

Železničář

14. LISTOPAD 2019 | CENA 18 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



23

ROČNÍK XXVI

6–7 ROZHOVOR

Novým členem představenstva a náměstkem generálního ředitele ČD pro provoz se nedávno stal zkušený manažer **Michal Kraus**. Prozradil například, jakou má představu o opravárenství či o implementování předpisu ECM.

8 ZPRAVODAJSTVÍ

ČD uvedou do provozu desítky nových souprav a rozšíří i nabídku cestování pro handicapované na nové linky. Už s jízdním řádem pro rok 2020 dopravce nabídne **4 845 bezbariérových vlaků**.

11–13 TÉMA

Důležitou charakteristikou každé železnice je nejvyšší provozní rychlost a její patřičné využívání. Vyjadřuje atraktivitu dráhy ve vztahu k cestujícím i přepravcům. Jak se vyvíjí rychlost v tuzemsku?

14 PROVOZ A TECHNIKA

Geodeti mapují území **pro stavbu VRT** mezi Prosenicemi a Ostravou, Modřicemi a Šakvicemi a nejnověji také mezi Prahou a Poříčany. Vytvářejí podklady pro zhruba 130 kilometrů nových tratí.

16–17 TVÁŘE VUZ

Marka Pětiokého v dobách studií ani nenapadlo, že mu jednou pod rukama projdou projekty na největší tuzemské železniční stavby. Vše změnil jeho nástup do Kanceláře autorizované osoby VUZ.

18–19 CESTOPIS

Nedaleko od hranic s Německem se nachází nejmenší německé pohoří **Žitavské hory**. Německy se tato oblast nazývá Naturpark Zittauer Gebirge. Nechybí tu ani parní úzkorozchodné vlaky.

20–21 HISTORIE

Dnes už si patrně jen málokdo vzpomene na kdysi důležité lokomotivy našich lokálek, řadu 422.0 zvanou **Malý bejček**. ČSD zdědily po svém vzniku v roce 1918 celkem sto pět těchto strojů.

TITULNÍ FOTO

Autor: Michal Málek

Moderní elektrická jednotka InterPanter na hlavní trati nedaleko Adamova



ARmpee⁸²⁹


Petr Slonek | foto: archiv ČD

Kombinovaný vůz 1. třídy s malým bufetovým oddílem s novým interiérem a technologickým vybavením kuchyně určený pro vnitrostátní a mezistátní dálkovou dopravu České dráhy veřejnosti oficiálně představily na letošním ročníku tradiční výstavy Czech Raildays v Ostravě. Dopravce tak reagoval na rostoucí poptávku zákazníků po cestování v 1. třídě a také na potřebu dalšího zkvalitnění služeb a snížení provozních nákladů.

Vagon vznikl kompletní přestavbou starších vozů řady WRmee⁸¹⁶, jež byly původně vyrobeny v roce 1978 v německém podniku Waggonbau Bautzen. Jejich interiér je typově řešený tak, aby se podobal řadě ARmpee⁸³², jejíž redesign u všech šesti stávajících vozů se právě chystá. V oddíle 1. třídy je čtyřicet polo-

hovatelných kožených sedadel s vysokým podhlavníkem a s bočními opěrkami hlavy. Uspořádání sedadel 2 + 1 převážně vis-a-vis. V bufetovém oddílu je v blízkosti kuchyně několik míst k stání. V části původního bufetového oddílu jsou dvě dvojice sedadel vis-a-vis oddělené od bufetu zástěnami. Ve vagoně jsou dvě vakuové toalety – jednu využívají cestující a druhou obsluhující personál.

Vstupní dveře do vozu jsou pouze na jednom konci – u bufetu. Mezi nástupním prostorem a bufetovým oddílem a na opačném konci vozu mezi předstávkem a oddílem 1. třídy jsou posuvné dveře ovládané tlačítkem. Ostatní dělení prostoru (bufet, místa k sezení v blízkosti bufetu) je řešeno zástěnami bez dveří.

V aktuálním jízdním řádu jsou nasazeny v dálkové dopravě na lince Ex 2. 

Číselná řada	61 54 85-71 10x-x
Počet vozů	2 (postupná přeměna z WRmee ⁸¹⁶)
Nejvyšší dovolená rychlost	160 km/h
Rok výroby (modernizace)	1978 (2018–2019)
Výrobce (zhotovitel modernizace)	Waggonbau Bautzen (DPOV)
Míst k sezení (pevná + sklopná)	1. třída 40, bistro 0
Oddílů	2
Hmotnost prázdný/obsazený	49 t/52 t
Délka vozu přes nárazníky	26 400 mm



Vážení čtenáři,

na většině regionálních linek Jihočeského kraje se budete opět setkávat s vlaky Českých drah. Nejenže dopravce obhájil množství současných výkonů, ale po dohodě s jihočeským krajským úřadem k nim přidá dalších více než 13 procent. Na přípravě smlouvy, kterou jsme podepsali na začátku listopadu, jsme pracovali řadu měsíců. Čemu vdčíme za takový úspěch? Dokážeme spolehlivě poskytnout komplexní služby veřejné železniční dopravy, máme dostatek vozidel i kvalitní personál a umíme přemýšlet nad budoucností.

Než do ní nahlédneme, pojďme se trochu ohlédnout za minulostí. Vždyť historie se opakuje, každý velký projekt si na své zrození musí počkat. Vzpomeňme na Františka Antonína Gerstnera, který byl v roce 1821 pověřen stavbou koněspřežní železnice. To on přišel s revolučním rozhodnutím neztrácet jedinou dosaženou nadmořskou výšku. Stavěly se proto násypy, zářezy a umělé stavby. Vedení První privilegované železniční společnosti však mělo jiný názor a Gerstnera odvolalo a na stavbu železnice přijalo Matyáše Schönerera. Ten sice dokázal snížit náklady na stavbu železnice, ale odvedená práce podle toho vypadala. Jaká byla nadčasovost Gerstnera, se ukázalo až při přestavbě koněspřežky na parostrojní provoz, kdy Gerstnerova část byla jen s malými úpravami použita zcela. I po více než 190 letech jsou některé části trasy F. A. Gerstnera nejen patrné, ale dodnes využívány. Poznáváte paralelu s dneškem? I Gerstner myslel do budoucna.

Osobní dopravu budou ČD provozovat ve třech souborech. V prvním, elektrické trakci, každý týden vypravíme v průměru 1 274 vlaků. Nasadíme nejen stávající, ale i dalších deset kusů právě vyráběných jednotek RegioPanter. Na přímých vlacích České Budějovice – Lince budeme naopak potkávat dvě zcela nové jednotky Talent z flotily rakouských železnic a po elektrifikaci trati z Veselí nad Lužnicí do Českých Velenic chystáme nasazení dalších, nových vozidel. Nezapomněli jsme ani na Lipenku, kam budeme posílat modernizované patrové vozy.

Samostatnou kapitolou je Bechyňka. Tady vypravíme v průměru 182 vlaků za týden. Trať Františka Křižíka, která byla jako první v Evropě stavěna i provozována jako elektrická, se navíc dočká změny. Nejen Křižík by ocenil plány SŽDC, která v horizontu deseti let plánuje úpravu této trati včetně změny napájení ze současného napětí 1 500 voltů stejnosměrných na proud střídavý. Tomu by se přirozeně přizpůsobila i naše nasazovaná vozidla.

Co se týče motorové trakce, pak každý týden vyjede 770 spojů. Nejpozději od roku 2023 na trati Tábor – Písek – Strakonice nabídneme nové motorové jednotky, jinde nasadíme modernizované RegioNovy a další.

Rozvoji v dopravě pomáhá zrychlování, a v železniční dopravě to platí dvojnásob. Proto se například ČD zavázaly, že na právě rekonstruovaném koridoru budou provozovat moderní vozidla s rychlostí až 160 km/h, čímž se výrazně zkrátí nejen cesta z Prahy, ale i na krajské úrovni, tedy mezi Táborem a Českými Budějovicemi. V ostatních částech kraje dojde do čtyř let k nasazení nových vozidel, případně k modernizaci, a tím ke zkvalitnění kultury a bezpečnosti dopravy a opět i ke zkrácení jízdních dob. Nabízí se opět srovnání s historií: jak se asi radovali cestující, když vzdálenost zhruba 130 km z Českých Budějovic do Lince, kterou dnes překonáme za necelé dvě hodiny, koněspřežka dokázala zkrátit z původních několika dní na pouhých 14 hodin?

Vážení čtenáři a naši milí cestující, v následujících deseti letech se na jihočeských železničních těším na viděnou.



Jiří Kafka

Ředitel českobudějovického Regionálního obchodního centra ČD



40x

Seidelovský vlak letos navštívil Vyšebrodsko

Speciálně vypravený Seidelovský vlak Českých drah letos vyjel z Českých Budějovic do Vyššího Brodu. Otec Josef a syn František Seidelové jsou dodnes celosvětově uznávanými fotografy, přičemž rozhodující místo v jejich bohatém archivu zaujmají i snímky staré Šumavy. Českobudějovické Regionální obchodní centrum Českých drah tedy každý rok nabízí výlet vlakem a procházku protkanou zajímavými přednáškami, prezentací zhruba sto let starých fotografií a jejich porovnávání se současným stavem. Tentokrát se návštěvníci v okolí Vyššího Brodu mohli, mimo jiné, pokochat Čertovou stěnou či technicky unikátní a bohužel dávno zapomenutou Spirovou elektrárnou. Dopravce zvláštní vlak vypravuje na základě spolupráce s českokrumlovským Muzeem Fotoatelier Seidel už sedm let. „Nadstandardní spolupráce s Muzeem Fotoatelier Seidel si velice vážíme a věříme, že řadu netradičních jízd společně nabídneme i v následujících letech,“ řekl Jiří Kafka, ředitel Regionálního obchodního centra Českých drah České Budějovice. Na Vyšebrodsko vyjela souprava s lokomotivou 210.039 a osobním vozem řady BDpx.

(hol)



VUZ se na okruhu prezentoval médiím

Výzkumný Ústav Železniční (VUZ), dceřiná společnost Českých drah, nedávno představil zástupcům českých médií firmu a cerhenický okruh. Pod pokličku střeženého, režimového pracoviště nechala nahlédnout novináře z předních tuzemských redakcí. Management VUZ žurnalistům představil společnost jako takovou, prezentoval produkty pro oblasti zkušebnictví i hodnotitelství. Deklaroval také na několika příkladech absolutní nezávislost, striktní, rovnocenný přístup při různých zkouškách a vůbec fakt, že se VUZ těší mezi klienty výbornému renomé právě na základě vysoké kvality testování. Na závěr byl v cerhenickém areálu VUZ novinářům představen Dynamický zkušební stav. Na všemožné otázky odpovídali, kromě generálního ředitele a předsedy představenstva VUZ Martina Bělčíka, technický ředitel Ondřej Fanta anebo vedoucí Zkušební laboratoře VUZ Petr Chlum.

(hol)



Na Valašsku plánují zvýšení traťové rychlosti

Osmdesát kilometrů dlouhý úsek Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou důležitě železniční spojnice vedoucí z Hranic na Moravě na sousední Slovensko projde kompletní modernizací. Dráha, která slouží nejen regionálním spojům v podobě jednotek řady 460, ale i mezinárodním vlakům Českých drah spojujícím Prahu s Púchovem, Považskou Bystricí a Žilinou, je momentálně v nevyhovujícím stavu. Stavbaři se zaměří na výměnu železničního svršku a spodku, zrekonstruují mosty a propustky, a dokonce jeden most postaví zcela nově v místě budoucího podjezdu pod tratí. Ve Lhotce nad Bečvou dostanou cestující k dispozici moderní nástupiště s bezbariérovými přístupy. Mezi Valašským Meziříčím a Hustopečemi nad Bečvou je dnes maximální rychlost 80 km/h, a na vjezdu do Valašského Meziříčí dokonce jen 60 km/h. Modernizací se umožní zvýšení rychlosti na trati až na 135 km/h pro běžné vlakové soupravy a pro naklápací jednotky, jako je například Pendolino, až na 160 km/h. Pokud půjde vše podle plánu, měl by být traťový úsek hotov ke konci příštího roku.

(mah)



ČD i letos podporují Movember

Listopad se už tradičně stal obdobím pro charitativní událost zvanou Movember. České dráhy, SŽDC a Drážní úřad se rozhodly, že i letos tuto akci společně podpoří. Movember je jednou z celosvětových charitativních aktivit, která podporuje boj proti rakovině. Zaměřuje se na popularizaci mužského zdraví, konkrétně rakoviny prostaty, která muže nejvíce postihuje ve věku 40 až 70 let. České dráhy už potřetí za sebou vypraví v listopadu kníraté Pendolino. Lidé se tak mohou svěřit jednotkou, která bude ozdobena slušivým knírem. „Touto akcí upozorňujeme nejen cestující, ale i všechny železničáře, že je vhodné se zabývat také vlastním zdravím,“ řekla Lenka Voplatková, ředitelka Odboru vnější komunikace ČD. „Lidé si snad i díky kníratému Pendolinu uvědomí, že si mohou zajít na preventivní vyšetření a předejít možným zdravotním komplikacím.“ Movember lze podpořit několika způsoby. Můžete si například nechat růst celý listopad knír, který symbolicky na konci měsíce oholíte. Přispět lze také finančně, přičemž celý výtěžek je věnován boji proti rakovině. Učinit tak je možné i prostřednictvím skupiny DRÁŽNĀCI na webové stránce <http://moteam.co/draznaci>. (red)



Slavkov u Brna by se mohl dočkat elektrizace

Postupná elektrizace Vlárské dráhy se v blízké budoucnosti zřejmě stane skutečností. Trolejové dráty by se mohly natáhnout nejprve mezi Blažovicemi, kde odbočuje „Vlára“ z elektrizované trati Brno – Přerov a Slavkovem u Brna. Všechno momentálně záleží na tom, jaké dostane posouzení správce infrastruktury SŽDC. Pokud bude rozhodnutí kladné, stavbaři by se mohli dát do práce už v roce 2022 a o tři roky později by mohl být Slavkov elektricky propojen s jihomoravskou metropolí. V samotném Slavkově by se zároveň zrekonstruoval železniční spodek a svršek a instalovalo zabezpečovací a sdělovací zařízení. Cestující by dostali k dispozici současně nové vnější a ostrovní nástupiště s podchodem, který dnes ve stanici zcela chybí. Ve Slavkově zastavuje v pravidelných intervalech celá řada osobních a spěšných vlaků společnosti České dráhy, které jsou začleněné do jihomoravského integrovaného dopravního systému IDS JMK. (mah)



Zahájen předprodej jízdenek na vánoční svátky

České dráhy ve svém e-shopu zahájily předprodej jízdenek na nový jízdní řád 2020, který začne platit 15. prosince. Od 1. listopadu si mohou cestující koupit v e-shopu ČD a v aplikaci Můj vlak jízdenky na cesty o Vánocích. Doba předprodeje je až 60 dní a zahrnuje také cesty o Vánocích. V období svátků je vždy velký zájem o cestování a včasný nákup jízdenek zajistí nejlevnější jízdu a při rezervaci místa také jeho garanci. Na pokladnách pak bude nově možné koupit i nejlevnější Vázané jízdenky. Jejich prodej byl spuštěn rovněž 1. listopadu v rámci zkušebního testovacího provozu. Vázané jízdenky nabízejí nejlevnější variantu cestování vlaky ČD, jsou však vázané na konkrétní vlak, který musí být pro přepravu použit. V jiných spojích lze jízdenku použít při doplacení do Flexi základní nebo Flexi zvýhodněné jízdenky. Vázané jízdenky bylo zatím možné zakoupit pouze elektronicky v e-shopu nebo v aplikaci Můj vlak. (red)



České dráhy jsou špičkovou dopravní společností

Do křesla člena představenstva a náměstka generálního ředitele ČD pro provoz nedávno usedl zkušený manažer Michal Kraus. Veřejnost i odborníci jej znají především díky dlouholetému působení v čele Plzeňských městských dopravních podniků (PMDP). Největšího tuzemského železničního dopravce považuje za TOP dopravní firmu.

Václav Rubeš | Foto: Petr Kořínek

U Plzeňských městských dopravních podniků jste pracoval více než 15 let. Považujete věrnost značce za svůj benefit?

Jsem zvyklý být věrný značce. Nepatřím mezi fluktuanty, protože u jednoho z prvních zaměstnavatelů jsem strávil 9,5 roku, poté jsem si dal roční intermezzo a pak následovaly PMDP. Většinou jsem měl to štěstí na práci, která mě těšila, a tým lidí, se kterým byla prima spolupráce. Jde jistě o ideální stabilizační faktor. Doufám, že pro mě budou České dráhy obdobnou zkušeností.

Jak vnímáte značku ČD?

Pro mě jsou ČD firmou, která dokázala udělat dramatický kvalitativní posun. Je to nejspíš ovlivněno tím, že jsem řadu let vlakem nejezdil. Rozbitá dálnice D1 mě však přivedla zpět na koleje a najednou jsem mohl porovnávat. České dráhy se vyvíjejí pozitivně ve směru k cestujícímu. Přál bych celé řadě lidí, aby se mohli vrátit v čase a měli možnost srovnávat, jaké byly ČD v roce 1993 a nyní.

Co bylo podnětem k tomu, abyste se ucházel o práci u ČD?

České dráhy jsou v žebříčku dopravních firem TOP společností. V oboru se pohybují delší dobu, a chci vědět, jaká atmosféra ve firmě vládne a jaké mají ČD možnosti z hlediska formování trhu, jak silnou pozici mají a které změny je možné do chodu firmy vůbec zanést tak, abychom špičkovou pozici udrželi a zároveň vylepšovali. Je to nepochybně to, čemu se říká výzva. Hodnotím to jako kvalitativní posun z hlediska svého zapojení do oblasti veřejné dopravy.

Kde vidíte průsečíky řízení PMDP s pozicí náměstka generálního ředitele ČD odpovědného za úsek provozu?

Vzhledem k tomu, jak rozdílné firmy jsou co do velikosti trhu, ale i lokace, je zajímavé, jak se podobají například tím, že oběma chybí to samé, tedy klíčové profese a řídí se stejnou právní legislativou. Řeší problémy s nedostatečnou kapacitou či se servisem vozidel.

Existuje vůbec něco, co by vás u ČD překvapilo?

Ano. Rozhodně fakt, že mnoho lidí je tu na vysoké, odborné úrovni. Jejich kvality je navíc

snoubí s tím, že firmu mají rádi. ČD mají obrovský lidský potenciál.

Máte už definované priority u projektů, které považujete za nejdůležitější?

Musíme se podívat na střední a dlouhodobý časový horizont. To, co si myslím, že kolegové zvládají beze zbytku a dobře, je běžný provoz a každodenní vypravení zhruba sedmi tisíc vlaků. Nezbyvá než před nimi smeknout. Do svých úvah ale musíme pevně zakomponovat limity platné legislativy – zvláště když v polovině roku 2022 máme z hlediska servisu splnit celoevropský předpis ECM a o tři roky později obdobné parametry pro oblast bezpečnosti ETCS. Musíme se posunout do těchto dvou okamžiků, otočit se zpět a nastavit kroky, které je třeba začít neprodleně podnikat. Je nutné, abychom ČD v předpokládaných termínech dostali do patřičné kondice. Je to o kapacitě, která není v případě strojů složitá, ale chybí lidé. V kondici totiž nejsou ani naši dodavatelé. Otazníky visí nad možným pronájemem vybavených vlaků a tím, co všechno můžeme spravedlivě chtít po kolezích z jednotlivých Oblastních center údržby. Mluvím například o vyšších servisních úkonech.

Michal Kraus

Původním povoláním je učitel. Na začátku 90. let pracoval v Českém rozhlasu a později se objevil i v jedné soukromé rozhlasové stanici. Po roce 1993 nastoupil do plzeňské Škodovky, kde působil mimo jiné jako vedoucí kanceláře generálního ředitele či personální ředitel. Od roku 2000, kdy společnost už vystupovala na trhu jako Škoda Holding, se stal členem představenstva. V roce 2002 začal pracovat u Českých aerolinií, a to v pozici viceprezidenta pro personalistiku. Od února 2004 až do letošního června byl ve vedení Plzeňských městských dopravních podniků. Od roku 2015 také vedl Sdružení dopravních podniků ČR (SDP).

Zmínil jste nedostatek personálu. Máte podobnou zkušenost i z předchozí pozice? Jak jste problém vyřešil?

Když jsem Plzeň opouštěl, měli jsme naplněné stavy řidičů, nicméně je všeobecně známo, že personální problémy jsou primárně svázané s demografickým vývojem, sekundárně pak se stavem ekonomiky. Ocítáme se v situaci, kdy se ekonomice daří a demografický vývoj je nepříznivý. Není to jen problém dopravců a řešení zcela neleží na bedrech jednotlivých firem, ale i státu.

Jaký je váš názor na kvalitu či jednotnost a nejednotnost vozidlového parku ČD?

Ve vozidlovém parku je množství techniky rozličných řad, ale je to dáno historickými vlivy, které neznám. Podívám-li se na to optikou dneška, je nejednotnost něco, co ČD limituje, a jsem přesvědčený, že i finančně zatěžuje. Jak jsem zjistil, vozidla nám stojí i proto, že neexistují náhradní díly. Vůbec problematice sjednocení bychom měli věnovat velkou pozornost a měli bychom dbát na volbu typu vozů, které budeme nakupovat, tak abychom rozřízli parku významně snížili. Problémy jsou v dálkové i regionální dopravě.

Jak vnímáte využití synergií uvnitř skupiny ČD z hlediska opravárenství?

Souvisí to s odpovědí na otázku, jaký bude podíl mezi externím dodáním servisu a provedením údržby vlastními silami. Seznámil jsem se v tomto ohledu s úvahami svých kolegů v úseku, a v tuto chvíli nemám informace, které by mě měly vést k pochybnostem.

Blíží se termín přechodu na zabezpečovač ETCS. Jak se vyvíjí vybavení vozidel ČD?

Se zabezpečovačem ETCS počítáme v případě nákupu nových vozidel. Co se týče stávající vozby, máme projekt, v jehož rámci by mělo dojít k instalaci potřebných zařízení tak, abychom byli v roce 2025 v kondici. Některé ze společností, ať už z naší skupiny, či z externího prostředí, se posunuly do realizační fáze a jejich zkušenosti už jsou poměrně široké. Známa je informace, že SŽDC už je taktéž poměrně daleko s instalací. Projekt, který máme založený, bude třeba konfrontovat se zkušenostmi vně mateřské společnosti a případně se jim přizpůsobit. V tuto chvíli nemám důvod zpochybňovat termín závazku.

ČD jsou největším vlastníkem historických železničních vozidel. Hodláte podporovat investice do oprav a udržení provozuschopnosti nostalgických vozidel?

Nostalгии považuji za jeden z nejlepších marketingových nástrojů, jak prezentovat ČD. Takže budu mít zájem na tom, aby se tato oblast našich aktivit rozvíjela. ○



Vypravíme 5 000 bezbariérových vlaků denně

V přístupu k lidem se zdravotními omezeními se ukazuje nejen vyspělost společnosti, ale i odpovědnost samotných firem. České dráhy proto na žádost ministerstva dopravy opět vypravily speciální bezbariérový spoj Reha Expres, který koncem října dopravil z Prahy do Brna a zpět návštěvníky veletrhu Rehaprotex. Na palubě byli kromě generálních ředitelů ČD a SŽDC také premiér s ministrem dopravy.



Josef Holec s využitím TZ | Foto: Václav Rubeš

České dráhy v dalších dvou letech uvedou do provozu desítky nových souprav, a rozšíří tak i nabídku cestování pro osoby s handicapem na nové linky. Už s jízdním řádem pro rok 2020 dopravce nabídne 4 845 bezbariérových vlaků. Jedná se o nejrozsáhlejší síť bezbariérových spojů napříč celou Českou republikou. ČD o novinkách informovaly při příležitosti zahájení veletrhu Rehaprotex, na který společnost vypravila zvláštní bezbariérovou soupravu InterPanter. Vlak pro Ministerstvo dopravy ČR a Národní radu osob



se zdravotním postižením vyjel z Prahy, cílem bylo brněnské Výstaviště.

„Svobodné cestování pro všechny spoluobčany včetně osob se zdravotním postižením je jednou z našich priorit. Proto budeme pokračovat v nákupu moderních vozů a rozšiřování počtu bezbariérových spojů,“ uvedl předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Václav Nebeský. Upozornil, že dopravce začne od příštího roku uvádět do provozu nové jednotky z rodiny Panterů a za dva roky nasadí nové expresní soupravy, které jsou již ve výrobě.

Web i pro nevidomé

České dráhy se věnují odstraňování bariér dlouhodobě. Zatímco před 10 lety měly přibližně 350 bezbariérových vozidel a vypravovaly jeden a půl tisíce bezbariérových spojů, nyní disponují více než 600 bezbariérovými vozidly a nabízí je na celkem 4 845 bezbariérových spojích.

ČD před pěti lety rovněž spustily speciální ob- jednávkový systém, jehož prostřednictvím si mohou postižení zákazníci předem zajistit přepravu a asistenci zaměstnanců při nástupu a výstupu. Kromě toho jsou internetové stránky www.cd.cz a e-shop ČD uzpůsobené pro nevidomé – při vývoji webu ČD spolupracovaly se specialisty z brněnské Masarykovy univerzity. ○

Drážní úřad informuje



Žofinské fórum

V pondělí 11. listopadu jsme se zúčastnili na Žofině 231. fóra, které bylo věnováno současnosti a perspektivě české železnice. Se svým příspěvkem vystoupil i ředitel úřadu Jiří Kolář. Ten seznámil přítomné se současností české železnice z pohledu Drážního úřadu a upozornil na důležité datum 16. 6. 2020, kdy většina evropských států včetně České republiky aplikuje tzv. IV. železniční balíček. Nastínil také budoucí aktivity úřadu. Mezi ně patří například příprava elektronického přihlašování na zkoušky pro uchazeče o licenci strojvedoucího či úvaha o pořízení simulátorů pro strojvedoucí.

Movember

České dráhy, Správa železniční dopravní cesty a Drážní úřad v tom jedou zase spolu. Letos se organizace znovu domluvily na podpoře charitativní akce nazvané Movember. Slušivými kníry byly ozdobeny helmy profesionálních hasičů SŽDC nebo jednotka Českých drah Pendolino. Pokud chcete přispět jinak než nárůstem kníru, můžete se připojit ke skupině Drážňáci (<http://moteam.co/draznaci>) a finančně podpořit tuto charitu zaměřenou na mužské zdraví.





hu platnosti všech tří smluv měnit o zhruba deset procent. Plnění všech závazků, včetně dodržování jízdního řádu, sjednané vozby a kvality služeb, budeme kontrolovat," sdělila hejtmanka Jihočeského kraje Ivana Stráská. „Dobrou zprávou pro naše občany je, že jsme pro ně od poloviny prosince objednali více spojů. Vyjedou například nové spěšné vlaky ze Strakonice přes Písek do Tábora a z Jindřichova Hradce do Českých Budějovic, jinde dopravu posílíme. Celkem se rozsah objednávky meziročně zvyšuje zhruba o třináct procent,“ doplnil krajský radní pro dopravu Jiří Švec.

Přechod regionální železniční dopravy do sousedních krajů je zajištěn formou mezikrajských smluv na základě vzájemného finančního vypořádání výkonů uskutečněných na území sousedního kraje. Trojice smluv byly podepsány s platností od 15. prosince 2019. ○

ČD vyjedou i na jihu Čech

Zástupci Českých drah a Jihočeského kraje podepsali smlouvy o zajištění veřejné železniční dopravy na většině tratí regionu. Dopravce navíc investuje do nových vlaků a modernizace stávajících vozidel bezmála dvě miliardy korun. Kontrakty jsou uzavřené na deset let.

Josef Holek s využitím TZ | Foto: Jan Chaloupka

České dráhy uzavřely tři desetileté smlouvy s Jihočeským krajem. Vlaky vyjedou na většinu tratí, zástupci obou subjektů totiž podepsali smlouvy o zajištění veřejné železniční dopravy v provozních souborech Elektrické a Motorové traktce a také na Bechyňce.

ČD se navíc zavázaly k postupnému nákupu nových jednotek i modernizaci stávajících vozidel. Investice by měly přesáhnout částku 1,8 miliardy korun.

„Do jižních Čech nakoupíme 10 dvoudílných elektrických a sedm dvoudílných motorových jednotek, které budou klimatizované a nabídnou wi-fi připojení k internetu, zásuvky pro dobíjení drobné elektroniky, LCD informační panely a bezbariérové toalety. Tyto nové soupravy výrazně zvýší kulturu cestování. Kromě toho ale počítáme i s modernizací stávajících vozidel,“ uvedl Václav Nebeský, předseda představenstva a generální ředitel Českých drah.

Více spojů

Vlaky dopravce ujedou na území Jihočeského kraje každý rok v průměru 4,98 milionu vlakových kilometrů. Konkrétní rozsah se bude rok od roku mírně lišit podle aktuální potřeby. „Smluvní dopravní výkon tak lze v průbě-

ZE SMLOUVY

Elektrická traktce

- nákup 10 nových jednotek RegioPanter, vybavených wi-fi, zásuvkami, klimatizací či audiovizuálním informačním systémem a bezbariérovým WC
- na Lipenku (Rybník – Lipno nad Vltavou) budou nasazena 4 modernizovaná, patrová vozidla
- investice: cca 1,3 mld. korun
- v případě elektrizace trati Veselí n. L. – České Velenice budou pořízeny další 3 jednotky (nejsou součástí smlouvy)

Motorová traktce

- nákup 7 nových dvoudílných motorových jednotek
- modernizace 7 vozidel ř. 814, tj. instalace inf. systému s LCD panely a zásuvkami pro drobnou elektroniku
- investice: cca 0,6 mld. korun

Literární vlak připomněl cesty za svobodou

Letošní festival Literární Františkovy Lázně, jehož součástí byla i tradiční jízda zvláštního happeningového vlaku, se nesl nejen ve znamení zvukových jmen autorů, ale i připomenutí cest za svobodou, kterou dokázala zprostředkovat železnice.

11. září 1951 se do dějin zapsal osobní vlak 3717. Jeho jízda z Chebu neskončila v Aši, jak měla podle jízdního řádu, ale souprava v rukou spiklenců z řad železničářů za dramatických okolností pokračovala směrem na Selb. Vlak projel Ašem rychlostí cca 70 km/h, prorazil hraniční závoru a zastavil asi 300 metrů za státní hranicí na území Německa. Ze 110 cestujících se 77 vrátilo do vlasti. Přesto to byl pro komunistický režim silný impuls k vybudování neprostupné železné opony.

Právě tuto událost si připomněli účastníci a cestující zvláštního happeningového vlaku, který 19. října v rámci letošního festivalu Literární Františkovy Lázně vypravily České dráhy a německý dopravce OberpfalzBahn. Na rozdíl od poněkud

adrenalinového zážitku z roku 1951 šlo však o velmi pohodovou jízdu s inspirativní atmosférou, kterou rámovaly nejen libé tóny harfy, kytar, harmonik a dalších hudebních nástrojů, ale i autorské čtení spisovatelů. Mediální tváří festivalu se stal Michal Viewegh, který představil svou novou knihu Mým vrstevníkům. Nebyl však zdaleka sám, autorů se ve vlaku sešlo několik desítek.



To však nebylo zdaleka vše, protože se organizátoři rozhodli, že tuto jízdu happeningového vlaku dostanou mezi české rekordy. Jak? Počtem knih pokřtěných právě během jízdy. Podařilo se, protože počet titulů pokropených sektem dosáhl čísla 38 a český rekord je na světě.

V duchu oslav svobody a připomenutí absurdity totalitních režimů se neslo i česko-německé setkání v cílové stanici happeningového vlaku, v Hofu. Cestující z vlaku, mezi kterými nechyběl ředitel Regionálního obchodního centra ČD Karlovy Vary Vladimír Omelka, přivítali hostitelé s odkazem na podzim 1989. Právě sem tehdy zamířily další vlaky plné lidí toužících po svobodě. Vyjžděly z libeňského nádraží a jejich cestující byli občané NDR, kteří na svůj osud čekali několik týdnů v prostorách západoněmecké ambasády v Praze. Hof se stal první stanicí jejich nového, svobodného života.

Happeningový vlak unikátní formou připomněl, jakou roli na cestě za životem ve svobodě sehrála železnice doslova i v přeneseném smyslu slova. A za to patří organizátorům velký dík. (rub)

Sezona na jihu Čech skončila úspěchem

Železnice na jihu Čech má za sebou další úspěšný rok. Díky Českým drahám region navštívily desetitisíce cestujících. Dopravce tu totiž vypravil řadu speciálů včetně těch, které táhla parní lokomotiva Všudybylka. Služby ČD v létě velmi ocenili i vodáci.

Josef Holec | Foto: Jiří Kafka

České dráhy na jihu Čech letos opět zaznamenaly velmi úspěšnou sezonu. Dokazují to desetitisíce spokojených cestujících ve speciálně vypravených vlacích i na akcích, kde byl dopravce partnerem. „Vypravili jsme celou řadu speciálů. Po tratích Jihočeského a částečně Plzeňského kraje jezdily parní vlaky, vypravovali jsme historická vozidla na Bechyňku, na Lipence se naopak mohli cestující svézt otevřenými vozy. Velmi dobře si vedly i historické parní vlaky v okolí Ražic a Blatné,“ potvrdil Jiří Kafka, ředitel českobudějovického, regionálního, obchodního centra ČD (ROC).

Letní sezonu Jihočeši začali v polovině května vypravením parního vlaku z Českých Budějovic do Borovan a Českých Velenic. Stalo se tak při příležitosti otevření nového Železničního muzea Franz Josef Bahn v borovanském augustiniánském klášteře. „Bylo otevřeno k příležitosti 150. výročí zprovoznění úseku železnice České Budějovice – České Velenice. Na tuto akci navazoval výlet zvláštním vlakem z Českých



Velenic do Třeboně, Veselí nad Lužnicí a Českých Budějovic. Následovaly výletní jízdy párou do okolí Ražic, Písku, Rožmitálu pod Třemšínem a Blatné. Cestující si mohli ve všech případech vychutnat cestu historickou soupravou taženou parní lokomotivou 354.195. Mnohdy jsme šli i za hranu kapacity. Lidé museli stát.“

Vyjela Bobinka

Nostalgické jízdy byly vypraveny i na Bechyňce. Milovníci drážní historie ale letos museli oželet elektrický vůz M 400.001 z dílny Františka Křížníka. Elinka nevyjela kvůli technické závadě. „Souprava s Bobinkou byla naopak

v provozu po celou dobu, tedy od poloviny června do poloviny září.“ V každém vlaku pokaždé jelo přes sto lidí. Pokud se konaly v Bechyni nebo Táboře nějaké kulturní akce, nebyly výjimkou ani bezmála dvě stovky cestujících.

Úspěch zaznamenala i Lipenka. Tady se o letních prázdninách blýskly, vždy ve středu a v sobotu, otevřené osobní vozy řady Dak, přezdívané Dakar. Speciál byl vypraven v ranních hodinách z Českých Budějovic do Lipna nad Vltavou a přes den pendloval mezi stanicemi Lipno nad Vltavou a Vyšší Brod klášter. Večer se vrátil zpět do krajské metropole. „Jde o velmi příjemný, osvěžující zážitek. Zvláště v letních měsících,“ zhodnotil Kafka.

Úspěch při rekonstrukci

Zcela zaplněné byly i osobní vlaky na Lipence mezi 23. a 25. srpnem, kdy se pod nádrží Lipno, na legendárních Čertových proudech, jelo mistrovství Evropy a finále evropského poháru v extrémním kajakingu. Závod Devils Extreme Race přilákal do vlaků tisíce sportovců i fanoušků.

„Pokud bychom vzali v potaz období platnosti jízdního řádu 2018/2019, který právě končí, měli bychom započítat i velkolepou rekonstrukci návratu prezidenta T. G. Masaryka zpět do vlasti. Dva speciální historické vlaky jsme vypravili loni, těsně před Vánoci, z Horního Dvořiště přes České Budějovice, Veselí nad Lužnicí, Tábor a Benešov do Prahy. Tuto akci navštívilo jen ve Dvořišti pět a půl tisíce lidí. Další desetitisíce následovaly v Českých Budějovicích,“ připomněl Jiří Kafka. ○

ZA ČERTY, ANDĚLY A MIKULÁŠEM

Mikulášský vlak vyjede na trať z Bechyně do Tábora v sobotu 7. prosince. Vlak vyrazí z Tábora v 15:25. Pojede historická souprava s Bobinkou. Otevřeme i remízu v Bechyni. Na začátku listopadu vyjel i speciální Seidelovský vlak. Více o této akci se dočtete v rubrice Kaleidoskop.

DVI
Člen Skupiny ČD

PRACUJETE JAKO STROJVEDOUČÍ?
CHCETE SI PŘIVYDĚLAT A VYUŽÍT SVÉ ZNALOSTI V OBORU?

Dopravní vzdělávací institut, a. s. nabízí spolupráci na dohodu o provedení práce nebo dohodu o pracovní činnosti

DOPRAVNĚ-TECHNICKÝ LEKTOR/LEKTORKA

LEKTOR: pro školení všeobecných, dopravních a technických předpisů.

LOKALITA PRÁCE: dle dohody v rámci ČR.

PRACOVNÍ NÁPLŇ: školení dopravních a technických předmětů, účast v komisích na zkouškách a v případě zájmu vyhotovování podkladů pro výuku.

PRACOVNÍ DOBA: dle dohody.

POŽADUJEME: nejméně ÚSO s maturitní zkouškou, odbornou zkoušku minimálně V-08, PTS-7 strojvedoucí, minimální praxi 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 zázemí stabilní společnosti, odpovídající platové ohodnocení.

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.



Zvyšování rychlosti na české železnici:

120 km/h

Důležitou charakteristikou každého vyspělého železničního systému je nejvyšší provozní rychlost a její patřičné využívání. Vyjadřuje atraktivitu železnice ve vztahu k cestujícím i přepravcům. Proto je nezbytné, aby tratě, způsob zabezpečení jízdy vlaků, pevná trakční zařízení, vozidla, ale i jízdni řád či předpisy respektovaly jednotnou hodnotu nejvyšší možné provozní rychlosti. Teprve v takovém případě jsou možnosti železnice optimálně využité. Pochopitelně ale jen na určitou dobu. Vývoj techniky jde totiž stále dopředu, a ani železnice nemůže stát stranou, a tak je její občasný „upgrade“ nezbytností. Jinak by ve svém vývoji ustrnula v minulosti.



Škoda 65E

Gepard štihlý

120 km/h

Tratě umožňovaly nejvyšší rychlost jen 120 km/h, a tak touto rychlostí dopravovaly své vlaky i rychlejší lokomotivy řady 150 (E 499.2).

Jiří Pohl | Foto: archiv ČD, Shutterstock, Jaroslav Wagner

B ylo by ovšem chybou vidět za vyššími rychlostmi železničního systému jen plejádu lokomotiv různých typů, tvarů a barev. Je to především matematika, fyzika a růst kinetické energie pohybujících se těles s druhou mocninou rychlosti. A také jde o schopnosti a dovednosti lidí se s touto skutečností vyrovnat. Kvadratický nárůst důsledků vyšší rychlosti pronásleduje odvážné tvůrce železniční techniky v mnoha oblastech. Počínaje aerodynamickým odporem přes délku brzdění dráhy až po potřebné poloměry traťových oblouků. Kinetická energie kmitů pojezdů železničních vozidel ovlivňuje kvalitu chodu a silové namáhání nosných částí vozidla. To všechno museli nespokojení hybatele dějin zvládnout a překonat. Nebylo a není snadné posouvat meze techniky vpřed.

Již krátce po druhé světové válce vznikla na tehdejších Československých státních drahách (ČSD) poměrně silná skupina vozidel s číslicí 9 na druhém místě tehdejšího řadového značení, tedy s nejvyšší provozní rychlostí 120 km/h. Ne všechny pochopitelně přešly do sériové výroby. Šlo o parní lokomotivy řady 498.0 a 498.1, elektrické lokomotivy řady E 499.0, E 499.1 a E 698.0, motorové lokomotivy T 698.0, ale také motorové jednotky M 495.0, které mohly dosáhnout dokonce nejvyšší rychlosti 125 km/h. Tomu samozřejmě odpovídalo řešení pojezdu, pohonu, brzd i vnějších tvarů vozidel. Pro rychlost 120 km/h byly určeny i čtyřnápravové osobní vozy řad Aa, Ba, BRa, Bac, Da, DFa a další typy vybavené pensylvánskými podvozky se jhy (takzvanými labutími krky) a pneumatickými třecími brzdami s rozvaděči DAKO.

Autoblok a liniový vlakový zabezpečovač

Spolu s novými rychlejšími vozidly dorazila na železnici v tuzemsku rovněž novinka v po-

době zábrzdě vzdálenosti 1 000 metrů pro rychlost 120 km/h, a to ve spojení se zaváděním autobloku a následně i liniového vlakového zabezpečovače. Jízdu touto rychlostí umožňovalo na nově elektrizovaných tratích i trakční vedení s přídavným lanem k nosnému lanu v místě závěsu.

Určitou výjimku tvořily expresní motorové jednotky ČSD řady M 498.0 (M 298.0) s nejvyšší provozní rychlostí 130 km/h. Tato rychlost již byla zavedena na předválečných ČSD od dob Slovenské strelky, tedy motorového vozu řady M 290.0, na kterou po válce navázaly kořistní německé motorové jednotky M 297.0, M 493.0 a M 494.0. Ty byly již od třicátých let v Německu řešeny pro rychlost 160 km/h při zábrzdě vzdálenosti tisíc metrů s bodovým vlakovým zabezpečovačem PZB Indusi. U bývalých Československých státních drah jim byla nejvyšší provozní rychlost snížena na jednotnou hod-

notu 130 km/h. Těto rychlosti mohly jimi dopravované vlaky, tehdy nazývané bleskové, využít jen na několika úsecích mezi Prahou a Českou Třebovou, označených dvojicí rychlostníků – horní s číslicí 130, určenou pro motorové vlaky, a spodní s číslicí 120 pro lokomotivami dopravované vlaky. Po elektrizaci však převzaly vozbu Ostravanu a Slovenské Strelky lokomotivy a rychlostí 130 km/h jezdil jen motorový expres Hungaria.

Stodvacítkou na pár úsecích

Po pravdě řečeno, řadu let bylo možné rychlost 120 km/h využívat na síti bývalých ČSD jen v některých traťových úsecích mezi Prahou, Pardubicemi, Olomoucí a Přerovem, jež byly vybavené autoblokem se zábrzdě vzdáleností tisíc metrů. Nositelem pokroku rychlé jízdy vlaků se v té době staly především nové elek-



Majestátní Albatros – naše nejrychlejší parní lokomotiva řady 498.1 na cestě z Bratislavy do Chebu



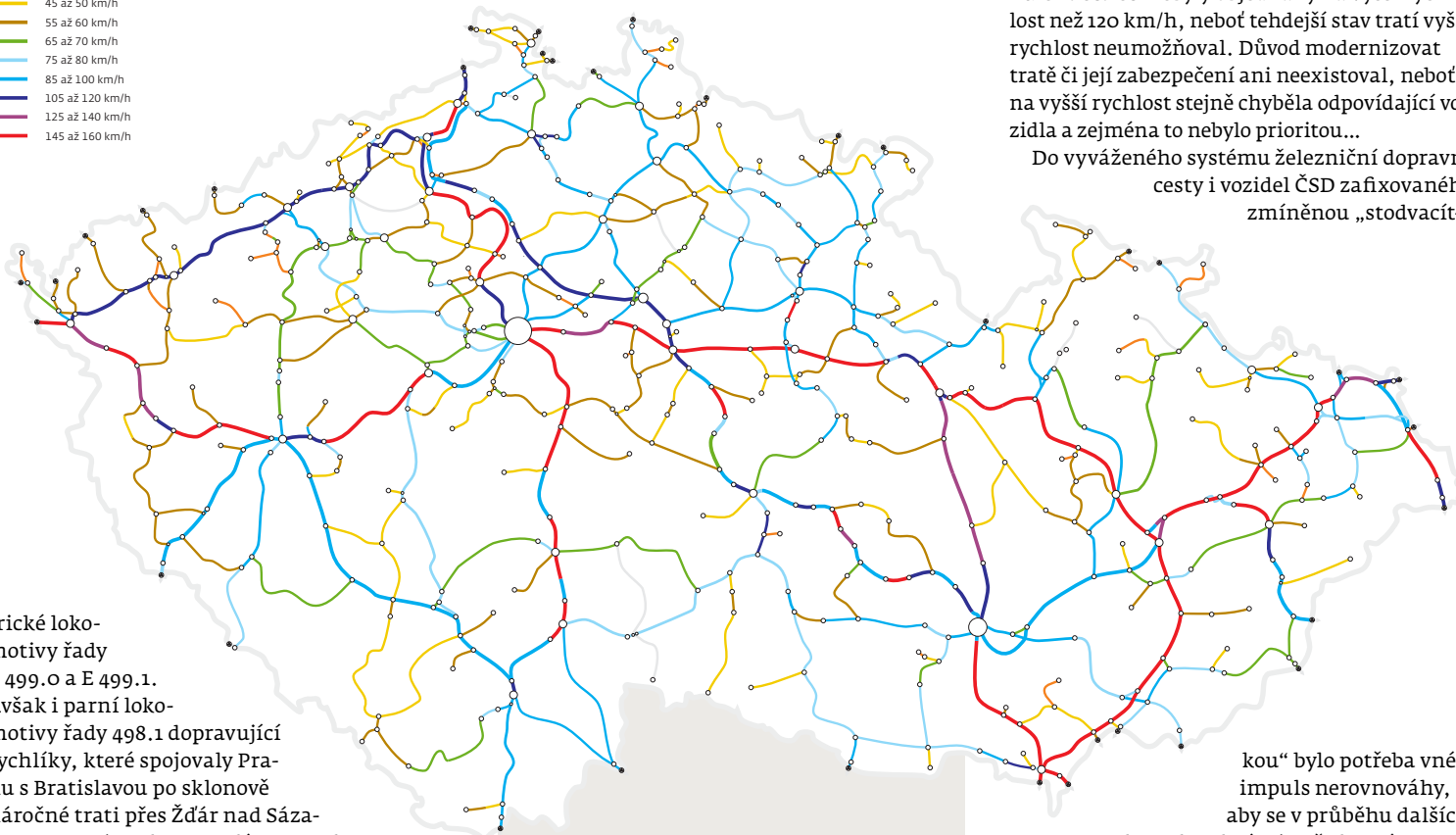
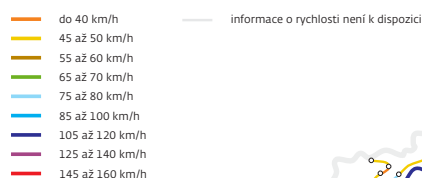
Na údržbu nezbyval čas, kvůli nevyhovujícímu stavu výhybek byla v sedmdesátých letech přes železniční stanice rychlost snížena na 100 km/h. Neustálé opakované zvyšování a snižování rychlosti nesvědčilo ani jízdám dobám, spotřebě energie, ani spolehlivosti lokomotiv s kontaktní technikou a s komutátorovými motory. Proto na něj mnozí strojvedoucí raději rezignovali a vedli rychlíky stálou rychlostí 100 km/h. Na rovinatých úsecích tratí na jihu Moravy a Slovenska nebylo možné do doby instalace autobloku rychlost 120 km/h využívat, neboť provoz byl zabezpečen hlavními návěstími s předvěstími na zábrzdnu vzdálenost sedm set metrů, což omezovalo rychlost jízdy vlaků na 100 km/h. V pozdějších letech, v závislosti na postupu elektrizace systémem 25 kV a na zřízení autobloku, využívaly rychlost 120 km/h i lokomotivy řady S 499.0 (dnes řada 240).

Stagnace dorazila brzy

Krátce po 2. světové válce byla rychlost 120 km/h samozřejmě velkým pokrokem. Avšak zejména ve srovnání se západoevropskými státy, které postupně překonávaly mety 160 km/h a 200 km/h, se standard 120 km/h stal zanedlouho projevem stagnace. Nové československé lokomotivy řad 163 a 363 z osmdesátých let minulého století nebyly objednány na vyšší rychlost než 120 km/h, neboť tehdejší stav tratí vyšší rychlost neumožňoval. Důvod modernizovat tratě či její zabezpečení ani neexistoval, neboť na vyšší rychlost stejně chyběla odpovídající vozidla a zejména to nebylo prioritou...

Do vyváženého systému železniční dopravní cesty i vozidel ČSD zafixovaného zmíněnou „stodvacít-

NEJVĚŠÍ TRAŤOVÉ RYCHLOSTI



trické lokomotivy řady E 499.0 a E 499.1. Avšak i parní lokomotivy řady 498.1 dopravují rychlíky, které spojovaly Prahu s Bratislavou po sklonově náročné trati přes Žďár nad Sázavou, se mezi Prahou a Kolínem prohnaly pod dohledem autobloku rychlostí 120 km/h. Ale to bylo jen krátké vyvrcholení parního provozu, skutečnými reprezentantkami rychlostní kategorie 120 km/h byly na tuzemské železnici elektrické lokomotivy řad E 499.0 a E 499.1, přezdívané Bobiny.

Z hlediska zvyšování rychlostí se v průběhu sedmdesátých let minulého století situace na ČSD spíše zhoršovala, než zlepšovala. Pomalými nákladními vlaky přetížené tratě měly určené jiné poslání. Hlavním úkolem železnice byla v té době přeprava energetického uhlí.

AKTUÁLNÍ STAV TRATÍ V ČR

(km k 31. 12. daného roku podle maximální povolené rychlosti – průběžné koleje)

	2018	2017	2016
do 80 km/h	7 358	7 395	7 507
od 81 do 120 km/h	2 905	2 869	2 839
od 121 do 159 km/h	436	429	413
160 km/h a více	818	817	812

Zdroj: SŽDC

kou“ bylo potřeba vnést impuls nerovnováhy, aby se v průběhu dalších let pohnul vývoj vpřed. A tímto nezbytným podnětem byla zkušební jízda lokomotivy ES 499.0005 se dvěma osobními vozy 16. října 1986 mezi Brnem a Břeclaví. Cestu tam zvládla za 27 minut, což odpovídá cestovní rychlosti 131 km/h, při cestě zpět projela úsek Vranovice – Hrušovany dokonce rychlostí 180 km/h. Cílem těchto zkoušek bylo ověření vlivu jízdy vyšší rychlostí na trať i na vozidla, a to v souvislosti s uvažovaným zvýšením traťové rychlosti na 140 km/h. Ale situace se nakonec vyvinula zcela jinak. O tom si však povíme v dalším díle. ○

VRT v Česku: Geodeti vyrazili do terénu

Sít vysokorychlostních tratí v Česku dostává jasnější obrysy. Geodeti už mapují území mezi Prosenicemi a Ostravou, Modřicemi a Šakvicemi a od konce září také mezi Prahou a Poříčany. Vytvářejí tak geodetické a mapové podklady pro zhruba 130 kilometrů nových tratí. Rychlovlaky by měly na tuzemské síti jezdit rychlostí až 320 km/h.

Josef Holec | Ilustrační foto: Shutterstock

Na přípravě VRT geodeti již pracují v terénu. Zahájení samotné výstavby SŽDC předpokládá v roce 2025. Stavět by se mělo zejména v úseku z Prahy-Běchovic do Poříčan, což je první část páteřní VRT mířící z Prahy do Brna a dále na Břeclav a Ostravu.

„Terénní práce spočívají v zaměření současného stavu terénu, existujících objektů, zeletě nebo komunikací v území, které je potřeba podrobně zmapovat v pásu širokém několik stovek metrů,“ upřesnil vedoucí samostatného oddělení přípravy VRT SŽDC Martin Švehlík. Výstupy poslouží jako podklad pro další fáze projektování a přípravy VRT v pilotních úsecích, tedy mezi Prosenicemi a Ostravou-Svinovem (VRT Moravská brána), Modřicemi a Šakvicemi (VRT Jižní Morava) a Prahou-Běchovicemi a Poříčany (VRT Polabí).

Rozestavět co nejrychleji

Cílem je, aby v roce 2030 byla celá, páteřní VRT mezi Prahou a Brnem rozestavěna a v některých úsecích i zprovozněna a podařilo se rozestavět i další větve na Šakvice a Břeclav či ve směru na Ostravu. „Po souhlasu ministerstva dopravy SŽDC také neprodleně požádá o aktualizaci zásad územního rozvoje pro úsek z Brna do oblasti Velkého Meziříčí, aby mohl být zařazen mezi prioritní. Dále je SŽDC již zapojena do aktualizace zásad územního rozvoje Jihomoravského



PROČ STAVĚT VRT?

Výstavbou VRT se výrazně zkrátí jízdní doba a vzroste kapacita železnice. Nová infrastruktura je připravována jako jedna ze součástí celorepublikového dopravního systému, který mají představovat především rychlé vlaky. Ty budou využívat nové VRT i navazující, modernizované, konvenční trati. Expresní vlaky propojí metropole, další rychlé vlaky budou z metropolí a center směřovat do regionů a zajišťovat jejich obsluhu. Část kapacity se vyčlení i pro rychlé regionální vlaky. Cestující tak budou moci využívat nejen expresy na trase Praha – Brno – Ostrava s pokračováním do zahraničí (Bratislava, Vídeň, Berlín, Varšava), ale také rychlé vnitrostátní vlaky v relacích Brno – Jihlava město nebo rychlé regionální vlaky například v relaci Brno – Velké Meziříčí.

kraje, která zpřesňuje vedení trasy v prioritním úseku Brno – Šakvice,“ informovala SŽDC o aktuálních krocích.

Podobu nových vysokorychlostních tratí úseků Praha – Brno – Ostrava a Brno – Šakvice prověřují studie proveditelnosti. Ty zpracovávají několik variant vedení tratí a prověřují jejich různé parametry, například vhodnou maximální rychlost vlaků. Díky jejich zpracování SŽDC má důležité technické podklady pro budoucí projektční práce a nezbytné podklady pro posouzení vlivu na životní prostředí. „Práce na studii proveditelnosti VRT Praha – Brno – Břeclav jsou v polovině, přičemž SŽDC dostává z této studie výsledky průběžně. Aktuálně obdržela výstup z I. etapy zpracování studie, která je zásadním milníkem,“ sdělila Radka Pistoriusová, mluvčí SŽDC.

Výsledky do půl roku

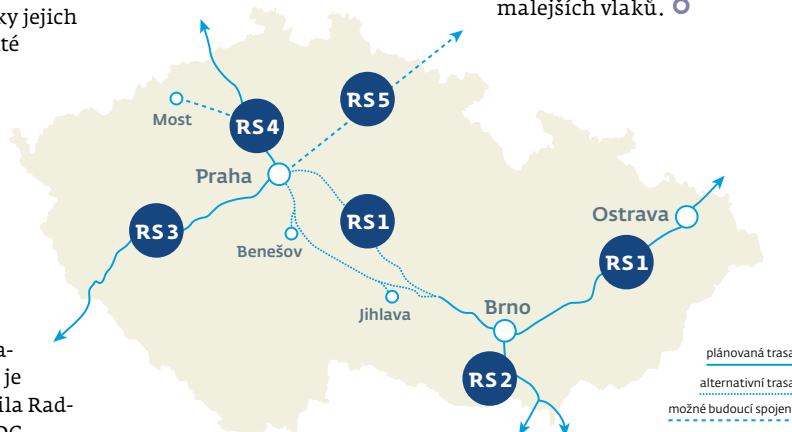
Práce na studii proveditelnosti tratě z Brna do Ostravy začaly na začátku září. První výstup SŽDC očekává po šesti měsících. V části trasy na území Jihomoravského kraje studie prověřuje potřebnost ochrany území pro umístění nové trasy VRT, která může být v dlouhodobějším časovém horizontu dalším posílením kapacity železnice v regionu.

Dále SŽDC v souladu se stavebním zákonem jako oprávněný investor podala návrh na aktualizaci Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy a současně na související změnu Územního plánu hlavního města Prahy. Ty mají vymezit a upřesnit návrhový koridor pro stavbu pilotního úseku VRT Polabí (na trase Praha – Brno) na území metropole, a to včetně vymezení stavby jako veřejně prospěšné. Koridor by tak měl navazovat na již vymezený na území Středočeského kraje a je základním předpokladem pro získání územního rozhodnutí.

Pro obsluhu regionů se prověřuje možnost výstavby terminálů přímo na hlavní trati. Těmi se mohou stát terminály Praha-východ, Jihlava nebo Brno-Vídeňská ul. Terminály umožňují průjezd velmi rychlých expresních spojů plnou rychlostí i zastavení pomalejších vlaků. ○

ŘEŠÍ SE I ÚSEK PRAHA – DRÁŽĎANY

Na začátku října se uskutečnil další workshop projektu Přeshraniční spolupráce pro rozvoj železniční dopravy Sasko – Česká republika zaměřený na geologický průzkum. Projektoví partneři a pozvaní hosté pod vedením geologů postupně navštívili více než desítku lokalit na obou stranách česko-německé hranice. Projektový tým tentokrát společně s dalšími navštívil problematiska místa ražby podkrušnohorského tunelu a místa plánovaných portálů.



Zaměstnanec ČD zachrání dívky před útočником

Útok nožem přežil zaměstnanec Českých drah Tomáš Kohoutek, když se letos na jaře v Praze zastal dvou napadených dívek. Skončil pobodaný v nemocnici a dodnes má následky. Příběh je však důkazem, že ve společnosti žijí lidé, kteří nejsou lhostejní. Za svůj čin byl Tomáš nominován na Cenu Michala Velíška. Vyznamenán byl i generálním ředitelem a předsedou představenstva ČD Václavem Nebeským.

Josef Holec | Foto: Michal Málek

Dlouholetý zaměstnanec Českých drah Tomáš Kohoutek byl nominován na Cenu Michala Velíška. Letos na jaře se v Praze zastal dvou slečen, které napadl výtržník. Nakonec skončil v nemocnici, kam byl převezen poté, co ho útočící muž pobodal nožem. Násilník skončil na policii a čeká ho soud.

Celý incident se odehrál na jaře v pozdních večerních hodinách, když v jedné z pražských ulic čekal Tomáš Kohoutek na taxi. Všiml si však, že nedaleko od něj se dvě dívky snaží slovně zabránit vandalovi v ničení dopravních značek a zaparkovaných automobilů. Ten však zaútočil i na ně, čemuž nemohl Tomáš Kohoutek nečinně přihlížet. „I já jsem mu řekl, aby s tím přestal. To už se ale do mě pustil. Nebyl jsem pasivní, dokázal jsem se ubránit. Věděl jsem, že musím jeho pozornost obrátit na sebe. Když jsme se doprali, muž odešel a za minutu se vrátil s nožem.“ Útočník totiž bydlel kousek od místa činu. „Všechny útoky jsem vykryl, on skončil a já jsem dívky poslal do nedalekého baru, aby zavolaly policii a nějakou posilu. Jenže chlápek se vrátil potřeť, opět jsme se do sebe pustili,“ popsal událost.

Útočníka zatkla zásahovka

Jak zjistil, muž při třetím útoku bodal. Jednou čepel dokonce prošla skrz oblečení až do ruky. Útočník nakonec skončil na zemi. „Jak začal vstávat, čekal jsem, že opět přijde atak na tělo. Uskočil jsem, ale jedna noha tam prostě zůstala. Takže se nůž zaryl do ní. Nato jsem vyndal mobil a začal si ho fotit.“ Toho se agresor lekl a utekl. Dívky vyvázly „jen“ se šokem a zásahová jednotka si během pár minut pro násilníka došla přímo do bytu. Nyní čeká na soud.

A Tomáš Kohoutek? Skončil s probodnutou rukou a nohou, přeťatými cévami a výraznou ztrátou krve na chirurgii. Ačkoliv se jízvy v pořádku zahojily, má stále omezenou hybnost ruky a pár jizev. Později navíc zjistil, že útočník pravděpodobně mířil i na srdce – na inkriminovaném místě měl totiž propíchnutou bundu. „Až později jsem si uvědomil, že při mně stáli snad všichni svatí. Dnes jsem už v pohodě, událost mi dala životní zkušenost, začal jsem s přítelkyní chodit na trénink systému sebeobranu Krav maga, a doporučuji to i všem ostatním. Ne proto, abychom se uměli postavit útoku, ale abychom ho dokázali odrazit, získat pár vteřin na ústup, a případně zavolat pomoc.



Za svůj hrdinský čin byl Tomáš Kohoutek vyznamenán generálním ředitelem Českých drah Václavem Nebeským.

Proti noži a i jiné zbrani se totiž brání velmi těžko,“ upozornil na riziko podobných událostí Tomáš Kohoutek.

Poděkování od generálního ředitele

Příběhu si všimla i Nadace ADRA spolu s televizí Nova a po výběru odbornou porotou nominovala Tomáše Kohoutka na Cenu Michala Velíška. Dokázal okamžitě pomoci, když byl

svědkem napadení. Bez ohledu na následky tvrdě zasáhl a útok, i přes své vážné zranění, nakonec odrazil.

Podobně letos postupovali i další lidé, kteří byli společně s Kohoutkem nominováni. O vítězi rozhodovali svými hlasy lidé na internetu. Cenu nakonec získal Ladislav Bezděk za podobný čin. „I když náš kolega cenu nezískal, je bezesporu hrdinou, ocenění a uznání si jistě zaslouží. Přitom trendy ve společnosti jsou nastavené úplně jinak. Lidé jsou stále častěji neteční, nedokáží si pomoci. Proto není ocenění jen frází, ale srdečným a hlubokým poděkováním za to, jak se pan Kohoutek zachoval. Přeji mu zároveň, aby se do podobného incidentu už nikdy nedostal,“ ocenil Kohoutkovu slušnost, statečnost, odvalu a smysl pro spravedlnost Václav Nebeský, generální ředitel a předseda představenstva Českých drah.

Právě lidem, jako je Tomáš Kohoutek, vyjadřují Nadace ADRA společně s TV Nova veřejně uznání. Od ostatních udělovaných ocenění se Cena Michala Velíška liší tím, že je určena neprofesionálům. Smyslem je bojovat proti lidské lhostejnosti – probouzet svědomí a vést ke konkrétním činům, když nikdo nekoná, nebo ke slovům, pakliže všichni kolem mlčí. Nadace ADRA a TV Nova udělily první cenu – skleněného anděla – v roce 2006. ○

PŘÍBĚH MICHALA VELÍŠKA

V úterý 13. září 2005 před 18. hodinou procházel s kočárkem přes park Karlova náměstí v Praze. Všiml si muže, který obtěžoval dívku na lavičce. Zeptal se jí proto, co se děje. Netušil přitom, že násilník má v ruce pistoli, kterou jí ohrožuje a neváhal ji nakonec použít ani proti němu. Šest hodin poté Michal Velíšek následkem průstřelu břicha zemřel. Ohrožená studentka i dítě v kočárku přežily bez zranění. Z vraždy byl obviněn a ke 25 letům odnětí svobody odsouzen jednatřicetiletý recidivista David Lubina.

Zdroj: Nadace ADRA

Nezkazíme si jméno nekvalitní prací



Výzkumný
Ústav
Železniční, a.s.
Člen Skupiny ČD

Marka Pětiokého ještě v dobách studií na vysoké škole ani nenapadlo, že mu jednou pod rukama projdou projekty na největší tuzemské železniční stavby. Pak ale nastoupil do Kanceláře autorizované osoby Výzkumného Ústavu Železničního a postupem času se vypracoval až na pozici vedoucího. Dnes je členem vedení týmu expertů, kteří by si rádi troufli i na hodnocení projektů vysokorychlostních tratí.

Josef Holek | Foto: autor a archiv Marka Pětiokého

Dopravu měl Marek Pětioký, vedoucí Kanceláře autorizované osoby a technického ředitele Výzkumného Ústavu Železničního (KAOTŘ VUZ), vždycky rád. Že to není v tomto případě klišé, dokládá nejen fakt, že s maminkou z Kolína do Prahy se muselo jezdit zásadně vlakem až na Masarykovo nádraží, ale i to, že si ji po maturitě na gymnáziu vybral jako studijní obor. Vždyť nastoupil na pardubickou Dopravní fakultu Jana Pernera. Jen ta železnice stále jaksi stála v pozadí zájmu.

Teprve při studiích na vysoké škole začal s dráhou koketovat. Už téma bakalářské práce bylo ryze železniční. „Navrhnul jsem úpravy zastávek na trati Kolín – Ledčsko. Řešil jsem vše, co by se dalo zlepšit tak, aby čekání a nástup do vlaku byly co nejpohodlnější,“ připomněl Marek Pětioký. „Diplomka se týkala interoperability. Řešil jsem tři stanice, které byly v různém období modernizované, a při té příležitosti jsem porovnával, zda by splnily požadavky interoperability. Dále jsem navrhoval technické úpravy a řešil i legislativu. Zjistil jsem, že existují odlišnosti v českých a evropských normách, a toto dále rozvinul.“

Na VUZ jako student

Hodnotitelství se Marek Pětioký začal plně věnovat ještě v pátém ročníku vysoké školy, když začal pro VUZ pracovat na dohodu o provedení činnosti. To bylo v roce 2009. Po promoci nastoupil na hlavní pracovní poměr. „Jako student jsem měl v popisu práce posuzování staveb a projektů na interoperabilitu subsystému Infrastruktura. Byl jsem už tehdy zařazen v KAO, které se letos na jaře rozdělilo na oddělení zabezpečovací, infrastruktury, energie, vozidel a ERTMS. Postupoval jsem z pozice hodnotitele v závěru přes hodnotitele, vedoucího hodnotitele až po vedoucího Kanceláře,“ zavzpomínal.

Úkolem KAO je posuzování a zjišťování shody především s požadavky Technických specifikací interoperability (TSI), a je tedy v rámci společnosti VUZ zařazen v sekci Hodnotitelství (vedle Zkušebnictví). Řeší tedy shodu s legislativními požadavky subsystémů energie, kolejová vozidla, infrastrukturu a řízení a zabezpečení (CCS), a to jak pro palubní, tak traťovou část.

„Každý výstupní dokument, který hodnotíme,



musí projít řadou kontrol. Produkt posoudí vedoucí hodnotitel, technický vedoucí subsystému výsledek zkontroluje a mým úkolem je přezkoumání rozhodnutí. Ode mě už to jde jen technickému řediteli VUZ, jako vedoucímu autorizované osoby.“

ETCS zákazníci chtějí

To jsme se však dostali na konec celého procesu. V průběhu se ještě řeší běžná fakturace, žádosti a termíny, a to ve spolupráci s technickými vedoucími subsystémů. Typickým zákazníkem KAO je projekční nebo realizační firma. „Ta se obrátí na VUZ, vyspecifikuje technické požadavky a objedná posouzení, které by mělo zodpovědět otázku, zda plní požadavky přímo vykonatelného předpisu TSI,“ vysvětlil Pětioký. Když projekt požadavky

splní, vydá VUZ patřičný certifikát. Certifikáty poté putují na Drážní úřad k dalšímu řízení. Obecně vzato, v procesu přípravy stavby je pak KAO jednou z instancí, kterou je nutné požádat a veškeré procesy s ní projít ještě před tím, než je vydáno kladné stavební povolení. Oprostíme-li se od stavbařů a projektantů, další významnou částí zákazníků jsou výrobci kolejových vozidel. „Jde například o výrobce kol, náprav, dvoukolí a dalších,“ upřesnil vedoucí KAOŘ.

Tím ale portfolio poskytovaných služeb – v rámci KAO – nekončí. „Spadá pod nás i zkušební zařízení pro testování jednotného evropského systému ETCS na okruhu v Cerhenicích. Jde o benefit pro zákazníky a musím říci, že stále více z nich si u nás službu objedná,“ konstatoval Pětioký.

Širokou škálu poskytovaných služeb by však nedokázal KAO VUZ bez týmu odborníků, kvalita poskytovaných služeb je navíc hlídána nezávislými dozorovými orgány. „Kolegové jsou skutečnými odborníky s vysokoškolskými diplomy a obrovskou praxí. Ti, co dělají infrastrukturu, mají vystudované stavební fakulty, zabezpečovací mají elektrotechniku, vozidláři fakulty dopravní nebo strojní.“ Zákazník musí vědět, že s ním hovoří skutečný expert. „Kdybychom nevěděli, co které náležitosti v TSI znamenají, tak mu těžko vysvětlíme, co vlastně chceme,“ podotkl vedoucí.

Obří stavby pod lupou

Nicméně i v roce 2019, kdy jsou předpisy a normy harmonizované minimálně v celoevropském měřítku, se stává, že například méně etablovaný zákazník přijde s projektem, který se musí přepracovat. „Proto se snažíme v této oblasti poskytovat i vzdělávací činnost, jako je psaní článků nebo pořádání školení,“ říká vedoucí. A také se stane, že zákazník odejde s tím, že je VUZ až příliš striktní. „Jsme



Ve volném čase jezdí také rád na kole.

spravedliví. Nebudeme si kazit jméno,“ má jasno Pětioký.

Dokladem kvalitní práce je fakt, že VUZ zkontrolovala v roli autorizované osoby takřka celou tuzemskou síť železničních koridorů. Skoro všechny projekty a stavby, které se kori-

dorů dotkly, měla dceřinka ČD pod drobnohledem. „Dělali jsme na Ejpovických tunelech, tunelech na koridoru z Prahy do Českých Budějovic, pražském Novém spojení a na dalších velmi zajímavých a významných stavbách,“ vyjmenoval Pětioký s tím, že se jeho lidé nezájemují jen na český trh. „Na Kancelář se obrací i objednatelé ze Slovenska, Bulharska, Estonska a dalších evropských zemí. Změna prostředí je vždycky skvělá. Získáte novou zkušenost.“ Jen na projekty pro české vysokorychlostní tratě se stále čeká.

Bezkonkurenční komplexnost

Na otázku, zda je práce vedoucího KAOTŘ a jeho týmu jen nudnou administrativou, pan Pětioký odpovídá záporně. Formuláře a tabulky vyplňuje, nicméně následuje klasická technická práce, kdy je nutné projekt skuteč-



Marek Pětioký

ně detailně prostudovat. Pracovníci včetně svého šéfa loví z projektové dokumentace nejmenší detaily, vžívají se do rolí osob, které budou výsledný produkt využívat, a při návštěvě konkrétních staveb chtějí vidět výsledný realizovaný stav. „Oživíte si představu z projektu, kterou můžete konfrontovat se skutečností, a to je přece super. Naše práce tedy rozhodně není nudná,“ zasmál se vedoucí.

V Kanceláři, sídlící v Praze, je zaměstnáno pětatřicet lidí. Má detašovaná pracoviště v Plz-

ŘEKLI O MARKU PĚTIOKÉM

Martin Bělčík

*generální ředitel
a předseda představenstva VUZ*



Marek představuje nastupující generaci mladých odborníků, která není zatížená starými dogmaty.

Ondřej Fanta

technický ředitel VUZ



Marek převzal náročnou pozici po předchozím dlouholetém zkušeném kolegovi, které se zhostil nadmíru dobře a přinesl nový svěží vítr. Jsem rád, že jsme vybrali právě jeho a díky jeho cílevědomosti a zodpovědnému přístupu mu oddělení šlape.

Václav Souček

vedoucí oddělení Infrastruktura VUZ



Marek započal spolupráci již během studií na vysoké škole, kde se věnoval v diplomové práci problematice úzce související s činností VUZ. Na své pracovní pozici se dokázal velmi rychle zorientovat, především díky sladění teorie s praxí, a záhy se stal platnou součástí týmu. Rychlému začlenění pomohla i jeho záliba v kolektivních sportech a zážitkové gastronomii. Na Marka se lze spolehnout, má rád pracovní výzvy. Vždy vám ochotně odpoví na vaše dotazy.

Martin Jacura

vedoucí Ústavu dopravních systémů, ČVUT



S Markem Pětiokým jsme se poprvé potkali před 12 lety při výuce na pardubické Dopravní fakultě Jana Pernera. Během studia prokazoval nebývalý odborný rozhled a zájem o problematiku v celé šíři, což se kladně projevilo na bakalářské i diplomové práci. Ta pomyslně stála na startovní čáře jeho další profesní kariéry. Od absolutoria s radostí sleduji profesní růst „svého diplomanta“, jeho odborné úspěchy a těším se na další setkání i odborné diskuse. Vždy jsem si jej vážil nejen pro jeho znalosti a schopnosti, ale též lidské kvality. Proto věřím, že je mužem na pravém místě.



Pokud si ve svém nabitém programu najde čas, vyrazí si rovněž rád s přáteli do hor.

ni, Brně, Mostech u Jablunkova či Cerhenicích. První projekty začala hodnotit před třinácti lety. Co se týče rozsahu poskytovaných služeb, je KAO VUZ jedinou svého druhu v celé republice. „Mou vizí je udržení kvality, a pokud by se výstavba vysokorychlostních tratí posunula vpřed, rádi bychom u toho byli. Byli bychom u spojení pro další generace. Nechceme být jako republika skanzenem a mohu konstatovat, že KAO i celý VUZ jsou na příchod rychlovlaků připravené,“ uzavřel Marek Pětioký. ○

Za romantikou úzkorozchodné dráhy do hor

Takřka na dosah od česko-německo-polských hranic se nachází nejmenší německé pohoří Žitavské hory. Německy se tato oblast nazývá Naturpark Zittauer Gebirge. Oblast je známá především svými pískovcovými skalními útvary a vesničkami a městečky, které vypadají jako z pohádky. Pohádkově ostatně vyhlížejí parní úzkorozchodné vlaky, které tento konec světa spojují s významným železničním uzlem v Žitavě, okresním městě a centrálním sídle tamního regionu.

Martin Harák | Foto: autor

Z České republiky se do Žitavy dá dojet z vnitrozemí nejrychleji vlakem z Liberce nebo Varnsdorfu. Dopravu na této trati zajišťuje německá společnost Die Länderbahn GmbH svými vlaky, nazvanými Trilex. Ve vlacích platí pochopitelně jejich vlastní tarif jak v korunách, tak v eurech, výletníci si ale mohou zakoupit cenově zvýhodněnou denní síťovou jízdenku Euro-Nisa-Ticket pro jednoho až pět cestujících. Toho využívá i naše malá výprava a hned po příjezdu do Liberce kupujeme v ČD Centru v hlavní hale jízdenku pro pět lidí a odcházíme dlouhým podchodem na pátý peron, odkud právě odjíždějí vlaky Trilexu směr Německo. Po chvíli přijíždí motorová jednotka Desiro, a když vidíme velký dav lidí, co s námi hodlá cestovat, přidáváme do kroku. Bylo to prozíravé, neboť během minuty je vlak plně obsazen, a kdo si nepospíšil, stojí...

S českou obsluhou

Vlaky Trilexu jezdí zhruba v hodinovém intervalu, buď spoji označovanými jako TL jezdícími mezi Libercem, Hrádkem nad Nisou, Žitavou, Varnsdorfem a Seiffhennersdorfem, nebo „rychlíkovými“ kursy TLX, které ze Žitavy míří přímo do Drážďan. V létě kapacita dvouvozové jednotky na některých spojích ale nepostačuje, což je poněkud nemilé zjištění. Vlak se ale vzápětí dává do pohybu a příjemné překvapení představuje český personál, který regio-



Malebná koncová stanice Kurort Oybin po dojezdu jednoho z pravidelných vlaků. Vlevo v popředí je stylový „hotel na kolečkách“ v podobě dvou obytných vozů.

nální vlaky doprovází po celé cestě. Výjimkou jsou drážďanské rychlíkové spoje, kde si v Žitavě mění službu s německými kolegy. Za dvacet minut přijíždíme do pohraniční stanice Hrádek nad Nisou, odkud vlak poněkud kuriózně pokračuje asi pětakilometrovým úsekem přes polské území, ovšem bez jakékoli zastávky, a to až do Žitavy, která se nachází zase naopak takřka hned za polsko-německou hranicí.

Jízda po polském území je zážitkem sama o sobě, neboť vlaky tam jezdí maximálně třicítkou, pamatují dobu, kdy se chvílemi jelo i desetakilometrovou rychlostí. Bez jakýchkoli

velkých vysvětlování je jasné, jaký mají Poláci k této peážní trati postoj... Ale to už jsme s lehkým zpožděním na žitavském rekonstruovaném nádraží v retro stylu a poměrně svižně se snažíme dojít na přednádraží, kde by snad mohl čekat náš parní vlak. Je sice už pět minut po odjezdu, ale přece jen... Německá solidnost a slušnost vítězí, a tak již z dálky na nás personál mává, že o nás ví, takže výlet je zachráněn. Další spoj by jel až za dvě hodiny.

Romantická úzkorozchodka

Parní vlak se vzápětí dává do pohybu a důstojným rozjezdem kolejovou splítkou se nejprve proplete žitavským nádražím a změní koleji standardního rozchodu 1 435 mm a po pěti minutách dojíždíme na zastávku Zittau Hp, odkud poměrně prudkým klesáním sjíždíme táhlým obloukem směrem k jižním žitavským předměstím. Vhod nám přichází obcer-



pá k Niederdorfu, kde se připojí k potoku Goldbach a kolem takzvaného Čertova mlýna (Teufelsmühle) zhruba po deseti minutách doráží do cílové stanice Kurort Oybin. Sasko-hornolužická železniční společnost s ručním omezeným (SOEC), která parní vlaky provozuje, má svůj vlastní tarif, uznává zvýhodněné jízdenky Euro-Nisa-Ticket, ale každý dospělý cestující musí doplatit příplatek 5 eur. Ten naštěstí platí na cestu tam a zpět. Je dobré mít ale peníze při ruce a na tuto skutečnost nezapomenout. Průvodčí jsou milí, striktně ale vyžadují vše, co je potřeba.

Jedinečné nádraží v Oybinu

Po dojezdu do Oybinu se nejprve rozhlédneme po nádraží, které stojí za to. Kdo má malé děti, může zaběhnout na dopravní zábavné hřiště s maketami nádražních budov, vozů a lokomotiv hned vedle nástupiště. Ta doopravdová monumentální nádražní budova pochází z roku 1890 a ve vestibulu

skrývá dřevěný model jednoho z kostelů a stylové kavárenské posezení. V létě se zpravidla

Toto opravdu nejsou pohádkové stavby, ale reálné stavby v oybinské Hauptstrasse.

stvení, které začíná roznášet po vlaku ve formě piva a limonád sympatický stevard, z něhož se nakonec vyklubá náš krajan, takže zbytek objednávky a vyúčtování už řešíme pouze v češtině. Počasí nám přeje, a tak obdivujeme upravené zahrádky a domky a po dvaceti minutách dojíždíme na výhybnu Zittau Vorstadt, kde srovnáme čas a vyrážíme mírným stoupáním loukami a hájky přes Obersdorf do železničního uzlu v Bertsdorfu, který je pro každého šotouše pravým rájem. Z Bertsdorfu, kde se nejprve povinně fotí parní vlaky směřující jak do Jonsdorfu, tak Oybinu. Náš vlak za chvíli odjíždí a za značného supění stou-

sedává venku na terase s pohledem na horu Oybin, interiér se více využívá na podzim nebo v zimě, leč v létě je tam příjemný chládek. Možná se bude hodit i jedna praktická zkušenost. Kdo bude potřebovat toaletu, nechť využije tu samoobslužnou přímo v nádražní hale, kde je vstup za padesát centů. Všude jinde ve městě je to buď dražší, nebo striktně omezené, a v jedné kavárně jsem dokonce zahlédl ceduli, že pokud bude na WC přistižen někdo, kdo není hostem podniku, dostane pokutu deset eur nebo snad i více. Kavárníci a hospodští patrně mají špatné zkušenosti s turisty... Ale zůstaňme ještě na nádraží, kde nás zaujaly dva běžné, ale odstavené osobní vozy se stolkami a křesílky před vchody. Není to nic jiného než obytné vagony, které od dubna do října nabízí netradičně strávený čas dovolené přímo na nádraží. Ptáme se tamních rekreatantů, a tak se dozvídáme, že každý vůz soupravy, nazvaný U vodárničky, má k dispozici dvě postele, kuchyni s tradičně kvalitní německou výbavou, kde nechybí mikrovlnka a lednice a elektrický

ŠOTOINFO

Žitavská úzkokolejka (Zittauer Schmalspurbahn) o rozchodu 750 mm s celkovou sítí o délce 16 kilometrů spojuje od roku 1890 Žitavu (Zittau) s Bertsdorfem, odkud se trať dělí buď do Kurort Oybinu, nebo do Kurort Jonsdorfu. V Bertsdorfu je fotograficky nejpůsobivější současný rozjezd obou vlaků směrem do hor. Celková doba jízdy ze Žitavy do obou letovisek trvá asi 45 minut, s tím, že na větev Bertsdorf – Kurort Jonsdorf se musí od „žitavských“ parních vlaků přestupovat, motorové spoje jezdou ze Žitavy přímo do Jonsdorfu. V pravidelném provozu je pět parních strojů řady 99, ale na některé speciálně označené spoje je řazen úzkorozchodný motorový vůz VT 137 322.

sporák, ale také koupelnu s WC a sprchou. Dokonalý servis, a to doslova pár metrů od vlaku!

Patrovým autobusem nebo pěšky

Kurort Oybin sám o sobě ale stojí za návštěvu. Dejte si tu práci a projděte si hlavní ulici, která nese německý název Hauptstrasse, kde je řada obchůdků se suvenýry a občerstvením. Doporučuji německou specialitu currywurst, jen nežádejte hořčici, ale spíše kečup, jinak vzbudíte, tak jako my, udivené pohledy od obsluhy. Ale člověk nemůže znát všechno. Cestou do mírného stoupání docházíme k Haus des Gastes čili Domu hostů, kde se v přízemí nachází velmi dobře vybavené informační centrum s řadou prospektů a informačních materiálů. A kdo má slušnou kondici, může se vydat dále po schodech do poměrně strmého stoupání na oybinský hrad s nádhernou vyhlídkou z jižní a severní vyhlídkové terasy. Ostatní nemusí klesat na mysl, neboť právě pro tyto turisty jezdí od nádraží v Oybinu speciální autobusy v pravidelných intervalech k oybinskému hradu. Fajnšmekři mohou navíc vykonat patrovým autobusovým speciálem naučnou okružní trasu po Žitavských horách. V sezoně autobus jede pět-



V Bertsdorfu se vlaky rozjíždějí do dvou směrů.



Děti mají na oybinském nádraží své vlastní „eldorado“.

krát denně a celý okruh trvá asi hodinu a půl. Byť budete jen pár kilometrů vzdušnou čarou od Česka, budete si v Žitavských horách připadat jako v pohádce. ○



Fascinující pískovcové skály ohromí každého.



Při oslavách ukončení parního provozu v roce 1980 vozila lokomotiva 422.025 vlaky z Liberce do Tanvaldu.

Vzpomínka na Malé bejčky

Čas mocně oponou trhnul a dnes už zbývá jen málo pamětníků, kteří si vzpomenou na kdysi důležité lokomotivy našich lokálek, řadu 422.0 zvanou Malý bejček či Stosedmdesátosmička. Československé státní dráhy zdědily po svém vzniku v roce 1918 celkem sto pět těchto lokomotiv. Po další, v pořadí druhé světové válce přibýly další lokomotivy, takže strojem s nejvyšším inventárním číslem se stala mašina 422.0117.

Miroslav Petr | Foto: autor a Ondřej Řepka

Starší historie lokomotiv řady 178 rakouských státních drah, později u ČSD jako řada 422.0, začala ve skutečnosti už roku 1898 na soukromé lokálce z Vídeňského Nového Města (Wiener Neustadt) do Puchbergu. Právě z Puchbergu vede ozubnicová železnice na horu Schneeberg, častý turistický cíl Vídeňáků. Přístupová adhezní trať je z Vídeňského Nového Města směrem na Puchberg sklonově náročná a původní dvou a třinápravové stroje tam neuspěly. Proto v objednávce ze 16. února 1898 požadovala dráha od lokomotivky Krauss v Linci dodávku dvou nových lokomotiv se čtyřmi hnačími nápravami. Navrhl je známý konstruktér

Karel Gölsdorf a plně se osvědčily. Následovala další objednávka pro trať Karlovy Vary – Johannegeorgenstadt. Tamní horská soukromá dráha potřebovala rovnou čtveřici nových lokomotiv. Provoz zde udržovaly státní dráhy na účet vlastníka a objednaly roku 1900 shodné lokomotivy, označené už řadou 178. I tady se nový typ uvedl skvěle.

Příchod větší série

Následovaly dodávky Bejčků ve větších sériích. Projevily se i některé jejich nepříznivé provozní vlastnosti, například se za jízdy „vrtěly“, což způsoboval sdružený parní stroj, který naopak umožnil nižší spotřebu paliva. Novou lokomotivu 178.36, pozdější stroj ČSD 422.017, proto po-

slali reprezentovat na mezinárodní fórum. V objednávce z 25. června 1905 je stanovený termín její dodávky stroje: Výstava Miláno 1906! Lokomotivu v Linci vyrobili s největší pečlivostí a její kotel v lednu 1906 podrobili tlakové zkoušce. V Itálii však měli na výstavišti mnohem slavnější lokomotivy, třeba rychlíkovou 108.22 z První českomoravské strojírny v Praze. Ta dokonce přivezla medaili! Skromného Bejčka mezi padesátkou exponátů přehlédli nebo prostě už metal nezbyl... Přijel zpátky a od 19. prosince 1906 se po technicko-bezpečnostní zkoušce zařadil do všedního provozu.

Údaj z roku 1911 stroj zaznamenal ve výtopně Krnov. Vystřídal poté několik dalších moravských služeben, v roce 1948 sloužil v Táboře.

V letech 1956 až 1957 přešel do Kolína, kde v dubnu 1967 ujel poslední kilometry. Že byl kdysi vystaven na světové výstavě, tehdy nejspíš vůbec nikoho nezajímalo, byť to má v dokladech uvedeno, a tak skončil ve starém železe. Důležitější bylo splnit plán odvozu šrotu než zjišťovat, zda má staříčkový stroj nějakou historickou hodnotu.

Přežil stroj s číslem 002

V srpnu 1968 odstavili v depu Liberec lokomotivu 422.002, druhý vyrobený stroj z první série řady 178 pro státní dráhy. Ten se už zachránit podařilo, nejdřív na pomníku v depu Kralupy nad Vltavou, od srpna 2019 je ve stanici Horažďovice předměstí. Postupně přibývaly další zachráněné stroje: 422.062 v Kolíně, v Národním technickém muzeu 422.025 z cukrovaru Břeclav či 422.098 z cukrovaru Hodonín, která stávala v Zábřehu na Moravě. Na Slovensku zachránili stroje 422.012 ve Zvolenu a 422.0108 v Bratislavě. V současnosti jsou všechny lokomotivy uloženy v důstojnějších expozicích.

Stroje řady 178 jezdily i u dalších železnic střední, jižní a východní Evropy. Záchrana se podařila i v cizině. V Rakousku jsou k dispozici ještě čtyři lokomotivy v různém technickém stavu. Nejstarší z nich jako pomník v Puchbergu, a to druhá vyrobená lokomotiva daného typu, původního jména KLAUS, nyní s označením 92.2220 Rakouských spolkových drah (ÖBB). Ve slovinské stanici Laško je na pomníku stroj 52-011 Jugoslávských železnic, původně šlo o mašinu 178.204 z časů rakousko-uherské monarchie. Internet i knihy zpravidla udávají chybný počet vyrobených lokomotiv. Pro rakouské státní dráhy vypočítávají 211 až 213 strojů. Dva byly převzaty až po skončení první světové války, neboť je za mocnářství už nestihli dokončit. Po zahrnutí strojů soukromých drah z Moravy a Rakouska, dále vojenských a průmyslových vleček je celkový počet lokomotiv postavených do roku 1924 správně 258. Navíc existovalo osm strojů s přehřívačem řady 278.

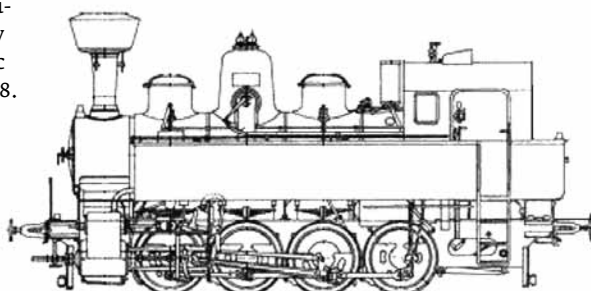
Různé osudy řady strojů

Když jsem připravoval vzpomínku na Bejčky, měl jsem v ruce specialitu, provozní dokumentaci lokomotivy 422.0110 ČSD. Zachovalo se jen torzo dokladů, část vystavená po roce



Druhý vyrobený stroj 92.2220 ÖBB je od roku 1974 pomníkem v Puchbergu.

1945 u ČSD. Lokomotivu vyrobili v Linci jako vůbec první svého typu roku 1898. Jmenovala se WILLENDORF, měla řadu IVd a inventární číslo 21. Když trať pod Schneebergem přešla k dráze Vídeň – Aspang, měla číslo 71, od roku 1937, po převzetí Rakouskými spolkovými drahami, došlo na přeznačení 178.801 BBÖ. Vál-



ka ji v roce 1945 zavála dokonce do výtopy v Hradci Králové s německým označením 92 2219. U ČSD do roku 1948 nesla provizorní tabulky 422.0501. Technický stav mohl být dobrý – náhradní kotel pro ni vyrobily roku 1935 dílny ve Floridsdorfu. V roce 1946 sloužila v Chrudimí, od ledna 1949 pak v Pardubicích a od října 1952 přešla do Čáslavi. Roku 1954 je psána v depu Kolín a od května 1959 přešla do Havlíčkova Brodu, kde ji 2. srpna 1961 navrhli na zrušení. Její příběh se uzavřel v kovošrotu, o historické ceně staré lokomotivy nikdo neměl potuchy. I skromné a technicky jednoduché lokomotivy měly slavné a zajímavé osudy. Byly poctivým dílem techniků a strojařů a vykonaly spoustu užitku. Zachované exponáty zůstanou cennými a inspirujícími technickými památkami pro budoucí generace. ○



V říjnu 1967 čekal stroj 422.017 v depu Kolín už jen na odvoz do kovošrotu.



Poslední ze své řady u ČSD dosloužila v roce 1970 lokomotiva 422.0108 v Bratislavě.

Nejnadanější autor

František Tyšar

Napsat dobrý příběh je docela velká fuška. Vymyslet originální zápletku, a pokud možno také humorné a nečekané rozuzlení, dá zabrat. Alespoň mně. Víím, jsou autoři, kteří chrlí jednu knihu za druhou, jako neposlušná sopka, ale ty nelze brát jako běžný standard.

Osobně si myslím, že nejnadanějším autorem je v tomto směru samotný život. Často nás překvapí příběhy, které by ani ten nejlepší spisovatel nevymyslel. Stačí se jen pozorně dívat kolem sebe nebo trpělivě naslouchat, a příběh je na světě...

Bylo nebylo, ale spíše bylo. Nebo ještě správněji – byl hezký podzimní den, nádraží zářilo jako na obrázku Jiřího Boudy. Na nástupišti před soupravou osobního vlaku do Jindřichova Hradce jsem se pohyboval línými kroky. Vlaková dokumentace sepsána, zkouška brzd i další povinnosti spojené s přípravou vlaku k jízdě byly hotové, a tak jsem si užíval posledních hřejivých paprsků sluníčka. Usmíval jsem se na cestující, mamince jsem pomohl s kočárkem do vozu, pohrozil jsem kuřákovi, který již sahal po cigaretě, pozdravil kolegyni jdoucí ze služby... Prostě ideální stav.

Ale jak říkají moudré Murphyho zákony: „Jestliže jde vše podle plánu, stala se někde chyba.“ A taky že jo. Z druhého vozu vystoupil náš pan revizor a hned zamířil přímo ke mně. To nevěští nic dobrého, pomyslel jsem si, co jsem asi přehlédl? Co se děje?

„Dobrý den! Vííte, že máte ve třetím kupé černoho pasažéra?“ Informoval mě o stavu věci.

„Nevím,“ přiznal jsem barvu. (A jak bych taky mohl, napadlo mě.) Přesto jsem se šel do třetího kupé podívat a vyzval sedícího muže s tvářicí světky k předložení jízdního dokladu.

„Nemám!“ dostalo se mi stručné odpovědi. A protože neměl ani peníze, natož dobrou vůli jízdné uhradit, byl takzvaně „vyloučen“ z přepravy, což v řeči nezelezniční znamená, že nikam s námi neodjel.



Digishock

Celou cestu jsem přemýšlel, jak mohl pan revizor pouhým pohledem zjistit, že právě tento muž nemá jízdenku. Víím, revizoři jsou mistry svého oboru, ale tohle? To byla záhada, které jsem nemohl za nic na světě přijít na kloub.

Nedalo mi to a hned po kontrole jízdenek jsem si s dovolením přisednul, abych se zeptal. Odpověď mě překvapila. Žádné mimořádné schopnosti, ale shoda náhod. Pan revizor seděl v kupé, díval se z okna, a cestující vtrhnul

do kupé. Místo pozdravu se podíval na revizora a vykřikl: „Do prdele! Já nemám jízdenku. Doufám, že mě ten průvodčí nechá jet zadarmo!“

Druhá příhoda se mi stala nedávno na rychlíku do Prahy, který jsem doprovázel jako vlakovodoucí. Byl pátek a sedm vozů sedmsetšestnáctky bylo docela plných. Po zastavení ve stanici Olbramovice, kde jsme čekali několik minut na čas odjezdu, mě zaujala silueta postavy v červené bundě, která prosvítala přes mléčné sklo okna WC vagonu první třídy. Ihned mě napadlo, že se jedná o studenta, kterému se nechce platit jízdné, natož pak jízdné první třídy.

Zaklepal jsem opatrně na dveře: „Je tam někdo?“ Ozval se hlas: „Ano!“ „A vííte, že ve stanici nelze?“ pokusil jsem se někde rozhovor směřovat. Otevřely se dveře a za nimi stál mladý muž se sluchátky na uších a s mobilem v ruce. Hned se začal omlouvat: „Vím, ale já... ne... to... Já si tu chtěl jen v klidu poslechnout nový hit své oblíbené kapely. Za jízdy je ve vagoně hluk od kolejí a ve stanici od kamarádů. Ve dvojce není slyšet ani slovo. Já se na tu písničku tak těšil, že jsem to nevydržel, a tak jsem se tady schoval.“ „Jaké kapely?“ zajímal jsem se už s úsměvem. „Tu nebudete znát, je z Asie – Suliman.“ „Tak si ji tady doposlouchejte!“ smál jsem se už skoro nahlas. Měl totiž jízdenku i pravdu. Nikdy jsem o této kapele neslyšel...

Ne vždy je situace taková, jak by se na první pohled mohlo zdát. Občas náš život dokáže překvapit. A snad právě proto mám svoji práci rád.

PS: Za námět k prvnímu příběhu děkuji našemu panu revizorovi, za druhý, jak jinak, životu ve znamení okřídleného kola. ◉

PŘEČETLI JSME ZA VÁS

Na tuzemské koleje míří evropský zabezpečovací systém

Hlavní železniční koridory v ČR budou brzy zabezpečené stejným systémem jako vysokorychlostní tratě v západní Evropě, třeba v Německu. Správa železniční dopravní cesty na základě rozhodnutí EU postupně instaluje nový zabezpečovací systém na české koleje. Po úseku mezi Břeclaví, Brnem a Kolínem teď železničáři začnou pracovat na tratích v okolí Prahy, kde bude přechod na nový systém nejsložitější. Za 328 milionů korun ho nainstaluje firma AŽD Praha. Cílem evropského projektu s názvem ETCS je, aby vlak mohl jednoduše projet přes celou Evropu. Teď ho musí dopravce vybavovat různými systémy. Železniční doprava tak bude mimo jiné moci lépe konkurovat letadlům. Výhledově v Česku systém umožní vyšší maximální rychlost než současných 160 kilometrů v hodině. Vybavení tratí novým evropským zabezpečovacím systémem přijde na 328 mil. Kč. SŽDC už ETCS vybavila trať mezi Kolínem, Brnem a Břeclaví. Nyní zahájila instalaci zařízení na úseku Český Brod – Praha-Uhřetěves s předpokládaným termínem dokončení v roce 2020, Praha – Králupy n. Vltavou s odhadovaným dokončením v roce 2022 a Český Brod – Kolín, kde má být hotovo v roce 2023.

ihned.cz 6. 11. 2019

Nové lokálky vyjedou na tratě v Plzeňském kraji koncem roku 2022

Nové motorové soupravy se na lokálních tratích v Plzeňském kraji objeví až koncem roku 2022, tedy o rok později, než kraj jako objednavatel regionální veřejné dopravy plánoval. Obě soutěže, z nichž jedna pro Plzeň a okolí už měla být v těchto dnech uzavřena, tak budou vyhlášeny do konce roku. „Důvodem je, že na evropském trhu nemohli dopravci sehnat starší vozidla,“ vysvětlil náměstek hejtmána pro dopravu Pavel Čížek (STAN). Kraj proto prodlouží smlouvu s Českými drahami. Plzeňský kraj hledá nové dopravce pro Plzeňsko a také pro oblast Českého lesa a Pošumaví s Klatovskem. „Jednáme teď s Českými drahami o nové smlouvy na tyto tratě minimálně na další dva roky s možností prodloužení až na čtyři roky, podle toho, jak naše soutěže dopadnou. Českým drahám teď skončila desetiletá smlouva,“ uvedl Čížek. Smlouva má být uzavřena v následujících dnech. Podle Čížka už jsou obě soutěže připravené a kraj je vyhlásí přibližně ve stejném termínu do konce roku. Jde o desetiletou zakázku na 2,5 milionu ujetých kilometrů ročně. „Vítěze bychom chtěli znát co nejdřív, zhruba do poloviny roku,“ řekl Čížek.

ČTK 4. 11. 2019

Stát od ledna zavede limity pro slevy v dopravě

Stát od počátku příštího roku stanoví maximální slevy na jízdné pro žáky, studenty a důchodce. Sleva zůstane jako doposud 75 procent, její výše ale bude mít u každé trasy nastavený limit v korunách. Maximální ceny jízdenek pro odvození slev stanoví ministerstvo dopravy, ministerstvo financí omezení zahrne do aktualizovaného cenového výměru. Obě ministerstva to oznámila ve společné tiskové zprávě. Za první rok slev, tedy do 31. srpna 2019, vyplatil stát dopravcům celkem 5,6 miliardy korun. Zástupci vlády však v průběhu října poukázali na to, že slevy zneužívají někteří dopravci. „Objevily se případy, že nastavené ceny jízdenek několikanásobně převýšily obvyklé hodnoty,“ uvedla ministryně financí Alena Schillerová (za ANO). „Uvedená praxe dopravců popírá smysl zavedení slev – přispět na jízdné těm, kteří to potřebují. Nikoliv tedy těm, kteří na cenu nehledí a zaplatí bez problému zlevněnou jízdenku z Prahy do Ostravy za 300 Kč, i když mohou jet s jiným dopravcem podstatně levněji,“ doplnil ji ministr dopravy Vladimír Kremlík (za ANO).

ČTK 31. 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

Hledá se síťový dispečer osobní dopravy

Co budete dělat

Vaší hlavní činností bude řešení nepravidelností a mimořádností v provozu vlaků dálkové dopravy. Budete komunikovat s provozními zaměstnanci ČD a externími partnery. Obsluhovat budete provozní informační systémy a systémy pro informování veřejnosti.

Od uchazeče požadujeme

- Středoškolské vzdělání s maturitou (obor železniční dopravy výhodou)
- Odbornou praxí min. 1 rok v provozních profesích na ČD (strojmistr, komandující)
- Znalost práce se služebními pomůckami a provozními informačními systémy, orientace v organizaci provozu, znalost kolejových vozidel a železničního zeměpisu
- Uživatelskou znalost práce s PC považujeme za samozřejmost, práce převážně s MS Word a Excel
- Uvítáme znalost německého jazyka
- Hledáme samostatného a zodpovědného uchazeče s kombinačními a komunikačními dovednostmi, asertivní osobu odolnou vůči stresovým situacím s dobrým úsudkem a rychlým rozhodováním
- Vhodný uchazeč má kladný přístup k práci, je týmový hráč a je ochotný na sobě stále pracovat

Co nabízíme

- Práci v oddělení síťového dispečinku osobní dopravy
- Dobré platové podmínky
- Práci v turnuse, nepřetržitý provoz
- Umožníme vám na sobě stále pracovat – další vzdělávání
- Široký balíček zaměstnaneckých benefitů (jízdni výhody i pro rodinné příslušníky, příspěvek na stravování, na penzijní pojištění, příspěvek na rekreaci, jazykové vzdělávání apod)
- 5 týdnů dovolené



Informace o pozici

Místo pracoviště: Křižíkova 552/2, 186 00 Praha-Karlín

Typ pracovního vztahu: Práce na plný úvazek

Typ smluvního vztahu: Pracovní smlouva

Délka pracovního poměru: Na dobu neurčitou

Mzda: 30 000–33 000 Kč/měsíc

Benefity: Flexibilní začátek/konec pracovní doby, příspěvek na vzdělání, vzdělávací kurzy, školení, dovolená 5 týdnů, bonusy/prémie, příspěvek na dopravu, příspěvek na dovolenou, příspěvek na penzijní/životní připojištění, příspěvek na sport/kulturu/volný čas, mobilní telefon, stravenky/příspěvek na stravování

Požadované vzdělání: Středoškolské nebo odborné vyučení s maturitou

Požadované jazyky: Němčina (mírně pokročilá)

Odpovídejte prostřednictvím webových stránek ceskedrahy.jobs.cz



30. listopadu 2019

Mikulášským parním vlakem z Brna do Oslavan

Oslavte s dětmi Mikuláše na kolejích! Už v sobotu 30. listopadu se můžete svézt z Brna do Oslavan a zpět mikulášským parním vlakem. Vlak tažený parní lokomotivou Skaličák (433.001) odjíždí ve 14:03 hodin z brněnského dolního nádraží a do Oslavan s ním přijedete v 15:05. Soupravu vlaku tvoří historické vozy, známé jako Rybáky. Součástí vlaku je i bufetový vůz a také služební vůz pro přepravu kočárků. Na oslavanském zámku budou pro děti připraveny ve sklenicích a na arkádách zámku čertovské úkoly. Najdete tu také tradiční jarmark s vánoční atmosférou, koledami, stromečky, zabijačkou, medovinou a svařádkem. A v zámecké kapli si můžete prohlédnout výstavu betlémů. Na zpáteční jízdu se parní vlak vydá z Oslavan v 17:50, do Brna s ním dorazíte v 18:54 hodin. A kolik zaplatíte za jízdenku? Zpáteční jízdenka pro dospělého stojí 280 Kč, za dítě ve věku 6 až 15 let zaplatíte 140 Kč, za dítě do 6 let 70 Kč. Jízdenky platí pouze ve spojení s bezplatnou místenkou, pro dvě děti do 6 let platí jedna místenka. Přeprava kočárků ve služebním voze je zdarma. Jízdenky s místenkami se prodávají v ČD centru na brněnském hlavním nádraží na pokladní přepážce č. 1.

Nejbližší železniční stanice: Brno dolní nádr./Oslavany



30. listopadu 2019

Do Brna na festival Víno z blízka

Máte rádi dobré víno? Pak poslední listopadový den nesmíte chybět v Brně, kde se koná festival Víno z blízka. V sobotu 30. listopadu můžete ochutnat vynikající vína jak v prostorách hradu Špilberk, tak i v brněnských restauracích a vinárnách. Pokud přijedete na festival do Brna vlakem, získáte po předložení jízdenky ČD slevu 20 procent z ceny vstupenky zakoupené na místě. Jízdenka musí mít cílovou stanicí v Brně a být s platností 29. 11. 2019 nebo 30. 11. 2019. Vstupenky se slevou je třeba předem rezervovat na e-mailu petra.weberova@nap.cz.

Nejbližší železniční stanice:
Brno hl. n.



23., 24. a 30. listopadu a 1., 7. a 8. prosince 2019

Na zámku Žleby potkáte i anděly

O víkendech 23. a 24. listopadu, 30. listopadu a 1. prosince a 7. a 8. prosince se na zámku Žleby konají předvánoční prohlídky. Průvodce vás provede slavnostně vyzdobenými zámeckými sály a pokoji, kde vás čeká zajímavé vyprávění o vánočních zvycích. Součástí prohlídky je také návštěva sladce provoněné zámecké kuchyně spojená s ochutnávkou a setkání s pravými anděly. Prohlídka, která je vhodná pro rodiny s dětmi, si raději předem rezervujte na tel. 724 151 545 nebo e-mailu zleby@npu.cz. Od žlebského nádraží dojdete k zámku asi za čtvrt hodiny.

Nejbližší železniční stanice:
Žleby



27. listopadu až 24. prosince 2019

S dětmi na oblíbené vánoční trhy do Drážďan

Nejstarším vánočním trhem v Německu je drážďanský Striezelmarkt, který se letos otevře 27. listopadu a potrvá až do Štědrého dne. V saské metropoli najdete ještě dalších deset vánočních trhů. Nechybějí na nich atrakce pro nejmenší – kolotoče, dětská železnice nebo tvořivé dílničky, v nichž si mohou malí šikulové zkusit vyrobit vánoční ozdoby. A pokud mají vaše děti rády vláčky, určitě s nimi zajděte do dopravního muzea (Verkehrsmuseum Dresden), kde se od 1. prosince konají předvánoční jízdy modelové železnice. Více na stránkách www.cd.cz/vlakemnavylet.

Nejbližší železniční stanice:
Dresden Hbf

Foto: Jakub Gregor, archiv NPÚ, © LH Dresden/BLEND3 Frank Grätz, Partnerství, o. p. s.

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.
vydavatelství servis zajišťují: 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

