortnější a hlavně rychlejší alternativou.

To však není v případě spojení metropole s jihem Čech vše. U spojů linky R 17 dojde k některým vzájemným výměnám v časech jízdy rychlíků Vltava (Praha – České Budějovice)

a Lužnice (Praha – České Velenice). Spojení Vltava mezi Prahou a Budějovicemi navíc zrychlí přibližně o 7 minut. Vedle prodloužení rychlíků Lužnice z Veselí nad Lužnicí do Českých Velenic se rozšíří také rozsah provozu vlaků Vltava mezi Veselím nad Lužnicí a Českými Budějovicemi. „Více jízd nabídnou také Jižní expresy. Do jejich souprav budou v jízdním řádu 2020 postupně zařazeny modernizované vozy 1. třídy s bistro, které poskytnou širší nabídku občerstvení. Jižní expresy bu-



Jednou z novinek jízdního řádu pro rok 2020 je také přímé vlakové spojení Prahy s lázněmi Třeboň a s jihočeskou pohraniční stanicí České Velenice, odkud je možné pokračovat dál do sousedního Rakouska.

dou také ve větší míře posilovány o dodatečné vozy mezi Českými Budějovicemi a Prahou," uvedl Vondráček. Část Jižních expresů zajíždí až do rakouského Lince, naopak ve Velenicích je možné přestoupit na vlaky ÖBB mířící do Vídně. Počet jízd se rozšíří rovněž u rychlíků Rožmberk linky R 11 mezi Brnem, Jihlavou a Českými Budějovicemi. Některé z nich jezdily pouze ve vybrané dny v týdnu, nově pojedou každý den.

Zastaví častěji

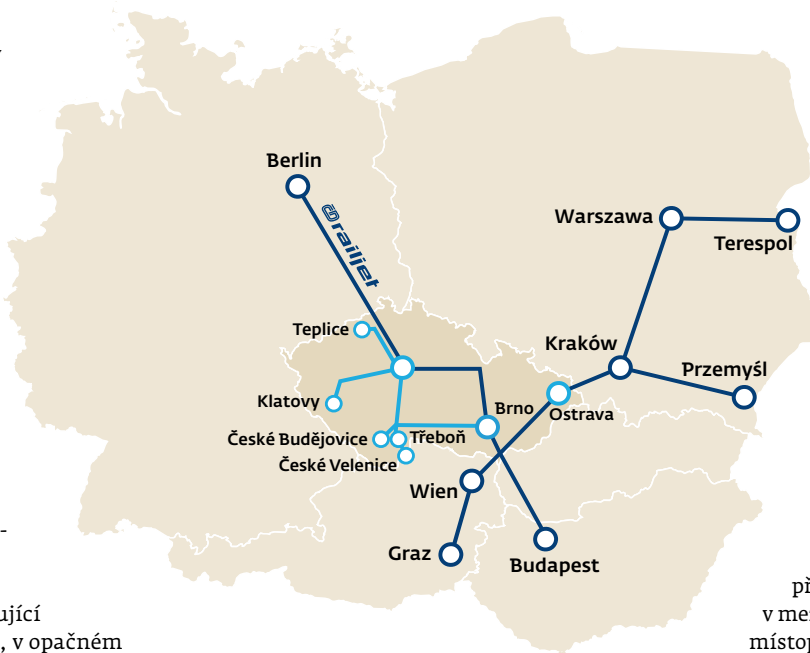
Novinky cestující čekají i na západě Čech. V jízdním řádu zaujme více přímých vlaků mezi Prahou a Klatovy a jejich zrychlení. Cestující z Klatov do Prahy ušetří 15 minut, v opačném směru 11 minut – doba jízdy z centra Pošumaví do Prahy tak bude trvat jen 2 hodiny a 17 minut, opačným směrem 2 hodiny a 15 minut. Vlaky tu začnou významně konkurovat autobusům. Ty totiž potřebují stejný čas jen na jízdu k okraji Prahy (typicky Zličín). Pokud chcete do centra, musíte přidat dalších 20 až 30 minut v metru.

Určitých změn doznají i Západní expresy mezi Prahou, Plzní a Chebem – ČD vypraví nové večerní vlaky v obou směrech. Z Chebu nový spoj vyrazí ve 20:33, z Plzně ve 22:00 a do Prahy přijede ve 23:20. Naopak z Prahy vyjede expres ve 22:39 a jízdu ukončí v Plzni tři minuty před půlnocí. Zmíněné vlaky zastaví i v Hořovicích a Rokycanech. Tyto stanice expresy běžně projíždí. Místní tak získají možnost lepšího spojení v případě pozdního návratu ze zaměstnání či kulturní akce v hlavním městě.

Pohodlněji na sever

Nového večerního spojení se dočkají cestující na severu Čech. Z Děčína do Prahy bude poslední večerní rychlík jezdit každý den až ve 21:46, příjezd do Prahy je naplánován na 23:34. Spoj již v současném jízdním řádu existuje, nicméně jezdí jen v neděli. Dojíždění z Ústeckého kraje do práce v metropoli dále posílí nový rychlík na lince Teplice v Čechách (4:57) – Praha (6:36), který zastaví také v Ústí nad Labem, Lovosicích a v Roudnici nad Labem. Zjednoduší se i večerní návraty díky novým vlakům Praha (21:34) – Teplice v Čechách (23:11) a Praha (22:34) – Ústí nad Labem (23:49). Oba tyto vlaky zastaví také v Roudnici nad Labem a Lovosicích. Na těchto dodatečných spojích budou využity i komfortní soupravy z expresů kategorie EuroCity (EC). V pracovní dny se zkrátí interval mezi rychlíky linky R 20 doplněním tří párů vlaků v úseku Praha – Ústí nad Labem, resp. Děčín.

Nové komfortní vagonky se objeví i na lince R 20 (Praha – Ústí nad Labem – Děčín). Půjde o první generaci vozů InterCity (IC), kdy jsou v 1. třídě elektrické zásuvky pro napájení elektroniky a také nové sedačky a u každého místa individuální sklopný stolek. Vozy 2. třídy pak mají kombinované uspořádání s oddíly pouze se 6 individuálními sedačkami místo lavic s 8 místy v kupé a velkoprostorovou čas-



Nejzásadnější novinky v novém jízdním řádu 2019/2020



tí, kde jsou stejně jako v 1. třídě pouze 3 místa na šířku vozu.

Na Vindoboně railjet

Významně se změnila i nabídka spojů z ČR do Polska, Rakouska a na Slovensko. „I pro jízdní řád 2020 se nám díky aktivnímu jednání se zahraničními partnery podařilo potvrdit pozici důležitého hráče v mezistátní dopravě ve střední Evropě. Naše souprava railjet obsluhuje nový přímý mezistátní spoj ze Štýrského Hradce (Grazu) přes Vídeň, Brno a Prahu do Drážďan a Berlína v relaci tradičního vlaku Vindobona a získali jsme i zajímavé nové výkony pro naše soupravy mezi Českem a Polskem,“ připomněl nejnámennější změny v mezinárodní dopravě Radek Dvořák, místopředseda představenstva ČD a náměstek generálního ředitele pro obchod.

Nové přímé spojení railjet Vindobona však nevyjede už v prosinci, ale až příští rok v květnu. Zajistí přímé spojení rakouského Grazu a Vídně s německými Drážďany a Berlínem a zároveň doplní přímé spojení Budapešti, Bratislavy a Brna s německými městy, kde je možný přestup na rychlovlaky do západní Evropy. Spoj pojedou v trase Štýrský Hradec (10:26) – Berlín (21:54/6:17) – Štýrský Hradec (17:33) a v pátek a v neděli, kdy se očekává největší zájem o cestování, bude navíc v úseku Praha – Brno – Praha doplněn o posilový pár vlaků railjet Brněnský drak. Posíleny budou v hlavní přepravní špičce v pátky a neděle o další vozy také některé spoje railjet Vindobona mezi Prahou a Břeclaví.

S Galicíjí do Polska

O jeden pár vlaků navíc pojedou také ze severní Moravy přes Břeclav do Vídně. Nový pár vlaků Porta Moravica pojedou v trase současného expresu Helfštýn Bohumín – Břeclav a zpět a v Rakousku bude pokračovat až do Štýrského Hradce. V opačném směru z jihu na sever pojedou v trase vnitrostátního expresu Helfštýn nový vlak EC Sobieski (Vídeň – Gdyně) a v dosavadní trase tohoto vlaku pojedou nový spoj Porta Moravica. Obyvatelé severní Moravy tak budou mít k dispozici už čtyři páry přímých vlaků do Vídně a jeden z nich až z jižního Rakouska. Porta Moravica bude pokračovat do Krakova a Přemyšle, na hranice s Ukrajinou. V tomto uzlu bude možné přestoupit na vlaky do Lvova a Kyjeva (a z Kyjeva dále na Balkán, atp.)

Dalším novým vlakem mířícím do Polska bude rychlík Galicija. Vyjede ráno (6:10) z Ostravy-Svinova směr Krakov a Přemyšl (13:19). Na cestu zpět vyrazí ve 14:40, Svinova dosáhne ve 21:51. Změna se týká také vlaku EC Báthory (nyní Budapešť – Břeclav – Ostrava – Varšava), který nově pojedou až z Terespolu, pohraniční stanice na polsko-běloruských hranicích.

Naopak na Slovensku nabídka spojů mírně klesne. Většina Valašských expresů bude končit už za hranicemi v Púchově, a budou tak navazovat na vnitrostátní vlaky do Žiliny a Košic. Změna je vyvolána modernizací trati mezi Púchovem a Žilinou. Zrušen bude navíc sezonní, noční expresní spoj EN Bohemia (Praha – Košice). ○

DALŠÍ NOVINKY

- Nynější spoj EC Porta Bohemica Praha – Lipsko – Praha bude zkrácen jen na úsek Praha – Děčín – Praha
- Pro letní turistickou sezonu České dráhy vyjednaly s polským partnerem o vedení dalších přímých sezonních vlaků k Baltskému moři, a to například do Svinouští nebo Kolobřehu
- Dosavadní spoje Hradečan v trase Praha – Hradec Králové – Trutnov ponosou nové jméno Krakonoš, a v jízdních řádech se tak výrazně odliší od spojů, které mají cílovou nebo výchozí stanici v Hradci Králové nebo v jiném místě

12. mezinárodní filmový festival pro děti a mládež

JUNIORFEST

8.–14. 11. 2019

Plzeň • Domažlice • Horšovský Týn • Dobřany • Přeštice

TIPY NA FILMY A DOPROVODNÉ AKCE

FANY A PES



Lipsko 1989. Dvanáctiletá Fany se stará o Sputnika, psa nejlepší kamarádky Sophie. Ta odjela s maminkou na letní prázdniny do Maďarska. Na začátku školního roku se však Sophie nevrátila... Jako mnoho jiných uprchla s maminkou na Západ. Fany se vydává kamarádku hledat, neboť jí chce vrátit

Sputnika. Stane se tak svědkem pohnutých událostí, které změnily budoucnost celé Evropy.

Německo, Česko | 2019 | 86 minut | české znění | režie: Ralf Kukula, Matthias Bruhn

pátek 8. 11. | 18.00 | Kino Čakan, Domažlice | 60 Kč

VZÁCNÉ SETKÁNÍ SE ZDEŇKEM SVĚŘÁKEM



Jeho vytříbený cit pro češtinu a skvělé scénáře k filmům, které se zapsaly do zlatého fondu domácí kinematografie, obdivují generace diváků. Zdeněk Svěrák, scénárista, spisovatel, herec a režisér, převezme za účasti svých přátel a kolegů z rukou ředitelky festivalu nejvyšší festivalové ocenění

Zlatá rafička. Pořadem vás provede redaktor Českého Rozhlasu Plzeň Vladimír Šťovíček.

pondělí 11. 11. | 18.00

Státní hrad a zámek Horšovský Týn | 100 Kč

DEN S ČESKOU TELEVIZÍ



Děti si na stanovištích připomenou oblíbené české pohádky. Budou mít možnost vyfotit se ve fotokoutku v pohádkovém kostýmu nebo s některou pohádkovou postavou, zaskákat si s Bobem a Bobkem, vytvořit si vlastní potisk na látkovou tašku, postavit si mraveniště, vytvořit písničku se známým

plzeňským duem Dubnička a Lahoda a na závěr se třeba setkat s herci seriálu Kriminálka 5. C.

sobota 9. 11. | 13.00 | DEPO2015 – Autobusová hala Plzeň | zdarma

V ZAJETÍ KYBERPREDÁTORŮ



Otevřená beseda bude proložena ukázkami z připravovaného filmu "V síti", jehož premiéra je plánována na březen 2020. Za účasti režiséra a producenta Víta Klusáka, protagonistek snímku a zástupců z řad odborné veřejnosti poukážeme na to, jak silný je progres sociálních sítí a v rámci diskuse

se zaměříme na možnosti ochrany před internetovými predátory.

úterý 12. 11. | 17.30 | DEPO2015 – Klempírna Plzeň | 70 Kč

HODINÁŘŮV UČEŇ



Nad kolébkou novorozence Urbana stojí tři sudičky: dva dobří duchové osudu a zlá sudička. Z Urbana se brzy stává sirotek, kterého se ujme lakotný mistr hodinář a vezme ho do učení. Když Urban dospěje, zamilují se do sebe s hodinářovou dcerou Laurou a svatba je na spadnutí. Mistr proto

pošle svého učně do světa s úkolem hledat bájně hodinky, které umí varovat před smrtí...

Česko, Slovensko | 2019 | 102 minut | české znění | režie: Jitka Rudolfová

sobota 9. 11. | 16.00 | Kino Čakan, Domažlice | 60 Kč
úterý 12. 11. | 8.15 | Velký sál KKC Přeštice | 60 Kč

ABSTINENT



Devatenáctiletý Adam měl život před sebou. Zbývalo mu jen dodělat maturitu, poslat přihlášku na vejsku. Ale to nespěchalo, byly to hlavně správné časy na pořádnou pařbu s partou, na rande s holčkou nebo na pivko či něco ostřejšího s kámošem. Adam byl přesvědčený, že má všechno pod kontrolou. Najednou se ocitá v protialkoholní léčebně. Hlavní roli Adama ztvárnil

Josef Trojan.

Česko | 2019 | 78 minut | české znění | režie: David Vigner

úterý 12. 11. | 17.00 | Kino Káčko, Dobřany | 60 Kč
středa 13. 11. | 10.15 | DEPO2015

Ve spolupráci:



DEPO2015



Generální partner:



Hlavní partneri:



Za výrazné podpory:



Město Plzeň



Hlavní mediální partner:



Hlavní tiskový partner:



Ostatní partneri:



Vyzkoušel si práci u soukromníka, teď je zpět u Českých drah

Absolvoval dopravní průmyslovku a začal pracovat jako strojvedoucí pro tehdejší ČSD, později České dráhy. V roce 2008 se Jiří Vondra rozhodl odejít do soukromého sektoru, kde působil nejen jako strojvedoucí, ale i jako provozní ředitel či vedoucí provozu. Vyčerpanost a také náročné a zdlouhavé dojíždění za prací přes celou republiku ho nakonec přiměly přehodnotit priority a vrátit se zpět k Českým drahám.



Martin Harák | Foto: autor

Do studiu pražské dopravní průmyslovky nastoupil Jiří Vondra do depa v Praze Libni, kde absolvoval v lednu 1989 zákonité zkoušky na post strojvedoucího a po absolvování pětiměsíční vojenské služby začal jezdit na zálohách. „Od začátku své kariéry jsem se cítil spíše jako traťový strojvedoucí, zálohy mi příliš neseděly. Ač jsem v té době bydlel v Praze, umístění jsem dostal až v Čerčanech, neboť blíž nikde nebylo volné místo. To zní v dnešní době obecného nedostatku strojvedoucích neuvěřitelně,“ říká Jiří Vondra. Po několika letech ježdění na Posázavském pacifiku se profesně vrátil v roce 1992 zpět do Prahy, tentokrát ale do vršovického depa – tehdy Lokodepa Praha Jih, kde setrval šestnáct let. „Pak jsem se rozhodl radikálně změnit život. Odešel jsem do jedné soukromé firmy, později k českořebovské železniční společnosti LokoTrain. Nejprve jako strojvedoucí s vizí pronájmu strojvedoucích dalším dopravcům na železnici. V LokoTrainu jsem začal na lokomotivách 740 a postupně přes vícero

JIŘÍ VONDRA

Po ukončení studia Střední průmyslové školy dopravní v Praze v roce 1987 odešel pracovat k tehdejšímu ČSD v lokomotivním depu Praha-Libeň jako strojvedoucí. Od roku 1992 přešel do depa Praha Vršovice, kde sloužil jako strojvedoucí vlaků osobní dopravy až do roku 2008. Poté přešel jako strojvedoucí ke společnosti LokoTrain, kde později pracoval jako provozní ředitel. Odtud v roce 2016 přešel ke společnosti GW Train Regio nejprve do severních, pak jižních Čech, odkud odešel v roce 2018 k nákladnímu dopravci Transport Line Cargo. V roce 2019 se vrátil zpět k ČD jako strojvedoucí vlaků osobní dopravy.

motorových a elektrických lokomotiv jsem dospěl k Vectronům. Po nějaké době jsem dostal nabídku dělat provozního ředitele. Tu jsem přijal, ale zároveň jsem si neustále udržoval licenci strojvedoucího. To bylo pro mě důležité hlavně z psychického hlediska, neboť jsem

si chodil v době volna ‚zajezdit‘, abych ze sebe setřásl stres z kanceláře,“ vzpomíná na práci ve firmě LokoTrain Jiří Vondra.

Vyčerpávající dojíždění

Z LokoTrainu vedla další životní cesta Jiřího Vondry do společnosti GW Train Regio, kde dostal na starost zprovoznění regionální železniční linky R 25 z Plzně přes Žatec do Mostu. Po této misi byl přesunut na jihočeské lokálky, které souhrnně jezdí pod názvem Šumavské linky. „Přemístění do jižních Čech jsem nesl dost těžce. Bydlel jsem v té době v Břeclavi. Už dojíždění do Mostu bylo dost komplikované, ale ježdění z Břeclavi na Šumavu bylo opravdu náročné. Raději jsem to po nějaké době vzdal. Pak jsem ještě na chvíli využil nabídky jít ‚rozjet‘ nákladní dopravu u brněnské společnosti Transport Line Cargo, kde jsem zastával i místo vedoucího provozu. Záhy jsem toho ale nechal,“ vysvětluje Vondra. A protože má za sebou jedenáct let tvrdé zkušenosti v privátní sféře, troufá si ji porovnat s ČD. Soukromý sektor prý nabízí často i vyšší mzdy, ale na druhou stranu má strojvedoucí u soukromého dopravce více povinností, respektive kumulované funkce, které u Českých drah nedělá. „V případě potřeby musí strojvedoucí vytvářet soupisy vozů, částečně zastat práci vozmistra, a když je například porucha na lokomotivě, tak si musí drobné závady sám odstranit. Objem práce je jednoduše mnohonásobně vyšší, ale zase některé procesy řízení samotného provozu jsou rychlejší,“ říká Jiří.

Není nad vlastní zkušenost

A proč vlastně od Českých drah odešel? Sám říká, že mu zde tehdy vše připadalo neflexibilní. „U ČD existuje určitá hierarchie, dodržují se služební postupy, které mají své klady a zápory. Člověk musí projít i tvrdou zkušeností, aby ocenil to, čím někdy třeba lehce pohrdal. Já se po těch jedenácti letech u soukromníků cítil vymačkaný jako citron. A navíc jsem delší dobu už bydlel v Břeclavi, která je přece jen na opačném konci republiky, než jsem zpravidla pracoval, takže jsem se rozhodl a přijal práci u nás v depu, na které vidím z domu.“

Od roku 2015 se také zabývá myšlenkou vylepšení informačních pomůcek pro strojvedoucí. Z jeho pohledu je systém AVV, tedy Automatické vedení vlaku, výborná záležitost, nedá se však praktikovat na všech tratích a mašinách. Proto se snaží prosadit sofistikovanou navigaci pro strojvedoucí, o niž by po nedávné nehodě na Chebsku, kde vykolejil nákladní vlak, mohl být velký zájem. „Jsem ve stadiu patentové ochrany a hledám další partnery, kteří by finančně pomohli. Chtěl bych dostat svůj systém na každé stanoviště strojvedoucích, aby se zvýšila bezpečnost a krizové momenty eliminovaly na minimum. Proto jsem se mimo jiné vrátil k Českým drahám,“ dodává Vondra. ○



Motorová lokomotiva TGG2 Kaluga

Po velikosti H0 přišla firma Piko s Kalugou, jak se díky městu, kde byla vyrobena, této lokomotivě přezdívá, i s velikostí TT. Jedná se aktuálně o provedení německé, stroj patřil pod číslem 2 na vlečku VEB Elektrokeramische Werke Sonneberg. V nabídce je analogová i ozvučená verze. Zda dojde na další mutace, například tuzemskou T 203, to je velký otázník. Vzhledem k níže uvedeným skutečnostem není jisté, jaká bude prodejnost modelu, neboť jeho využití je kvůli konstrukci pohonu silně omezené. Za zapůjčení děkuji Markovi Trejbalovi.

Michal Bednář | Foto: autor

Plastová krabička s vloženým blistrem, typická pro Piko, chrání model dostatečně. Přibaleny jsou další dílky jako plnohodnotné šroubovky, hadice, ofuky oken, záslepky místo kinematik, ozvučnice pro reproduktor a náhradní interiér s vyvýšenou podlahou. Samozřejmostí je manuál s rozpisem dílů. Lokomotiva je perfektně zpracována, pozornost byla věnována každému detailu. Rám je vyroben z kovu, kabina a kapota z plastu. V kabině je další závaží, které má odnímatelnou část pro případ ozvučení. Na obou čelech jsou kinematiky, z výroby tradičně osazeny klasickým očkovým spřáhlem. Po výměně spřáhel za krátká však stále mezi nárazníky lokomotivy a vozu zůstává pár desetin přes 4 mm. Obě kinematiky lze demontovat a nahradit záslepkou. Na rámu drží každá na dvou šroubcích, nejprve je ale nutno odmontovat jejich kryty. I ty drží dva šroubky. Kryt pojezdu



- perfektní povrchová úprava
- detailní provedení
- možnost vyjmout kinematiky a čela zaslepit



- pohon jen jedné nápravy a z toho plynoucí nízká tažná síla

je uchycen třemi šroubky a lépe se demontuje také po odstranění alespoň jednoho krytu kinematiky.

Povrchová úprava je prakticky dokonalá, popisky ostré a čitelné. Zábradlí je kovové, krásně pevné, jeho průřez je 0,3 x 0,35 mm. Na předku je jeho součástí i imitace řetízku. Hezky vypadá těž zasklení světel. Na obou čelech je vždy na pravém okně po směru jízdy jeden stěrač. Je součástí výlisku skla a nabarvený, stejně jako je tomu u napodobení gumového těsnění oken. Ofuky k oknům se lépe dodatečně, čepy do připravených otvorů krásně zapadnou. Kliky dveří jsou stříbrné. V horní části kapoty nad ochozem ční již z výroby vlepená madla, ochoz je krablovaný. Na čelnících je černo-žluté šrafování a nárazníky mají dobře vyvedené bílé lemování.

Délka přes nárazníky je 70,25 mm, přepočtem ze skutečných 8 360 mm vychází 69,66 mm. Průměr kol je 7,45 mm, po přepočtu vychází 894 mm oproti skutečným 900 mm.

Osvětlení je tříbodové teple bílé a dvoubodové červené na každém čele, přepíná se dle směru jízdy. Každá svítlna má vlastní ledku, k zadnímu hornímu reflektoru vede světlovod z hlavní DPS, na níž je i ledka pro osvětlení stanoviště strojvedoucího. To funguje pouze v digitálním režimu.

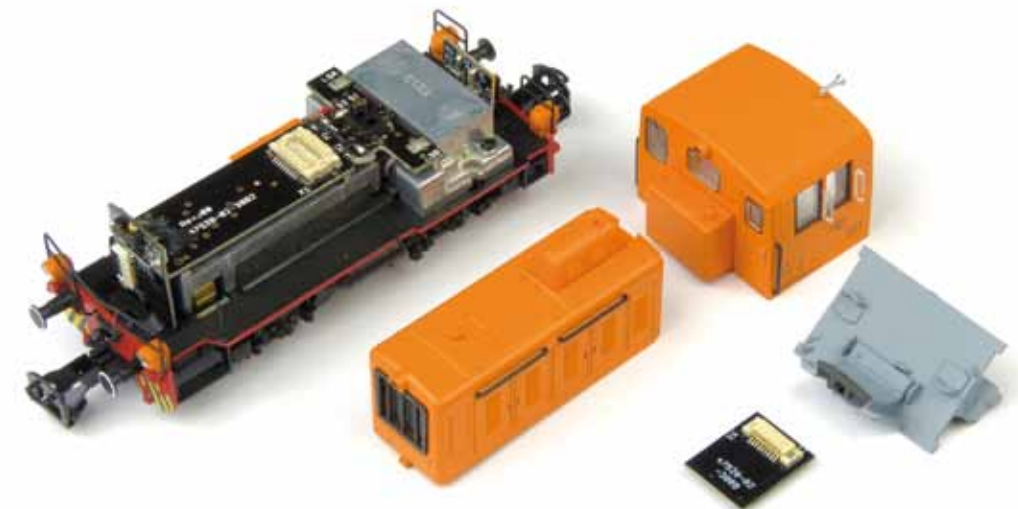
Demontáž kabiny a kapoty je jednoduchá. Postačí zespodu vyšroubovat dva miniaturní šroubky nad zadními koly a budku vytáhnout vzhůru. Kapota už jde poté sundat snadno, pod ní se skrývá rozhraní Next18. Příprava pro ozvučení je dobře navržena. Jak již bylo zmíněno, součástí balení je i ozvučnice. Ta se po vložení reproduktoru nainstaluje místo vrchní odnímatelné části závaží v kabině a přichytí se stejnými šroubky do stejných otvorů. Díky tomu dosednou kontakty ozvučnice na kontakty DPS. Netřeba nic pájet. Analogová propojka se nahradí dekodérem a vše je připraveno.

Pohon a jízdní vlastnosti

Motor s mosazným setrvačnickem leží v kapotě lokomotivy. Pohon, na rozdíl od verze Ho, je veden pouze na zadní dvojkolí. Přední je běžné, slouží jen ke sběru proudu. Ke koleji je tlačeno dvěma pružinami nad osou. Jízda stroje je tichá a plynulá. Sběr proudu obstarávají všechna kola, sběrače, připevněné ke spodnímu krytu pojezdu, na ně přiléhají vedou. Jako nejmenší průjezdný poloměr výrobce udává 287 mm, ale samozřejmě není vzhledem k rozvoru problém ani na poloměru 267 mm. Sběr proudu je spolehlivý, lokomotiva velice dobře projíždí i nenapájené srdcovky výhybek.

Model váží 56 g. K rozjezdu po zajetí dochází při napětí 2 V rychlostí přibližně 8 km/h s odběrem proudu 10 mA. Nejvyšší rychlost při 12 V odpovídá 76 km/h, odběr proudu činí 22 mA. Posunové rychlosti 30 km/h dosahuje při 5,4 V a odbírá 15 mA. Při přerušení napájení z maximální rychlosti při 12 V dojíždí do vzdálenosti 38 mm.

Velkým kamenem úrazu tohoto modelu je jeho malá tažná síla. Kvůli pohonu pouze jedné nápravy má problém se zvládnutím mírně těžšího vlaku zpravidla i na rovině, o stoupání nemluvě. Na diskuzním fóru TT-Board vedou ně-



mečí modeláři vášnivou debatu. Výrobce se zjevně staví k problému zády. Dokonce ani jeho video ze zkušební trati, kterým chtěl dokázat, jak Kaluga táhne, není nikterak přesvědčující. Vlak se šesti nádržkovými vozy v určitých chvílích také kvůli prokluzu zpomalí. Piko de facto samo sebe usvědčilo, že model problémy má, i když tvrdí opak, což se však dá po zhlédnutí videa přirovnat k tvrzení, že koule je hranatá.

Na druhou stranu je jasné, že rychlé řešení neexistuje a jednoduché také ne. Koncepce pojezdu je obdobná jako ve starších dvounápravových lokomotiv typu V23/BR 101, ovšem u těch byl pohon přední nápravy zajištěn pomocí spojnice, což zde nelze. Jistým nouzovým řešením zdá se být zvýšení zátěže, ale i to má své hranice. Závaží, respektive jeho vrchní odnímatelná část v budce váží 5 g. Při použití například oliva jako náhrady lze ve stejném objemu získat 10 g. Použili-li bychom vyváženo podlahu, která je přibalena pro případ ozvučení, dostaneme se na 14 g. A budeme-li ochotni obětovat volný průhled kabinou, můžeme celkem získat závaží o celkové hmotnosti cca 22 g, to je tedy o 17 g více než v „továrním“ stavu. Je však nutno upravit interiér a nějakým způsobem z něho použít boky se závity, aby držela kabina, a čelo se stínítkem světlovodu. Mám vyzkoušeno, že takto

provizorně zatížená lokomotiva táhne znatelně lépe. V původním stavu utáhne po rovině vlak se 7 vozy PMT prakticky bez problémů, a to jak v přímém úseku, tak v oblouku 321 mm. Dochází-li k prokluzu, tak k nezmatelnému, okem těžko postřehnutelnému. Po položení provizorního zog závaží na střechu zvládá za identických podmínek o tři stejně těžké a dlouhé vozy více. K relativně dobrému výsledku samozřejmě přispívá malý rozvor vozů a jejich dobré jízdní vlastnosti. Dále jsem zkoušel delší dvounápravové vozy Gbs s otočnými nápravami. Se dvěma lokomotiva jede také bez zjevného prokluzu, po připojení třetího již k občasnému prokluzu dochází. Po položení závaží na střechu i tento třetí vůz přestává činit problémy a s přivřenými očima je možno připojit i čtvrtý, a to dokonce na stoupání 25 %. Je sice smutné, že je nutno u nového modelu dělat zásahy, aby jezdil nějak rozumně, ale jiné cesty v tuto chvíli není.

Horší to bude u ozvučeného modelu. Tam je nutno přídavně závaží vyjmout úplně, místo něho přijde ozvučnice reproduktoru a na ní pak (zřejmě volitelně) modul s kondenzátory, který vyplní zbývající místo v kabině. „Zvukaři“ tak nejen přijdou o část původní zátěže, ale i o volný průhled kabinou bez toho, že by docílili vyšší hmotnosti. ○



Lok Nr. 2

Dienstgew. 24t
Bremsgew. P15t
612t

Bremsbauart k. r.
DFV Ph 10



HODNOCENÍ

Je opravdu velká škoda, že u tak perfektně zpracovaného modelu výrobce přecenil účinek pohonu pouze jedné nápravy a model takto uvedl do sériové výroby. Spousta modelářů lokomotivu za těchto okolností raději oželí, protože tažná síla opravdu nepřesvědčí každého a nechat si výrobcem diktovat, na jakých traťových poměrech a s jak dlouhým/těžkým vlakem ji mohou provozovat, to je téměř výsměch. Nevěřím, že by v budoucnu došlo k nápravě, tedy k přepracování pojezdu, a pokud ano, zajisté se tento fakt promítne v ceně. Každopádně je model z tohoto hlediska pro mnohé určitým zklamáním, ne každému modeláři bude rozsah využití postačovat. Vzhled je sice důležitý faktor, ale jízdní vlastnosti nebo tažná síla jsou u trakčního vozidla ještě důležitější. Lze sice zásahem do zátěže mírně zvýšit adhezi, ale je to už kompromis. Navíc se tažná síla zvýší pouze částečně, i když pro posun lehčích vlaků relativně dostatečně.

Za kremžskou hořčicí a horskou dráhou



Rakousko nabízí nepřehledné možnosti výletů. Od měst až po alpské vrchy. Já si tentokrát vybral turisticky atraktivní oblast jen několik desítek kilometrů od našich společných hranic. Navštívil jsem Kremži ve vinařské oblasti Weinviertel a také hlavní město Spolkové země Dolní Rakousy Sankt Pölten. Nevynechal jsem ani úzkorozchodnou horskou železnici Mariazellerbahn, která se šplhá z Podunajské nížiny až do výše takřka devíti set metrů v pohorí Türnitzer Alpen.

Martin Harák | Foto: autor

Na cestu z Česka se lze vydat některým ze spojů railjet nebo případně EuroCity, které buď končí, nebo zastavují na vídeňském hlavním nádraží. Z něj je nejlepší se vydat městskou rychlodráhou (S1, S2) směr Floridsdorf a ve stanici Wien Handelskai přestoupit na přípojnou linku S45 jedoucí na Hütteldorf. Elektrická jednotka po několika minutách zastavuje na nádraží Wien Heiligenstadt, odkud jezdí vlaky směrem na Tulln a Kremži. Protože mám chvíli čas, zavzpomínám před nádražím na porevoluční časy, kdy jsem právě zde v prosinci 1989 vystoupil z vlaku „Svobody“, směřujícího z Prahy do Vídně. Stejně jako tenkrát, tak i letos mě pobavil velký nápis na jednom z domovních bloků Karl Marx-Hof. Je vidět, že Rakušany nějaký Karel Marx nemohl nikdy rozházet. I když je pravda, že měli docela namále, neboť poslední jednotky Rudé armády, díky podepsání paktu neutrality, opustily naše jižní sousedy až v roce 1955...

Po chvíli ale již přijíždí z nedalekého Franz-Josefs-Bahnhof čili Nádraží Františka Josefa patrová souprava regionálního vlaku přezdívaná Lasička v čele se starší elektrickou lokomotivou řady 1144 mířící po dráze pojmenované po Františku Josefovi až do Kremže. A protože je doba sedla, vlak je příjemně poloprázdný, tak se kochám výhledem na Dunaj po pravé straně. Na té druhé se mi například monumentální klášter v Klosterneuburgu, jenž více než devět století patří k nejvýznamnějším sakrálním a kulturním centřům v Rakousku. Pro nadšence hromadné dopravy připomínám, že právě z Klosterneuburgu do sousedního Weidlingu vedla jedna z prvních trolejbusových tratí v rakousko-uherské Monar-



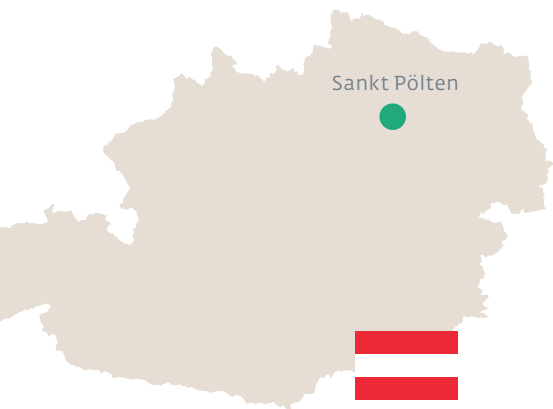
Historické centrum města Krems an der Donau

chii. Trolejbusy, tehdy nazývané jako Gleislosbahn čili Bez kolejná dráha, spojovaly v letech 1908 až 1919 nádraží v Klosterneuburgu s necelé čtyři kilometry vzdálenou obcí Weidling. Vlak ale uhání dále až do železniční křižovatky v Tullnu, kde se trať dělí. Směrem doleva jezdí spoje do Sankt Pöltenu a vpravo přes železný most, vedoucí přes Dunaj naopak do Kremže. A právě tudy se ubírá moje cesta dále nížinatou krajinou zvanou jako Weinviertel, což je ve zjednodušeném překladu vinařská oblast.

Malebná vinařská oblast Weinviertel nedaleko Kremže

Podél Dunaje až k vinicím

Weinviertel je historické území na severovýchodě Dolních Rakous. Na svém východním konci je ohraničeno řekou Moravou a Slovenskem, na severu pak Moravou a zčásti řekou Dyjí. Oblast Weinviertel je podle oficiálních údajů největším rakouským vinařským regionem Rakouska. Na více než 16 500 hektarech úrodné půdy se prý údajně vyrobí třetina (!) všech rakouských vín. Zraje tu nejen veltlínské zelené jako typická odrůda regionu, ale také chutné chardonnay či rulandské bílé. Na své si přijdou i milovníci červeného vína, oblast Weinviertel je vyhlášená svými odrůdami Modrý Portugal nebo Zweigeltrebe. Do této oblasti je opravdu nejlepší zamířit vlakem, neboť v nácestných zastávkách se dá kdekoli vystoupit a jít ochutnat víno do ně-



Sankt Pölten



V zemi je snad každé druhé jméno českého původu.

kterého z řady vinařství. Milovníci cykloturistiky si mohou výlet prodloužit třeba na několik dní díky čtyři sta kilometrů dlouhé cyklostezce zvané Weinstraße Weinviertel. Ale zpět do vlaku. Po průjezdu rozlehlými vinohrady se regionální patrák blíží zhruba po sedmdesáti minutách jízdy do své cílové destinace – Kremže, v německém originálu Krems an der Donau.

Jde o páté největší město Dolních Rakous. Určitě každý zná kremžskou hořčici (v originále Kremser Senf), která opravdu pochází z dolnorakouské Kremže, byť se tam dnes již nevyrobí. Z nádraží se vydávám na prohlídku města. Do centra to opravdu není daleko, jen několik minut pěší chůze. Po chvíli se nořím do historických uliček romantického města, které je dnes památkovou rezervací a navíc součástí světového dědictví UNESCO. Významnou složkou příjmů města je turistický ruch a navíc se dá z Kremže jet vyhlídkovou lodí po Dunaji až do poměrně vzdáleného Melku, kde se nachází jeden z největších rakouských klášterů.

První písemná zmínka o Kremži pochází z roku 995 a odkazuje k římskému původu. Zásadní význam pro rozvoj města mělo období vlády českého krále Přemysla Otakara II. Honosné domy, z nichž řada je zachovaná dodnes, si začali stavět měšťtí či dvorští úředníci. Například věžový palác z druhé poloviny 13. století, nazvaný po majiteli, soudci Gozzovi, jako Gozzoburg, nabízí ke zhlédnutí nástěnné malby, mezi nimi také nejstarší známé zobrazení moravské orlice, znaku Markrabství moravského a lva, znaku Českého království. Milovníci historie by si neměli nechat ujít řadu zajímavých kostelů v čele s Farním kostelem svatého Víta a Špitální kostel svatého Filipa a Jakuba.

Vlakem směr Sankt Pölten

Můj naplánovaný čas v Kremži se pomalu chýlí k závěru, a tak se vydávám zpět na nádraží Rakouských spolkových drah. Tak jako tra-

dičně na každém nádraží ÖBB, tak i v Kremži se nachází samoobslužná prodejna potravin, která mi pomáhá se zachránit před hladem a žízní. Milá slečna u kasy všechno rychle markuje, ceny jsou přijatelné, kvalitní alpská voda chladná, takže se vydávám na druhý peron, kde je již připravena souprava dvou starších motorových vozů řady 5047 mířící do zemského hlavního města Dolního Rakouska Sankt Pöltenu, česky Svatého Hypolitu. Motorové vozy se dávají svižně do pohybu a po jízdě kouzelnou krajinou v okolí Kremže se zanedlouho ocitáme v Herzogenburgu, kde se připojuje „traismauerská“ větev Západní dráhy neboli Westbahn, spojující Vídeň s Lincem a Salcburkem. Po další čtvrt hodině již vlak dojíždí na rozlehlém nádraží v Sankt Pöltenu. Nejprve se vydávám na kratší obhlídku města. To je sice okouzlující, navzdory řadě původních domů či staveb moderní architektury včetně monumentální nádražní budovy se však s Kremží nedá srovnat. Za vidění ale určitě stojí centrum města s jeho podlouhlým náměstím Rathausplatz, na jehož jižní straně najdeme radnici, která je symbolem města. Náměstí je lemováno barokními měšťanskými domy a na severní straně Rathausplatzu je rokokový františkánský klášter a kostel s oltářem s obrazy barokního malíře Martina Johanna Schmidta.

Atrakcí úzká dráha

Vyvrcholením výletu do Dolních Rakous je projížďka elektrickou úzkorozchodnou železnicí, která je známá jako Mariazellerbahn. Úzkokolejka s rozchodem pouhých 760 milime-



Pěší zóna v St. Pöltenu nabízí řadu odpočinkových míst.

trů směřuje do 84 kilometrů vzdáleného Mariazellu a cestou překoná převýšení 618 metrů! Z poutního místa Mariazell, které se nachází již v sousedním Štýrsku, původně dráha pokračovala ještě několik kilometrů do Gußwerku, tam byl ale provoz zrušen v květnu 1988. Původní Niederösterreichische-Steirisch Alpen-

ŠOTOINFO

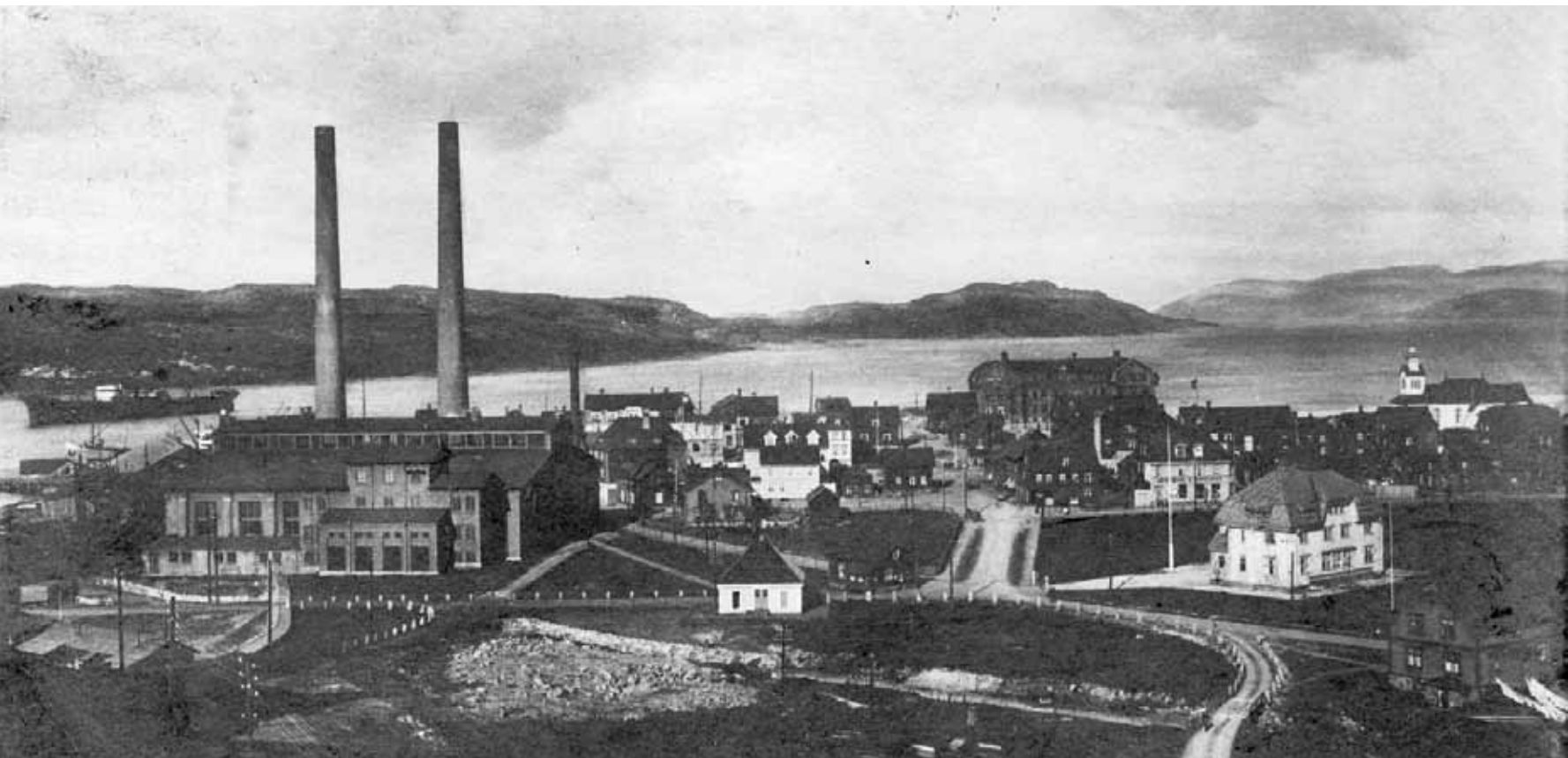
Elektrizovaná trať ÖBB 810 spojuje Vídeň a Krems an der Donau přes Tulln a Hadersdorf am Kamp. Na trati jezdí patrové soupravy tvořené řídicími vozy řady 86-33, nazývané Lasička (Wiesel), a elektrickými lokomotivami řad 1142 nebo 1144. Navazující neelektrizovaná trať ÖBB 820 je spojnicí mezi Sigmundsherbergem, Hornem, Kremží a Sankt Pöltenu, kde jsou v provozu motorové vozy řady 5047 v samoobslužném provozu bez průvodčích. Úzkokolejná železniční trať Sankt Pölten – Mariazell o rozchodu 760 mm je v majetku společnosti NÖVOG. Na trati jsou v provozu nízkopodlažní moderní jednotky ET od firmy Stadler Rail, občasné historické vlaky jsou vedeny elektrickými lokomotivami řady 1099, dodané v letech 1910 až 1914 a později modernizované.



Jednotka Mariazellerbahn před odjezdem do hor

bahn je od doby elektrizace historicky provozována s poněkud neobvyklým jednofázovým střídavým napětím 6,5 kV, 25 Hz. V roce 2010 vystřídal Rakouské spolkové dráhy nový vlastník, kterým je společnost NÖVOG.

V prvních několika kilometrech prochází trať převážně zemědělskou kopcovitou krajinou do stanice Ober-Grafendorf, odkud dříve vedla neelektrizovaná odbočka do Bischofstettenu. Úzké koleje pokračují dále údolím říčky Nattersbach až do stanice Laubenbachmühle, kde některé spoje končí. Odtud pak začíná trať prudce stoupat několika smyčkami až do vrcholového tunelu Gösing, kde najdete nejvyšší bod dráhy – v 892 metrech nad mořem. V koncové stanici Mariazell, která se nachází vlastně v obci San Sebastian, je možnost přestupu na muzeální tramvajovou dráhu standardního rozchodu 1 435 mm. Ta na dvoukilometrovém úseku nabízí svezení různými typy historických tramvají, parní nevyjímaje. Pozor! Tramvajová dráha je ale v provozu pouze od června do konce října. Nicméně všichni fanoušci kolejové dopravy by si měli zapsat tento výlet jako povinný, neboť jde opravdu o neobvyklý zážitek. A ke všemu ne příliš daleko od naší země... ○



Pohled na městečko Kirkenes ve 20. letech minulého století

Nejsevernější železnice se dočkala svobody před 75 lety

Za druhé světové války bylo druhým nejčastěji bombardovaným místem na světě, hned po Maltě. Spojenci na něj uskutečnili dohromady 320 náletů. Od německých okupantů jej sovětská Rudá armáda osvobodila přesně před 75 lety – 25. října roku 1944. Tehdy se norský přístav Kirkenes v Barentsově moři znovu nadechl svobody. Získal ji jako vůbec první město v Norsku.

Jan Dvořák | Foto: archiv autora, Wikipedia, Norsk jernbanemuseum

Norské pobřeží se svými fjordy, zátokami a poloostrovy má délku několika tisíc kilometrů, kde panuje mírné klima na jihu země, zatímco daleko na severu obyvatelé čekají nehostinné podmínky. Norsko a Sovětský svaz byly do poloviny 20. století od sebe zeměpisně oddělené v severní oblasti tundry až 60 kilometrů širokým finským koridorem, který Finsko na severu spojoval s Barentsovým mořem. Dnes hraničí Norsko v oblasti tundry se severem Ruska a v těchto místech jsou jedny z nejbohatších ložisek železné a niklové rudy na světě.

Největším norským sídlem je tady Kirkenes, který za 2. světové války byl pouze velkou rybářskou vesnicí s letištem a nezamrzajícím přístavem, kde žilo na 2 500 obyvatel. Jižně od Kirkenesu byla roku 1866 u obce Bjornevatn obje-

NÁZVY ULIC I V AZBUCE

Kirkenes, původně malá rybářská obec, leží na severu Norska u Barentsova moře. V současnosti je administrativním střediskem okresu Sør Varanger v kraji Finnmar. Status města získalo teprve v roce 1998 a je v Norsku známým místem zejména proto, že zde končí transevropská mezinárodní silnice E6 a více než dva tisíce kilometrů dlouhá pobřežní lodní trasa Hurtigruta. Zajímavostí je, že názvy ulic v centru města jsou uváděny kromě latiniky i v azbuce, protože 10 % obyvatelstva celé aglomerace tvoří Rusové. Hlavním odvětvím byla řadu let těžba surovin, zejména železné rudy, ropy či zemního plynu. Po útlumu těžby v roce 1996 se stala hlavním odvětvím hospodářství turistika.

vena ložiska železné rudy. Těžební společnost Sydvaranger, založená roku 1906 německými a švédskými investory, tu otevřela povrchový důl. V Kirkenesu byla postavena separační jednotka a společnost se rozhodla přepravit veškerou rudu z dolu do přístavu po železnici.

Provoz začal roku 1908

Nejsevernější železnice na světě byla dokončena roku 1908 se dvěma koncovými stanicemi. Obě měly točnu, v Kirkenesu vznikla navíc vódnárna, dílny a výtopna pro parní lokomotivy. Trať měřila 7,5 kilometru a podle postupu těžby v otevřeném dolu se různě měnila její délka. Například v roce 1910 bylo v důlním objektu ještě navíc 5 km kolejí. Nejvyšší nadmořská výška trati byla 70 m v oblasti dolování. Těžba začala 7. 7. 1910 a v roce 1911 vlaky převezly 330 000 tun rudy. Železnice se využívala i pro přepravu pra-

covníků, a to zdarma, jinak veřejná osobní doprava tu nebyla provozována.

V roce 1912 začalo v přístavu fungovat elektrické napájení trati ze třetí kolejnice o napětí 500 V stejnosměrného proudu (později sníženo na 400 V). Do začátku 1. světové války těžba rychle stoupala a společnost zaměstnávala na 1 150 lidí. V roce 1918 bylo elektrické napětí zvýšeno na 750 V, což umožnila výstavba elektrárny. Úřady také rozhodly o předělání elektrifikace na vrchní drátové vedení, protože napájení ze třetí kolejnice dělalo problémy při odstraňování sněhu. Nový elektrický systém byl po celé dráze uveden do provozu 23. 12. 1920 s dřevěnými trolejovými sloupy elektrického vedení.

I když nastala doba hospodářského útlumu, byly ke dvěma novým elektrickým lokomotivám z roku 1930 přiřazeny o pět let později i další dvě a v roce 1937 ještě další dvojice. Tyto hlavní stroje od firmy Siemens nesly názvy Lisa, Sonja, Oscar, Ivar, Laila a Gerd. V roce 1938, než byla těžba snížena kvůli 2. světové válce, vyvezly elektrické lokomotivy 900 000 tun rudy.

Za války Kirkenes Hbf.

Po okupaci Norska nacistickým Německem pokračovala těžba pod německou správou až do ledna 1942. Stanici v Kirkenes Němci přejmenovali na Hlavní nádraží (Hauptbahnhof), tak jak to měli ve zvyku z domova – tedy Kirkenes Hbf., což bylo velmi úsměvné. Němci vybudovali také odbočku dlouhou 2,5 km (po válce zničena) u nového tábora na hlavní trati a stanici Armeverplegungslager, přivezli dvě parní lokomotivy a třicet vozů. Od jara 1944 nařídili, aby se obnovila těžba, když předtím celou oblast kolem dráhy používali k ukládání materiálu pro wehrmacht.

Toto území bylo pro Němce důležité, měli v okolí dvě vojenská letiště, a jak se zmínil ve své knize Sestřel pilot luftwaffe Walter Schuck, odehrálo se zde mnoho vzdušných soubojů s letci Sovětského svazu. Sověti ale donutili Němce k ústupu a ti operací Nordlicht způsobili rozsáhlé škody na infrastruktuře těžební společnosti, ale i v samotném Kirkenesu, který vypálili.

Sovětský frontový zpravodaj Gennadij Fiš napsal: „Týden před příchodem Rusů přijel do Kirkenesu ministr Vidkun Quisling – norský fašista, předseda vlády kolaborující za okupace s Němci, a prohlásil, že město bude do základů spaleno, a navrhl všem obyvatelům upustit je spolu s Němci. Ale nikdo neodešel a většina obyvatel se schovala v tunelu, nacházejícím se osm kilometrů za městem. Viděl jsem ty lidi v tunelu. Viděl jsem, jak opouštějí svá útočiště a šli po silnici s dětmi se svršky. Němci s ministrem dodrželi slovo. Zpustošili Kirkenes. Nějakým zázrakem zůstalo zachováno několik domků tohoto malého norského severního městečka. Všechny domy byly spaleny, dna všech loděk proražena. Na prahu polární zimy připravili hitlerovci obyvatele města o střechu nad hlavou, spálili všechny oděvy a zničením loděk připravili rybáře o prostředky k obživě.“

Obnova v 50. letech

A jak dopadla nejsevernější železnice na světě? Od roku 1945 zde provoz zajišťovaly parní lokomotivy a od roku 1950 elektrické. V oblasti dolování vyrostla nová skladovací síla a v přístavu moderní zařízení. Těžba a železniční doprava



Dnes je tunel poblíž dolu bez železničního provozu a slouží jako památník obětem 2. světové války, kde se konají pietní vzpomínky.



Kolem 14. října vstoupilo do tohoto tunelu poblíž dolu téměř 4 000 osob. Jen pár kilometrů odtud byla německá okupační armáda zasažena Rudou armádou. Lidé v tunelu přežili více než měsíc, byly zde postele nad sebou, vařilo se na lihových vařičích a narodily se tu i děti. K tunelu dorazila první skupina ruských vojsk před půlnocí 24. října. Náš snímek je ze dne 25. 10. 1944 a zachycuje Nory mávající na vojáky Rudé armády při vylézání z tunelu. Norská vlajka je uchycena částečně i na sloupu pro tehdejší trolejové vedení.

byly obnoveny v plné míře až v roce 1952. Oscar byl v roce 1948 jedinou lokomotivou schopnou odvézt do přístavu vlak o hmotnosti 800 tun. Elektrická trakce byla vyřazena z provozu roku 1955, ale trolej zůstala až do roku 1963. Dvě diesellové lokomotivy EMD G 12 byly dodány od General Motors v letech 1954 a 1956 a hmotnosti vlaků se zvýšily na 1 800 tun.

V roce 1960 veškerou nerostnou přepravu převzala silniční doprava. Tři zbývající elek-



Jedna ze šesti elektrických lokomotiv v době 2. světové války

trické lokomotivy a jedna parní byly zničeny, dva diesellové stroje byly prodány. V roce 1980 vyvrcholila těžba vývozem 2,4 milionů tun, na kterých se podílelo 1 000 zaměstnanců. V roce 1984 se pro zlepšení prostředí od nákladních automobilů rozjel znovu vlak po železnici se švédskou motorovou lokomotivou T 45. Ta zamířila za pět let do důchodu a jako náhrada byla zakoupena nová typu G 1203 BB od německé firmy Maschinenbau Kiel. Bohužel v 90. letech se drasticky snížila těžba, která se neobešla bez státních dotací. Na jaře 1996 úřady rozhodly, že do roka skončí. Nejstarší lokomotiva G 12 proto byla převedena do muzea.

Obrození v novém miléniu

Vše se ale po několika letech změnilo a společnost Arctic Bulk Minerals koupila těžební práva a několikrát za rok nechala projet kolejová vozidla po trati. V roce 2002 však podala návrh na konkurz. Majitelé se pak měnili a teprve společnost Northern Iron začala pokračovat v těžbě v roce 2009 s odhadem tří milionů tun vývozu ročně s denním odvozem až dvaceti vlaků. Proto také zakoupila diesellovou lokomotivu Vossloh G 1000 BB, do zálohy přešla G 1203 a staré nákladní samovýspné vozy byly repasovány. Životnost trati tak nyní závisí na těžbě.

Zajímavostí je zakončení dráhy v Kirkenesu. Ta zde končí vyvýšeným úsekem vedoucím do závodu na speciálních pylonech – Air Bridge. V závodě nad přístavem se ruda drtí a sype do nákladních lodí. Tato trať s jedním téměř sedmdesátimetrovým tunelem byla až do roku 2010 nejsevernější železnicí světa, kdy byla otevřena ruská dráha Obskaya – Bovanenkovo.

Přístav Kirkenes se zhruba 3 600 obyvateli má šanci se v budoucnu stát důležitým železničním a přístavním městem. Schválena totiž byla výstavba dráhy z finského města Rovaniemi, což by umožnilo vývoz dřeva a dalších produktů z Finska a zároveň by sloužila i k vývozu ryb z Norska. Náklady na novou trať se odhadují na necelé tři miliardy eur. ○

Paroháč

František Tylšar

Je například lahodný zlatavý mok, příjemně hořké chuti, v orosené püllitrové sklenici, který můžeme ochutnat v Luční boudě v Krkonoších.

Ochutnávka „paroháče“ v jiném slova smyslu je také hořká, ale už ne tak lahodná. Mám na mysli metaforu, která je označením pro muže, jemuž byla jeho žena nevěrná. A že se nejedná jen o českou záležitost, se můžete přesvědčit v mnoha jiných jazycích, ve kterých označení pro muže s parohy existuje. Například anglicky se „paroháč“ řekne cuckold, německy Hahnrei nebo Gehörnter...

Možná vás napadá, jak toto označení vzniklo. Na internetu naleznete desítky různých teorií, ale nejbližší pravdě bude historický text o Byzantském císaři Andronikosovi (12. stol.), který uděloval svým poddaným lovecké právo, jehož symbolem byly parohy vyvěšené před domem, a přitom získával jejich manželky, ať už to bylo přímo výměnou za lovecké právo, či jinak. V Čechách máme zase rčení „být z toho jelen“.

Na parohy si jelen sám nevidí, ostatní však ano. A to už z dálky. Odkazuje nás tedy na jakousi slepou skvrnu, na něco, co dotyčný neví, ale o čem si jinak vrabci na střeše štěbetají.

Železnice je pro „paroháčství“ přímo ideální prostředí. Dlouhé směny, při kterých se tráví celé noci na pracovišti či na nocležně, k nějakému tomu dobrodružství přímo vybízejí...

Napadlo vás někdy ale, proč to všechno organizování, utajování a námaha s milenkou? Proč

nám jedna žena nestačí? Sám jsem o tom přemýšlel a napadlo mě, že by to mohlo být i tím, že žádný člověk není ideální. Proto je podle mého názoru potřeba mít ženy nejméně dvě, aby se z nich dala sestavit jedna „pořádná“. (S muži je to podobné, ale o tom zase jindy.)



Samozřejmě je s tím trochu starostí, například, aby se o poměru nedověděla manželka nebo její kamarádky. Milenka naopak o existenci manželky ví, ale musí být přesvědčena, že s manželkou nic nemáme a jsme s ní jen kvůli dětem. (Existují i jiné pohádky na toto téma, které určitě znáte.)

Takže dejme tomu, že milenka je blondýnka, plnější tvarů, mírná a skvělá kuchařka, zatímco manželka bruneta, energická, někdy uječená, ale se štíhlým pasem a nádhernými nohami. „Kdepak, doma je doma,“ vrníme

blahem a dáváme to na sobě patřičně znát. Manželka je spokojená a říkává: „Ty můj divochu, kde se to v tobě bere?“ To však nemůže fungovat věčně, a tak si po chvíli běžíme odpočinout za milenkou, aby se nám manželka neomrzela. To je shledáníčko, jak má být! Když pak jsme z nejhroššího, ale také nejkrásnějšího, venku, hurá za manželkou. Přece si nenecháme zevšednět takový krásný milenecký vztah. A v tom to spočívá. Muž má milenku právě proto, aby mohl plnohodnotně prožívat manželství. A v manželství žije proto, aby milenku nezatěžoval běžnými záležitostmi. A tak trávíme život v neustálém těšení na jednu z těch dvou, a to nás žene ke stále vyšším metám. Nádherně vymyšlené, že?

Určitá drobná potíže je v tom, že na světě je přibližně stejný počet mužů a žen. A to právě v situaci, kdy jsme si prokázali, že žen je potřeba nejméně dvojnásobek. To by pak ale znamenalo, že zhruba polovina mužů je postavena jaksi mimo hru. S tím však nemohu souhlasit, protože věrohodně vím, že téměř všichni moji přátelé a známí mají věrné manželky a k tomu milenku. Často nad sklenicí piva dochází k důvěrným sdělením tohoto druhu a nemám důvod jim nevěřit. Jsou to všechno důvěryhodní lidé, vzorní otcové rodin a co víc, železničáři!

Pak se ale dostávám k hrůznému závěru: „I naše manželky a milenky tedy musejí mít své milence a manžely!“ A tudíž mi z toho vychází ještě hrůznější konstatování: „I my tedy musíme být paroháči!“

PŘEČETLI JSME ZA VÁS

Omezení režijek se nekoná, ve většině krajů budou platit dál

Ministerstvo dopravy ustoupilo od svého původního plánu dát krajům možnost přestat v jimi objednávaných osobních a spěšných vlacích uznávat takzvané režijky. Po jednání mezi vedením ministerstva a zástupci odborářů to potvrdil místopředseda Odborového sdružení železničářů Vladislav Vokoun. „Pro nás velmi problematický bod stáhli. Rozdílné názory máme ještě ohledně komerčního příplatku, dohodli jsme se na setkání příští týden,“ řekl Vokoun. Stažení bodu potvrdila mluvčí ministerstva dopravy Lenka Rezková. Už dříve ministerstvo zbavilo kraje povinnosti uznávat režijky v případě, že vysoutěží smlouvu na provoz vlaků s Českými drahami. Této možnosti chce využít Plzeňský a jihomoravský kraj. Letos navržený model by ale znamenal možný konec režijek prakticky ve všech regionálních vlacích. Ministerstvo vysvětlovalo svůj návrh nutností rovnosti dopravců. Ke stažení návrhu došlo poté, co České dráhy ministerstvu dopravy potvrdily, že za uznávání režijek v krajových vlacích nebudou chtít od státu žádnou kompenzaci. V minulosti ČD argumentovaly tím, že jsou povinnosti uznávat režijky diskriminovány proti jiným dopravcům. zdopravy.cz 17. 10. 2019

Nový vzhled stanice: SŽDC upravuje projekt 4. koridoru v Praze

SŽDC mění projekt již rozestavěné akce za čtyři miliardy na 4. koridoru mezi pražskými nádražními Hostivař a Vršovice. Změny se týkají stanice Zahradní Město, která se dočká nové podoby i jiného uspořádání kolejíště. Změnu designu zastávky potvrdil náměstek pro modernizaci SŽDC Mojmír Nejezchleb. O novou podobu stanice usilovali někteří pražští politici. Původní podoba měla odkazovat na nedaleký Lanový most. „Změny nejsou tak velké, takže se vejdu ještě do limitu změn během výstavby,“ dodal Nejezchleb. Nástupiště na Zahradním Městě budou přímo nad rozšířeným podjezdem v Průběžné ulici, ve kterém budou umístěny zastávky tramvajů, společně se zastávkou Eden je jednou ze dvou nových zastávek na modernizované trase koridoru. Ve stanici bude vybudován terminál s přímým přestupem na městskou hromadnou dopravu, kterou zde zajišťují tramvajové i autobusové linky. K zastávkám MHD to budou mít cestující z vlaku jen pár kroků. Stávající úzký prostor pod mostem bude navíc rozšířen, takže dojde ke zlepšení bezpečnosti a dopravní situace zde i v přílehlém okolí. V podjezdu navíc naleznou cestující čekárnu a také odbavovací prostory. [zdopravy](http://zdopravy.cz) 20. 10. 2019

Železnice se rizikových stromů v blízkosti kolejí zbaví rychleji

Stromy, u nichž hrozí, že spadnou do kolejí, půjde už brzy odstraňovat rychleji a snáze než dnes. Provozovatelé železnic, v Česku jde především o Správu železniční dopravní cesty (SŽDC), získají od ledna právo stromy v okolí železnice kácet nebo prořezávat. Ochránci přírody se však bojí, že SŽDC bude tuto možnost využívat častěji, než by musela. Novinka je součástí novely drážního zákona, kterou doporučili schválit členové senátního hospodářského výboru. Novelu ministerstva dopravy, jež zavádí také jednotný systém jízdenek na dráze, budou senátoři definitivně schvalovat na konci října. Zákon by měl platit od začátku příštího roku. Na železnici spadnou ročně desítky stromů. Současný zákon o dráhách prý provozovatelům železnic neumožňuje takové stromy rychle pokácet. Spolu se zástupci ministerstva dopravy a životního prostředí proto připravil pozměňovací návrh, který by pravomoci SŽDC a dalších drážních podniků posílil. Inspirovali se v energetice, kde už dnes mohou firmy kácením jednoduše zabránit tomu, aby strom spadl třeba na elektrické vedení. Ekologové upozorňují, že nový zákon může vést k nadměrnému kácení stromů. Současná pravidla jsou prý dostatečná. [Hospodářské noviny](http://HospodarskeNoviny.cz) 24. 10. 2019

Slovensko



Spojte si lyžování a wellness

Kombinace hotelů ve Vysokých Tatrách (Urán, Titris, Trigan) nebo Nízkých Tatrách (Marmot, SNP) a hotelu v Bešeňové dle vašeho výběru.



Sami si určete počet nocí a pořadí hotelů! Vše je s polopenzí, v Bešeňové s neomezenými vstupy do vodního parku, pojištěním a vlastní dopravou.

Cenu dle kombinace hotelu a počtu nocí vám sdělíme na vyžádání v CK.

Kontakt: Jana Handrejchová, mob. 723 811 984 nebo pevná linka 972 243 055

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



Skejták

Pohodlné noční vlaky pro všechny typy spáčů



Praha – Curych

od 1 447 Kč

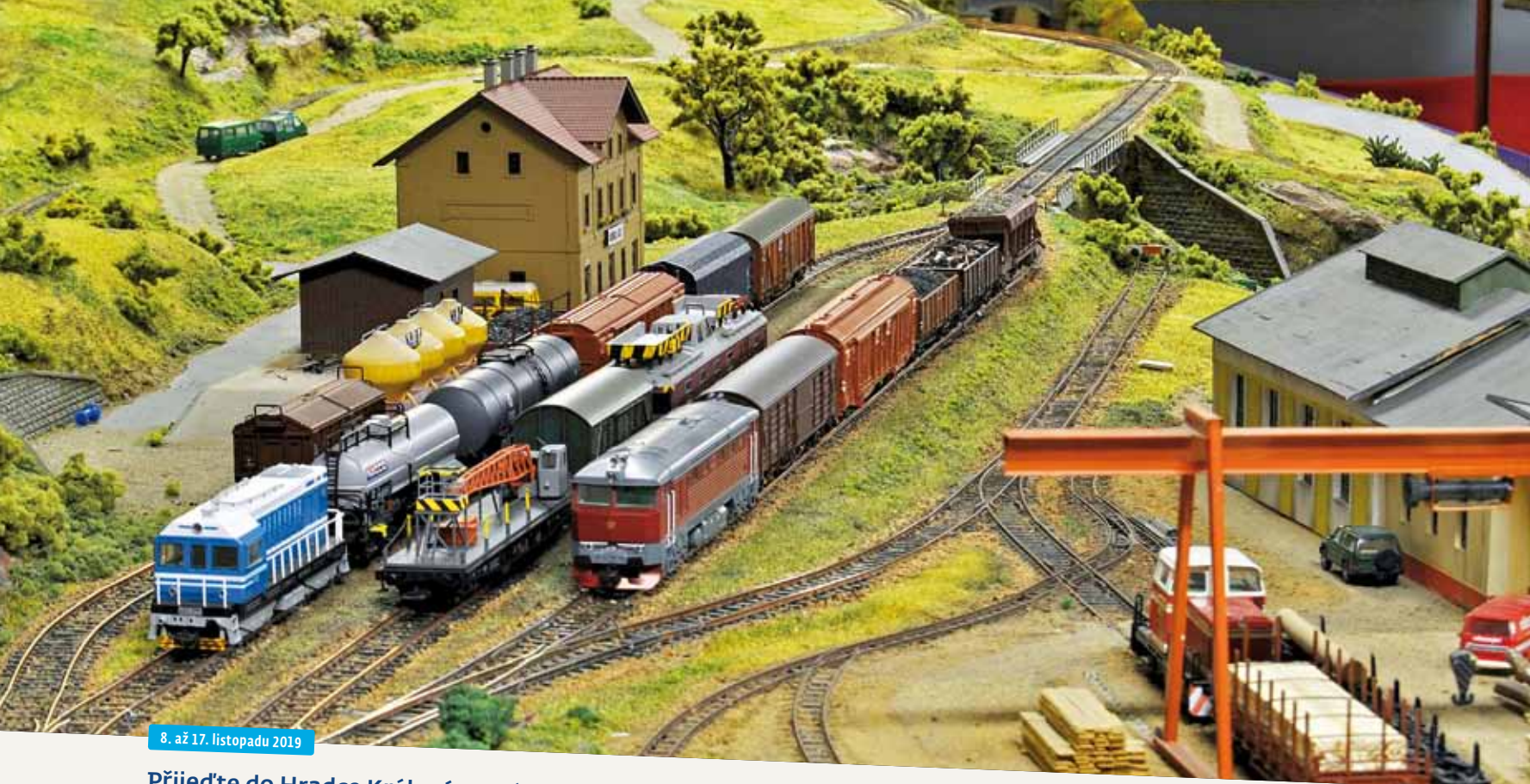
Děti, studenti a senioři nad 65 let
od 1 263 Kč

www.cd.cz



České dráhy

Národní dopravce



8. až 17. listopadu 2019

Přijďte do Hradce Králové na výstavu železničních modelů

Máme tu opět podzim a s ním i tradiční Výstavu modelů železnic v Hradci Králové. Letos se koná od pátku 8. listopadu do neděle 17. listopadu na královéhradeckém hlavním nádraží (přístup je z prvního nástupiště). Ve všední dny je výstava otevřena od 14 do 18 hodin, o víkendech a ve svátek od 9 do 18 hodin. A co na ní uvidíte? Především klubové kolejiště velikosti H0 o rozměrech 9 x 3,5 m. Kolejiště je koncipováno jako hlavní dvojkolejná trať s odbočujícími místy čí Mikádem. Na kolejištích nechybějí ani dlouhé těžkotonážní nákladní vlaky tažené Němkou, Sergeji, Čmeláky a dalšími stroji. K vidění bude i několik menších domácích kolejišť a ve vitrínách si můžete prohlédnout modely od místních modelářů (od velikosti N až po velikost O). V další místnosti najdete unikátní klubové kolejiště o rozměrech 8 x 1,5 m na téma Americký jihozápad. Námětem je širá trať táhnoucí se americkou polopouštní krajinou v oblasti na pomezí států Utah a Nevada. Na výstavě samozřejmě nebude chybět krámk se suvenýry a modely.

Nejblíže železniční stanice: Hradec Králové hl. n.



9. a 10. listopadu 2019

Na víno z Modrých Hor se slevou

V rámci podzimního Festivalu otevřených sklepů máte jedinečnou příležitost degustovat vína 34 vinařů v pěti obcích Modrých Hor. Ve Velkých Pavlovicích, Bořeticích, Vrbici, Kobylí a Němčičkách můžete vybírat z více než 300 vzorků vín. Po předložení jízdenky ČD získáte slevu 20 % z ceny vstupenky zakoupené na místě. Jízdenka musí mít cílovou stanici Velké Pavlovice nebo Velké Pavlovice zastávka s platností 8. 11., 9. 11. nebo 10. 11. 2019. Tyto vstupenky je třeba předem rezervovat na petra.weberova@nap.cz. Více informací na www.otevrenesklepy.cz.

Nejblíže železniční stanice:
Velké Pavlovice/Velká Pavlovice zast.



6. listopadu 2019

Vyrazte do Ostravy na krasobruslařské hvězdy

Nenechte si ujít krasobruslařskou show Fire on Ice, která bude k vidění v Ostravské Aréně ve středu 6. listopadu! Na ledě se vám představí devět olympijských medailistů, devět mistrů světa, jedenáct evropských šampionů a řada domácích hvězd. Program je věnován známému slovenskému krasobruslaři Jozefu Sabovčíkovi, který si takto naplánoval originální rozlučku s kariérou. Mezi hvězdnými hosty nebude chybět ani Tomáš Verner. Vstupenky na show koupíte na www.ticketportal.cz. S IN Kartou získáte 10% slevu (uplatněte v první fázi nákupního košíku).

Nejblíže železniční stanice:
Ostrava-Svinov



8. až 14. listopadu 2019

Zavítejte s dětmi na filmový festival JUNIORFEST

Více než stovka filmů, desítky workshopů a kreativních dílen a další doprovodné akce. Takový bude i letošní, 12. ročník festivalu JUNIORFEST, který se koná od 8. do 14. listopadu v pěti městech – v Plzni, Horšovském Týně, Dobrušce, Domažlicích a Přeštici. Do všech se dopravíte vlakem. Kromě pestré přehlídky filmových projekcí určených hlavně dětem se můžete těšit i na setkání s filmovými tvůrci včetně populárních herců a hereček. Aktuální informace o programu festivalu najdete na www.juniorfest.cz, kde je také možné si rezervovat vstupenky.

Nejblíže železniční stanice:
Plzeň hl. n./Horšovský Týn/Dobruška/Domažlice/Přeštice

Foto: KŽM Hradec Králové, Partnerství, o. p. s., Fire on Ice, SPR media, JUNIORFEST

Železničář

VYDAVATEL: České dráhy, a. s., nábf. Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1, IČ 70994226 | Vychází každý druhý čtvrtek v nákladu 10 500 výtisků. | **ŠÉFREDAKTOR:** Petr Slonek | **VEDOUcí ODDĚLENÍ:** Václav Rubeš
GRAFICKÁ ÚPRAVA: Michal Málek | **PRODUKCE:** SevenArt, s. r. o. | **ADRESA REDAKCE:** Železničář, České dráhy, a. s., Generální ředitelství, nábf. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1 | e-mail: zeleznicar@cd.cz
web: zeleznicar.cd.cz | **INZERCE A PŘEDPLATNÉ:** tel. 720 797 020, 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., ZČ Česká Třebová, PJ Praha, Tiskárna Olomouc | Registrováno Ministerstvem kultury ČR pod č. MK ČR E 6680 dne 4. 2. 2003. | ISSN 0322-8002

