

# Železničář

1. PROSINCE 2016 | CENA 15 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVÁJÍ ČESKÉ DRÁHY



24  
ROČNÍK XXIII

[zeleznicar.cd.cz](http://zeleznicar.cd.cz) | [www.cd.cz/facebook](http://www.cd.cz/facebook)



## Z OBSAHU

### 6-7 ROZHOVOR

S ředitelkou Zákaznického personálu (ZAP) **Jitkou Kubíkovou** jsme si povídali o tom, jak se za uplynulé dva roky osvědčily změny v organizační struktuře Českých drah.



### 8-9 ZPRAVODAJSTVÍ

Vlaky ČD se z Prahy do Českých Budějovic cestující dostanou mnohem rychleji. Po částečně zmodernizovaném koridoru zvládnou **Jižní expresy** cestu za 1 hodinu a 58 minut.

### 10-13 TÉMA

Rok se s rokem sešel a opět jsme pro všechny čtenáře připravili Velkou vánoční soutěž o zajímavé, hodnotné a jak jinak než železniční ceny.

### 15 LIDÉ A PŘÍBĚHY

Z oceněných zaměstnanců ČD ke Dni železnice je vlakvedoucí Oldřich Nejezchleba něčím odlišný. Zachránil život nevidomé a navíc se věnuje záchranně torza jednoho z jihomoravských hradů.

### 16-17 RECENZE

Jaké zajímavé tituly s železniční tematikou před Vánoci vyšly? Přinášíme několik tipů na dárek pod stromeček.



### 18-19 CESTOPIS

V kouzelném kraji Zábřežské vrchoviny se natáčela známá výpravná pohádka, místo však proslavila i lehce zapáchající dobrotu. Kdo by neznal **Bouzov** a tvargle?

### 20-21 HISTORIE

Už třicet let slouží cestujícím **výpravná budova kralupského** železničního nádraží. Její brány se otevřely na konci října roku 1986.



## Železničář

**VYDAVATEL:** České dráhy, a. s., nábř. Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1, IČ 70994226 | Vychází každý druhý čtvrtek v nákladu 11 500 výtisků. | e-mail: [zeleznicar@cd.cz](mailto:zeleznicar@cd.cz) | web: [zeleznicar.cd.cz](http://zeleznicar.cd.cz)  
**ŠÉFREDAKTOR:** Petr Slonek | **VEDOUČÍ ODDĚLENÍ:** Václav Rubeš | **GRAFICKÁ ÚPRAVA:** Sevenart, s.r.o. | **ADRESA REDAKCE:** Železničář, České dráhy, a. s., Generální ředitelství, nábř. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1 | **INZERCE A PŘEDPLATNÉ:** Eva Balíková, tel. 720 797 020, e-mail: [balikova@gr.cd.cz](mailto:balikova@gr.cd.cz) nebo [www.cdprovas.cz/predplatne](http://www.cdprovas.cz/predplatne). **UZÁVĚRKA INZERCE** je dva týdny před vydáním.

**HONORÁŘE DOPISOVATELŮM** se zasílají měsíčně bankovním převodem. Nemohou však být vyplaceny, pokud autor nesdělí redakci adresu, rodné číslo a číslo účtu. Nevyžádané rukopisy a fotografie se nevracejí.  
**VYDAVATELSKÝ SERVIS ZAJIŠŤUJÍ:** České dráhy, a. s., ZC Česká Třebová, PJ Praha, Tiskárna Olomouc | Registrováno Ministerstvem kultury ČR pod č. MK ČR E 6680 dne 4. 2. 2003. | ISSN 0322-8002

**TITULNÍ FOTO:** MATOUŠ VINŠ, motorový vůz 810.622 mezi zastávkami Domanice – Řepice.



UVÁZLO V REDAKČNÍ SÍTI



Moderní jednotku railjet v barvách rakouského dopravce ÖBB si v Praze na Novém spojení nenechal ujít **František Dvořák**. Snímek autor pořídil 14. listopadu z pražského Vítkova.

### Nezapomeňte na předplatné na rok 2017

Chcete si předplatit čtrnáctideník Železničář? Rádi byste měli včas aktuální informace a přečetli si zajímavá témata o dění v rámci Skupiny České dráhy i na tuzemské či zahraniční železnici? Zajistěte si magazín na celý rok! Cena předplatného na rok 2017 činí 500 Kč vč. 15% DPH. Předplatitelé získají šest oboustranných plakátů zdarma.

Objednat si můžete také výhodný balíček obou našich periodik (tedy i s magazínem ČD pro Vás). Za výhodné roční předplatné ČD pro vás a Železničáře zaplatíte 720 Kč. Podrobnosti naleznete na webových stránkách [www.cdprovas.cz](http://www.cdprovas.cz) v sekci předplatné.

Stávající předplatitelé naleznou uvnitř tohoto čísla složenku k úhradě našich periodik pro 2017.

Zároveň se ohledem na rostoucí náklady od ledna 2017 zvyšuje cena Železničáře ve volném prodeji z dosavadních 15 na 18 Kč.

## SLOVO ÚVODEM

Vážení čtenáři,

do zahájení nového období platnosti jízdního řádu pro rok 2017 zbývá již jen několik dní. Přináší navýšení provozních výkonů o 117 spojů denně nebo jinak vyjádřeno nárůst objemu výkonů 2,5 milionu vlakových kilometrů ročně. Z pohledu odvětví kolejových vozidel je stěžejní, že také narůstá počet dálkových vlaků vedených kvalitními vozidly s klimatizací a převážně také elektronickým informačním systémem o 25%. Rovněž v regionální dopravě dochází k maximalizaci provozního nasazení moderních vozidel. Tento nárůst musí být pokryt převážně vyšší intenzitou nasazení stávajících vozidel odpovídajících parametrů.

Tyto skutečnosti kladou zvýšené nároky na údržbu kolejových vozidel, zejména těch řad, které nesou břemeno popisovaných nárůstů výkonů. Zvýšené kilometrické proběhy vozidel představují nejen vyšší potřebu provozní údržby a zejména periodických oprav, kladou ale i zvýšené nároky na disponibilitu vozidel. Jinak řečeno, je třeba udělat více oprav za kratší dobu.

České dráhy proto již v předstihu v průběhu roku 2016 realizovaly zadávací řízení na periodické opravy hnacích i tažených vozidel, které reflektovaly zvýšené požadavky na disponibilitu vozidel, zejména zkrácení opravných dob. Většina zadávacích řízení je již ukončena. Byly uzavřeny smlouvy s vybranými opravárenskými podniky a na jejich základě jsou do oprav přistavována jednotlivá vozidla. To platí pro hnací vozidla i osobní vozy zavedených řad. Dále bylo nutné zajistit provádění periodických oprav těch vozidel, která byla u Českých drah zařazena do provozu poměrně nedávno, a tudíž se blíží k provedení svých prvních periodických oprav. To jsou především vozidla pořízená s podporou Operačního programu doprava v plánovacím období 2007 – 2013, ucelené netrakové jednotky railjet a osobní vozy s rychlostí 200 km/h.

Tato poslední skupina periodických oprav vozidel se řeší třemi různými způsoby. Opravy motorových vozů RegioSpider řad 840 a 841 budou prováděny ve vlastních kapacitách ČD, konkrétně v DKV Česká Třebová. Opravy jednotek RegioShark řady 844 již byly zahájeny v dceřině společnosti DPOV v jejím provozním středisku oprav ve Veselí nad Moravou. Periodické opravy elektrických jednotek RegioPanter, ucelených netrakových jednotek railjet a osobních vozů pro rychlost 200 km/h jsou řešeny formou zadávacího řízení externímu dodavateli. Všechna tři zadávací řízení jsou těsně před závěrem. Dozorčí rada Českých drah vyslovila na posledním zasedání souhlas s podpisem smlouvy s vybranými uchazeči.

Pro technické zajištění zlepšujících se služeb našim zákazníkům připravují České dráhy další veřejné zakázky investičního charakteru na modernizaci svých stávajících kolejových vozidel. Na prvním místě je nutné zmínit diskutovanou modernizaci 26 osobních vozů pro rychlost 200 km/h pro nasazení ve vlacích nově připravovaného expresního segmentu na tratích Praha – Plzeň – München/Cheb. Dále se jedná o vybavení dalších klimatizovaných osobních vozů palubní sítí WLAN pro možnost bezdrátového připojení k internetu. Elektrické jednotky Pendolino, ač to možná zní překvapivě, se blíží k okamžiku, kdy bude nutné provést modernizaci jejich interiéru v rámci modernizace vozidla v polovině životnosti. Při této modernizaci bude provedena zejména výměna panelů vnitřního obložení vozových skříní, renovace a částečná výměna sedadel a výměna kuchyňských spotřebičů v bistro oddíle. Samozřejmě mostí bude nový informační systém.

Všechny tyto kroky jsou nezbytným předpokladem pro to, aby byly České dráhy lépe připraveny hájit pozici národního dopravce na železničním přepravním trhu ČR.



**Rostislav Novák**

Ředitel Odboru kolejových vozidel





### České dráhy obhájily certifikát ISO 50001

Národní dopravec má za sebou obhajovací audit systému hospodaření s energiemi podle normy ISO 50001. Auditóři z certifikační společnosti Bureau Veritas České dráhy navštívili v listopadu a prověřovali vývoj v oblasti hospodaření energií a chystané projekty v této oblasti, které by měly vést k úsporám energie. Auditóři navíc navštívili provozní pracoviště v Brně a Olomouci, kde prověřili oblast správy budov, kolejových vozidel, ale i Zákaznického personálu. S výsledky auditu a stavem systému se vedení ČD v čele s členem představenstva Michalem Štěpánem seznámilo v pátek 25. 11. Dopravec poprvé systém hospodaření s energiemi certifikoval přesně před rokem. (hol)

### Ve vlaku do Hofu jel i spisovatel Páral

České dráhy a společnost Oberpfalzbahn vypravily v rámci festivalu Literární Františkovy Lázně speciální happeningový vlak. Motorová jednotka Alstom Coradia Lint německého dopravce vyrazila z Chebu přes lázeňské město až do německého Hofu a zpět. Na palubě se kromě všech milovníků literatury objevili i významní tuzemští autoři, jmenujme například spisovatele Vladimíra Párala nebo básnířku Alenku Vávrovou. Kromě podpisů osobností si mohli cestující odnést příjemný zážitek z poslechu úryvků řady autorů nejen z Čech, ale i Německa. O hudební doprovod se postarali kytarista Jiří Dědeček, harfistka Zbyňka Šolcová nebo duo Good Time. V Hofu pak účastníci jízdy navštívili tamní knihovnu. (hol)



## Fenomén Laminátek připomínají

Legenda mezi elektrickými lokomotivami, Laminátka, se dočkala zvětšení do podoby malosériového modelu. Jedinečnou možností pokochat se krásou těchto strojů převedených do měřítka 1:87 mají zájemci v Domě vláčků na pražských Petřínách. Vystaveny jsou v rámci cyklu „Legendy na kolejích“ na jednom z kolejíšť hned tři makety Laminátek ve velikosti H0. Zpracovány jsou opravdu věrně a do všech podrobností. Každá z nich navíc nese odlišný nátěr, který charakterizuje jednotlivé etapy jejich provozního nasazení. První uni-

### Na Slovácko se sjeli evropští modeláři

Už tradičně ve sportovní hale v obci Hluk na Uherkohradištsku se uskutečnilo letošní setkání Sdružení přátel evropských železnic (FREMO). Na propojených modulech v měřítku H0, resp. H0e o rozloze 1 200 m<sup>2</sup>, se po čtyři listopadové dny proháněly známé stroje a osobní či nákladní soupravy z bývalých československých, maďarských, polských, rakouských či východoněmeckých železnic. Dorozumívání v hustém modelovém provozu bylo stylově telefonické, neboť letošek evokoval provoz v Československu v 70. letech minulého století. U „nabídky“ vlaků zahraničních kolegů asistoval vždy jeden člen z některého z českých modelářských spolků, jako například Zababov H0, Ostramo či Slovácko, ovládající němčinu nebo angličtinu. A aby bylo vše dokonalé, byly vlaky vybaveny dobovou dokumentací či objednávkami na přepravu z různých továren. (mah)







## modely v Domě vláčku

verzální střídavá lokomotiva S 489.0001 podle návrhu designéra Otakara Diblíka byla dokončena na jaře 1966 a poté předána do zkušebního provozu. Ještě téhož roku byla zahájena sériová výroba. Celkem bylo v letech 1966/67 vyrobeno 110 kusů těchto nestárnoucích strojů. Jako materiál pro výrobu skříní byl použit sklolaminát, díky čemuž získala lokomotiva atraktivní design a přezdívku Laminátka. Není divu, že jsou tyto stroje i po 60 letech provozu stále populární, a to i mezi modeláři, byť k masové produkci zatím nedošlo. (red)



FOTO: ČD, Dům vláčku

## Dispečerů Českých drah v Praze v novém

Regionální dispečink osobní dopavy Praha a současně celostátní síťový dispečink Českých drah změnily své působíště. Přestože jde o přesun pracovišť v rámci jedné budovy v Křížkově ulici, v sousedství autobusového nádraží Praha Florenc, jde o změnu podstatnou. Obě pracoviště, jak regionálních, tak i síťových dispečerů se nyní nachází v těsné blízkosti vedle sebe, a ne již tři patra od sebe. Dispečinky mají společné zázemí a prostory, kde nově dispečerů pracují, prošly významnou rekonstrukcí. Při ní došlo na bourání stěn, úpravu elektroinstalace, nově byly položeny počítačové a telefonní sítě. Nová je také podlaha. Všechno proto, aby místnosti co nejlépe odpovídaly práci dispečerů osobní dopavy. Veškeré práce se musely rozdělit na dvě etapy a trvaly dva a půl měsíce. Po úpravě prostor a přípravě vybavení, na kterém se podíleli i sami dispečerů, následovalo stěhování. To bylo pro všechny poměrně náročné, protože se uskutečnilo za provozu, tedy i během nastalých mimořádností, za což celému týmu dispečerů patří velký dík. (mah)



## Aktualizovaná verze e-shopu ČD spuštěna v ostrém provozu

Po nezbytném otestování byla ve čtvrtek 24. listopadu 2016 spuštěna aktualizovaná verze e-shopu Českých drah v ostrém provozu. Aktualizace této moderní a užitečné aplikace obsahuje mimo jiné nasazení nové platební brány ČSOB, podporu pro řízení poplatku při prodeji na UNIPOKU, úpravu výdeje na přímý vůz do Švýcarska – nově umožňujeme cestu na železnici 1185 i z bodu Buchs (SG), a také modifikaci bonusového programu k novému GVD (dvojnásobek bodů Praha – Brno a dvojnásobek bodů Praha – Ostrava). (red)



Společně nasazení českých strojů řady 380 a rakouských Taurusů řady 1116 mezi Lincem a Českými Budějovicemi dostává reálné obrysy. Během října a na začátku listopadu byli na stroje řady 380 zacvičeni vybraní strojvedoucí z Českých Budějovic, kteří si je vyzkoušeli na vlacích 1 540, 1 541 a 640. V druhém půli listopadu se naopak do Česka vydala dvojice vedoucích instruktorů z lokomotivního depa ÖBB v Linci. Günter Stadler a Karl Hamader – oba zkušení rakouští zaměstnanci absolvovali pod vedením specialisty pro mezinárodní provoz Zdeňka Mikeše a kontrolora vozby Bohumila Cinky tří denní teoretický i praktický kurz k vedení českého stroje řady 380. Rakušané potvrdili, že u 380 jde, na rozdíl od rakouských Taurusů, o zcela odlišné řízení. Především jde o ovládání vozidla jedním pákovým ovladačem jízdy a brzdy. (mah)

Rakušané i Češi se školili na řadě 380



# Spokojený zaměstnanec znamená spokojený zákazník

Zhruba před dvěma roky zažila organizační struktura Českých drah velké změny. Zanikla třináctka Krajských center osobní dopravy a organizační jednotka Vlakový doprovod osobní dopravy. Jejich zaměstnanci přešli do Odboru regionálních obchodních center (ROC) a do nové organizační jednotky Zákaznický personál (ZAP). Dopravce do jedné složky sloučil všechny provozní zaměstnance, kteří zajišťují styk se zákazníkem, doplňkové služby a odbavení cestujících. Jak se změny osvědčily, nám řekla ředitelka ZAP Jitka Kubíková.

JOSEF HOLEK | FOTO: MICHAL MÁLEK

**Před dvěma lety se změnila organizační struktura a vznikla nová organizační jednotka ZAP, v jejímž čele od počátku stojíte. Jak byste hodnotila uplynulé období?**

Zkraje nelehká otázka. Ale musím říci, že je za námi vidět kus práce. Řešili jsme řadu nových projektů, a ty se povedly. Daly by se rozdělit do dvou rovin: ve směru k zákazníkovi a k zaměstnancům. Povedlo se nám například úspěšně rozjet elektronickou aplikaci Hlášení na směnu. Zapomenout nesmím ani na aplikaci ČD Komunikátor, od které si slibujeme, želepší komunikaci s dispečerským aparátem nejen při mimořádnostech. Do ostrého provozu vstoupí s novým jízdním řádem. Co se týče zákazníků, pak se jednoznačně zlepšila kvalita služeb a komunikace směrem od našich lidí k nim. Zaměstnanci také daleko více dbají na ústrojovou kázeň a snaží se zákazníkovi vyjít maximálně vstříc. V pracovních skupinách jsme se účastnili mnohých projektů a jsem ráda, že jsme měli informace z první ruky. Mohli jsme tedy našimi názory přispět k formování požadavků na fungování příčinného systému.

**Na elektronické systémy ale vlakové čety potřebují patřičné technické vybavení. Mají ho?**

Jistě. Dokonce jsme tak daleko, že vybíráme konkrétní modely chytrých mobilních telefonů, se kterými budou aplikace stoprocentně funkční. Zaměstnanci musí cítit komfort při používání. Letos jsme jich pořídili tisícovku, příští rok nakoupíme ještě několik stovek. Postupně obměňujeme i počítače na pracovištích, dále plánujeme zřízení wi-fi ve vybraných lokalitách.

**Vnímáte i větší zpětnou vazbu od cestujících? Třeba i vy sama, když jedete vlakem, rozeznáváte rozdíl?**

Kolegové nebo přátelé mi vždy poskytují pozitivní i negativní zpětnou vazbu. Většinou ti, co jezdí vlakem jednou za rok, s překvapením říkají, jak se ČD zlepšily. Říkají mi, že máme milý personál, čisté vlaky a jezdíme obvykle na čas. Je to od národního dopravce krok dopředu a jednoznačně za tím stojí i zaměstnanci ZAP.

**Dovedete je k tomu motivovat?**

Když jsem nastoupila na pozici ředitelky, prostřednictvím supervizorů a vedoucích zaměstnanců jsem si nechala udělat průzkum, jak a čím jsou zaměstnanci motivováni a čím by chtěli být motivováni. Jedničkou byly peníze. Jenže finančně je můžeme motivovat pouze ve stanovených mantinelech. Jistou motivací, avšak nikoli všelékem, jsou mimořádné odměny. Ty pak udělujeme v případech mimořádných výkonů. Podle mě je ale stejně důležité povědomí kolegů, že o jejich

nasazení víme a vážíme si ho. Proto říkám, že si kvalitní práce lidí nesmírně cením a všichni za ni zaslouží velký dík!

**Vraťme se k přístupu zaměstnanců vůči cestujícím. Co jste na již nastavených pravidlech zlepšovali?**

Úroveň prozákaznického servisu musí kontinuálně reagovat na požadavky našich zákazníků. Jsem přesvědčena, že nám se to daří. Zaměstnanci vesměs pochopili, že je zákazníkovi nutné vyjít vstříc, poskytnout mu služby, které očekává, a to i kvůli vstupu konkurence. Nemůžeme cestujícím poskytnout jen základní standard – odbavit, odvézt.

**U zaměstnanců se nyní dbá na tzv. měkké dovednosti, jaký na ně máte názor?**

Opět jako v případě moderních technologií jsou měkké dovednosti pro naše lidi zásadní. Patří mezi ně schopnost nekonfliktní komunikace se zákazníkem, umění naslouchat jeho potřebám a vyřešit požadavky zákazníka k jeho naprosté spokojenosti. Domnívám se, že jsou důležité i pro střední a vyšší management společnosti. Všichni musí vědět, jak by měli se svými zákazníky komunikovat, co to přináší a co to přinést může. Dále je nesmírně důležité, aby dovedli různě školené prvky uvést do praxe. Sami musí chtít jednat tak, aby splnili pravidla moderního prozákaznického přístupu. Není to o principu vnucování, ale ztotožnění se.

**A funguje to?**

Určitě máme drobné rezervy. Nyní rozjíždíme projekt vzdělávání v komunikaci pokladníků a informátorů, a to nejen při mimořádných situacích. Chceme více předcházet konfliktům se zákazníkem a naši lidé musí vědět, co smí a mají dělat. Tuto činnost pro nás bude zajišťovat naše dceřiná společnost Dopravní vzdělávací institut (DVI). Musím říci, že s novým vedením této firmy se komunikuje velmi dobře.

**Zůstaňte u vzdělávání. ZAP má v oblasti vzdělávání stanoven cíl systému managementu QMS a program jeho plnění v roce 2016. Na co jste se zaměřili nejdříve?**

Řekli jsme si, že zlepšíme komunikační dovednosti zaměstnanců při řešení krizových situací. Převodem dopravních provozních zaměstnanců tzv. živé dopravní cesty jsme již při vzniku ZAP zdědili problém v oblasti operativy a mimořádností. I s tímto jsme se vypořádali – zavedli jsme novou funkci dozorců osobní přepravy ve směně, kdy se školený provozní zaměstnanec za-

”

V souvislosti s blížícím se koncem roku bych všem zaměstnancům ZAP ráda poděkovala za jejich smysl pro týmovou práci, ochotu a pracovní nasazení. Vážím si dobře odvedené práce, těším se na vzájemnou spolupráci i v nadcházejícím roce a věřím, že jako organizační jednotka dokážeme úroveň služeb poskytovaných cestujícím nejen udržet, ale i dále pozvednout. Přejí všem klidné prožití svátků vánočních a do nového roku 2017 mnoho zdraví, štěstí, spokojenosti a pracovních i osobních úspěchů.





## JITKA KUBÍKOVÁ

U tehdejších ČSD začala pracovat v roce 1988 jako signalistka, následně výpravčí. Postupně působila na různých pracovních pozicích v provozu i v managementu, což přispělo ke zvýšení jejího profesního rozhledu. Od 1. 7. 2014 byla představenstvem společnosti pověřena řízením organizační jednotky ZAP a od 1. 10. 2014 je její ředitelkou. Absolvovala Univerzitu Pardubice, Dopravní fakultu Jana Pernera, obor Dopravní management, marketing a logistika.

měruje na mimořádnosti ve svém obvodu a řídí tok informací mezi zaměstnanci a dispečerským aparátem, respektive směrem k cestujícím. V plnění cíle budeme pokračovat i v roce následujícím.

### **Letos jste rozjeli i školení personálu, který doprovází vlaky vyšších kategorií. O co se jednalo?**

Spíše šlo o seminář, kde je Michal Štěpán, člen představenstva ČD, seznamoval s vizí společnosti. Nejen tito zaměstnanci by měli být vtaženi do dění. Nyní vědí, co je čeká, jak pokračuje obnova vozového parku, co se plánuje v dalších letech. Setkalo se to s úspěchem, semináře se zúčastňovali někteří odboroví partneři. Zajímalo je to a ohlasy byly kladné.

### **Pomohlo to i vám?**

#### **Pochopila jste, co zaměstnance nejvíce trápí?**

Ano, nebylo to jen o prezentaci. Zaměstnanci s námi sdíleli provozní problémy, které je nutné řešit. Diskuze byly na několik hodin. Z těchto schůzek vznikl i nápad na vytvoření e-mailové adresy namety@zap.cd.cz, kam mohou všichni zaměstnanci ZAP sdělovat své postřehy a dávat náměty na zlepšení. Všemi podstatnými se již spolu s kolegy z úseku osobní dopravy zabýváme. Navíc vyrazím do regionů, kde s pracovníky diskutuji o tom, co se u nich děje, co by se mělo zlepšit a případně jim dám zpětnou vazbu, co změnit lze, a co nikoli. Má to svůj význam, protože o některých věcech tady v Praze neznáme příslušný detail a ani bychom to nezjistili od stolu – nejčastěji se to týká vozby, turnusů a různých vylepšení na pracovišti.

### **Podáváte to jako praktické věci.**

#### **Jste ale pak schopni problémy řešit pružně?**

Ano. Podněty postupujeme odborným útvarům GR a lze říci, že leckteré vyřešíme za několik hodin. Jako zpětnou vazbu pak zaměstnanci mohou brát změny, které avizujeme i v interním bulletinu Železničář zpravodaj.

### **Máte v plánu změny organizační struktury, nebo si vše sedlo?**

Změny neplánujeme a věřím, že takto nastavená struktura vyhovuje. Vše máme nastavené, v celé republice může pro zákazníky fungovat vše stejně, podle určitého standardu. To byl jeden z důvodů sloučení vlakového doprovodu a staničního personálu.

### **Co plánujete na rok příští?**

#### **Co mohou zákazníci i pracovníci ZAP čekat?**

U zaměstnanců budeme celý příští rok pokračovat v komunikačním školení osobních pokladníků a informátorů, pro přednosty osobních stanic a dozorců osobní přepravy plánujeme školení zaměřené na vedení lidí. Jsem přesvědčena, že je nutné zaměstnance dále vzdělávat. Zákazník by to měl poznat opět na komunikaci vůči sobě. Pak se k nám bude chtít vracet a cestovat s námi. Naši lidé musí být vstřícní, usměvaví, empatičtí, pohodoví a upravení. Bude pokračovat i rozšiřování poptávaných doplňkových služeb, jako jsou například ČD Směnárny, ČD Bike, doplňkový prodej. ◆





### PŘIJET AUTEM, ODJET VLAKEM

Snahou Penty je co možná nejvíce omezit množství aut na povrchu, a proto by ráda nabídla dostatek parkovacích míst v podzemních garážích. Cílem je, aby plánovaný bulvár v ulici Na Florenci měl primárně pěší charakter a místo parkujících aut zde byla spíše zeleň. Lidé by pak nemuseli klíčkovat mezi vozidly a mohli pohodlně přestoupit na vlaky. Nájezd do garáží bude prý řešen ze severojižní magistrály.

# Okolí Masarykova nádraží se promění v moderní čtvrť

Okolí pražského Masarykova nádraží se brzy promění k nepoznání. Investiční skupina Penta zde totiž hodlá vybudovat luxusní čtvrť s několika budovami s kanceláři a obchody. První objekty zde vyrostou do tří let. Iničiatorem kultivace prostoru včetně rekonstrukce nádraží jsou České dráhy. Kompletně hotovo by mělo být do roku 2025.

JOSEF HOLEK | FOTO: ARCHIV ČD, VIZUALIZACE: PENTA

V okolí pražského Masarykova nádraží má podle plánů v nejbližších letech vyrůst moderní čtvrť s kanceláři a obchody. Výstavba širokého bulváru lemovaným osmičkou budov potrvá do roku 2025 a zahrnovat má i rozsáhlou rekonstrukci nádraží. Projekt Prague Central Business District, za kterým stojí investiční skupina Penta, vychází z dílny již nežijící architektky Zahy Hadid. O revitalizaci zatím nepřilíší vzhledného místa se České dráhy snaží déle než deset let.

„V okolí nádraží plánujeme kromě výstavby kancelářských budov také vybudování veřejných a parkových ploch. Počítáme i s rozšířením a přestavbou ulice Na Florenci tak, aby z ní vznikl skutečný městský bulvár se širokými chodníky, vzrostlými stromy a množstvím předzahrádek kaváren a restaurací,“ přiblížil projekt manažer Penty Pavel Strelbov. Cílem je vylepšit současnou infrastrukturu pro pěší, kdy nově propojí Nové Město, Žižkov a Karlín. Toto propojení tak bude pro pohyb rezidentů a veřejnosti mezi těmito dopravními uzly daleko příjemnější a jednodušší. K tomu přispěje i unikátní zastře-

šení části Masarykova nádraží, kde v budoucnu vznikne jakési nové náměstí se zelení.

### Komfort nejen pro cestující

Celé nádraží se kompletně změní, byť historický ráz budov bude zachován. Objekty jsou totiž památkově chráněné. „Jiná však bude skladba služeb pro veřejnost. Vzniknou nové kavárny, restaurace, obchody a další služby nejen pro cestující, ale i pro ostatní veřejnost,“ konstatoval Strelbov. „Změní se i počet kolejí a nástupišť. Kolejím ustoupí křídlo nízkých budov směrem k ulici Na Florenci. Výpravní budova

### ČD akcionářem projektu

Iničiatorem výběrového řízení na developera, který revitalizaci provede, byly České dráhy. Vítězem tendru se o rok později stala akciová společnost Masaryk Station Investment (MSI). ČD a MSI jsou od té doby akcionáři společného podniku s názvem Masaryk Station Development (MSD), který vznikl právě za účelem rozvoje celého území. Nyní dopravce v MSD vlastní 34 procent akcií, MSI zbylých 66 procent.

v majetku ČD je už nyní postupně rekonstruována a na pozemky, které nepatří SŽDC, má předkupní právo Penta. Národní dopravce navíc do druhé poloviny příštího roku vybuduje ČD centrum s pokladnami, zázemím zaměstnanců a nové veřejné toalety,“ doplnil výčet změn Petr Král z odboru správy a prodeje majetku ČD.

Myšlenka na přestavbu lokality nádraží je stará už déle než deset let. Za změnami kromě jiných stojí i národní dopravce. „Pozemky a jednotlivé objekty kolem výpravních budov byly zahrnuty do nemovitostního projektu už v jeho počátku, tedy v roce 2003,“ připomněl Král.

### ČD si vydobily své

Než se ale tak stalo, ČD v letech 2004 až 2008 uzavřely s MSD soubor smluv, na jejichž základě měl začít projekt revitalizace výpravních budov i jejich okolí. Na čas se však běh celého díla zpomalil. Už na podzim 2011 však do MSI – MSD vstoupila Penta a teprve pak se začaly plány opět naplňovat. ČD se podařila aktualizace souboru smluv a okamžité zahájení prací na rekonstrukci budov s jasným harmonogramem. Rovněž zajistily nezpochybnitelnost vlastnického práva k výpravním budovám, redukovaly předkupní práva a práva budoucí koupě pouze pro území určené k developerským záměrům MSI nebo vylepšení svého postavení v projektu z pohledu koncesního zákona. „Spolupráce je úspěšná a smluvní závazky jsou plněny,“ dodal Petr Král s tím, že první etapa rekonstrukce hal se uskutečnila již před čtyřmi roky. Nyní běží druhá etapa, při níž jsou měněny podlahy a opravovány interiérové fasády budov. Novotou září i trafostanice v suterénu. První část pozemků, zhruba 10 tisíc čtverečních metrů, Penta vykoupila od ČD letos v lednu za 235 milionů korun. Na celý bulvár jich potřebuje 22 tisíc.

Celková investice do projektu Prague Central Business District přesáhne částku 6,5 miliardy korun. Jen opravy výpravních budov a nádražní haly vyjdou na 135 milionů korun. Počítá se s tím, že nádraží jako takové bude zrekonstruováno do konce roku 2018, přičemž první nově postavené budovy budou hotovy v první polovině roku 2020 a celý projekt by pak měl být dokončen během dalších pěti let.





# Jižní expresy zvládnou trasu pod 2 hodiny

Vlaky Českých drah z Prahy do Českých Budějovic výrazně zrychlí. Po částečně zmodernizovaném koridoru zvládnou expresy cestu za 1 hodinu a 58 minut, zpět budou o šest minut pomalejší. Jižní expresy s kvalitním servisem se tak stávají konkurenceschopným dopravním prostředkem vůči autobusům i automobilům. Vyzkoušeli jsme to na vlastní kůži.

JOSEF HOLEK | FOTO: AUTOR

**M**yšlenka na zkrácení trasy z Prahy do Českých Budějovic pod dvě hodiny už není utopická. České dráhy se zavedením nového jízdního řádu vypraví devět párů expresních vlaků. Jízdní doba na lince Ex 7 se zkrátí ze současných dvou hodin a 23 minut na hodinu a 58 minut ve směru na jih a na dvě hodiny a 4 minuty ve směru opačném. Čtyři páry expresů prodlouží jízdu do rakouského Lince, jeden do Českého Krumlova. Po lince Praha-Ostrava je trasa do Budějovic druhou linkou schopnou konkurovat automobilové dopravě.

## Expresy v Táboře, rychlíky v Plané

„Chceme, aby se cestování vlaky maximálně zkvalitnilo. Do Českých Budějovic jezdíme po modernizované infrastruktuře a to vyžaduje, abychom nasadili nová nebo modernizovaná vozidla,“ řekl Michal Štěpán, člen představenstva ČD odpovědný za osobní dopravu. Na jižní expresy nyní nasadí dopravce soupravy tvořené moderními vozy řady Bee<sup>238</sup>, Bdpce<sup>231</sup> a Aee<sup>41</sup>. V čele vlaku stane lokomotiva řady 380.

Spoje budou rozloženy do celého dne s tím, že v ranní špičce do Prahy a v odpolední opačným směrem pojedou ve zkráceném hodinovém intervalu. „Tím se podstatně zlepší dostupnost jihočeské metropole i Tábora, který je jejich jedinou zastávkou,“ doplnil Štěpán s tím, že rozsah běžné rychlíkové dopravy je podobný jako letos. Rozdíl je nepatrné zrychlení a fakt, že rychlíky nově zastaví v Plané nad Lužnicí. Zlepší se také ve-

## Kdo s koho

Zavedením expresů se vlaky dostávají i do velké časové výhody oproti autům a autobusům – soupeře poráží v pomyslném závodu zhruba o dvacet minut. Členové redakce Železničáře se rozdělili na dvě skupiny, přičemž jedna se vydala do Budějovic speciálně vypraveným reprezentačním expresem, druhá redakční Škodou Fabia. Abychom byli objektivní a neměřili jen čas mezi nádražími, stanovili jsme za výchozí bod pražské Petřské náměstí, cílovým pak hostinec v budějovické ulici Karla IV. Ač musela „vlaková“ skupina dojít na metro a z nádraží se opět pěšky přesunout do restaurace, dokázala být na smluveném místě o 14 minut dříve. Posádka automobilu, pečlivě držující rychlostní limity, se potýkala s hustou dopravou i stavební činností. Trochu jí pomohl několikakilometrový úsek dálnice D3 a u Tábora se dostala na chvíli do vedení, zdržel ji však ucpaný příjezd do Českých Budějovic.



Do čela Jižních expresů, tvořených moderními vozy řady Bee<sup>238</sup>, Bdpce<sup>231</sup> a Aee<sup>41</sup>, nasadí dopravce lokomotivu řady 380. O novinkách informoval člen představenstva ČD Michal Štěpán a ředitel Odboru obchodu osobní dopravy ČD Jiří Jeřeta.

černí spojení mezi Prahou a Jihočeským krajem. Poslední celotýdenní večerní spoj z hlavního města pojedou až o hodinu a půl později ve 22:02, rychlík do Tábora vyrazí až ve 23:32. Z Budějovic na Prahu pak poslední rychlík vyjede ve 20:53.

Jižní expresy nabídnou i doplňkové služby včetně minibaru. Během jara bude ve vagonech nainstalována i technologie wi-fi umožňující připojení k internetu. „Samozřejmě zůstává klimatizace, oddíly se šesti místy i ve druhé třídě, elektrické zásuvky, moderní WC, audiovizuální informační systém anebo za jízdy blokované nástupní dveře ovládané tlačítky,“ doplnil Michal Štěpán. Nově bude přes České Budějovice a Rakousko vedeno také přímé noční spojení Prahy se švýcarským Curychem lůžkovým vozem. Ten bude v sezoně doplněn i vozem k sezení. ◆



## V PROSINCI SE MĚNÍ I JÍZDNÍ ŘÁDY REGIONÁLNÍ DOPRAVY

Jízdni řady regionální osobní dopravy se s příchodem nového jízdního řádu změny jen částečně, nastaly zejména minutové posuny časových poloh vlaků a ve většině krajů se mírně navýšil počet spojů. Přinášíme přehled nejvýznamnějších změn.

### Plzeňský kraj

Na trati z Chrástu u Plzně do Radnic bude nově jezdit 7 přímých spojů až z Plzně a 8 zpět. Mezi Svojsínem a Borem je naplánován provoz pouze od pátku do neděle, odpadají čtvrtéční spoje.

### Karlovarský kraj

O letních víkendech vyjedou cyklovlaky Cyklo Ohře (Sp) mezi Chebem a Karlovými Vary.

### Ústecký kraj

Vlaky směr Rumburk budou odjíždět z Děčína jako přípoje od pražských rychlíků. Od dubna do října budou v regionu jezdit turistické spěšné vlaky. Mezi Jedlovou a Rumburkem pojedou navíc 4 páry vlaků.

### Středočeský kraj

K nejvýznamnějším změnám patří rozšíření provozu vlaků z Prahy do Benešova, Berouna, Kolína a Kralup nad Vltavou.

### Jihočeský kraj

Mírné navýšení rozsahu dopravy v odpoledních hodinách zaznamená trať z Lipna nad Vltavou do Rybníka. Počet spojů bude navýšen i mezi Táborem a Pískem.

### Kraj Vysočina

Nově v sobotu odpoledne vyjede pár osobních vlaků mezi Žďárem nad Sázavou (15:39) a Novým Městem na Moravě (zpět v 16:04).

### Jihomoravský kraj

Kvůli poptávce cestujících přibýly spoje na tratích se silnou příměstskou dopravou například z Brna do Rájce-Jestřebí, Tišnova, Hrušovan a Nemočic. Navýšení spojů se dotkne i Břeclavska, Mikulovska a Hodonínska.

### Pardubický kraj

Krajský úřad objednal provoz dvou párů vlaků mezi Chornicemi a Velkými Opatovicemi. Ve Velkých Opatovicích bude zajištěna návaznost na vlaky z Boskovic a Skalice.

### Královéhradecký kraj

Zavedení nového grafikonu přinese nový spěšný vlak 1861 z Hradce Králové přes Týniště nad Orlicí

do Chocně. Z Týniště nad Orlicí pak bude zavedeno více přímých vlaků do Rychnova nad Kněžnou.

### Liberecký kraj

Dva spěšné vlaky přibudou mezi Libercem a Semily. O víkendů na zmíněné trase a ve směru na Frýdlant vyjedou i noční spoje. V pracovní dny ještě pojedou nový spěšný vlak z Horek u Staré Paky do Liberce.

### Olomoucký kraj

České dráhy nově zajistí provoz 15 párů osobních vlaků mezi Olomoucí a Kouty nad Desnou.

### Moravskoslezský kraj

Na trati mezi Frýdlant nad Ostravicí a Ostravicí bude nově zavedena taktová doprava. Navíc v tomto kraji ČD rozšiřují spojení z Bohumína do Katowic a zpět přes Chalupky. Nově zde pojedou 6 párů vlaků.

### Zlínský kraj

U přímých vlaků na trase Staré Město u Uherského Hradiště – Bylnice dojde ke zkrácení vlaků, a to jen v úseku Újezdec u Luhačovic – Bylnice a zpět s přestupem v Újezdci na dálkové vlaky. Doplňkové osobní vlaky z Uherského Hradiště do Bojkovic budou nově vedeny denně. (hol)





## Brněnský ČD Lounge připomíná Jiřího Boudu

Českému grafikovi a železničnímu dokumentaristovi Jiřímu Boudovi se České dráhy rozhodly věnovat na brněnském hlavním nádraží první zmodernizovanou VIP čekárnu ČD Lounge. Zákazníci si mohou prohlédnout nejen originální ukázky z mistrova díla, ale i ocenit komfort v podobě nabíjecích panelů pro mobilní telefony, tablety nebo notebooky.

MARTIN HARÁK | FOTO: JAN CHALOUPKA

České dráhy otevřely síť VIP čekáren ČD Lounge už před jedenácti lety. V nich si mohou cestující před jízdou odpočinout nebo se občerstvit. Dříve byly tyto salonky primárně určeny cestujícím rychlovlaků Pendolino, později se brány čekáren otevřely i cestujícím 1. třídy a dalších vlaků vyšší kvality. Oddělené a moderní prostory nabízejí zákazníkům klid, ale i bezplatný přístup k internetu, dětský koutek, elektrické zásuvky, toalety a někde i přebalovací pulty pro malé děti. Všechny ČD Lounge jsou navíc klimatizované, samozřejmostí jsou monitory s časy odjezdů, denní tisk, informační servis a pravidelný či stálý dozor zaměstnanců Českých drah.

S rozšiřující se klientelou se národní dopravnice rozhodl změnit ve svých čekárnách ČD Lounge design celého prostoru. „Vybrali jsme proto osobnosti spjaté s železnicí nebo regionem. Grafik a ilustrátor Jiří Bouda, kterému patří prostor pro cestující v Brně, byl předsedou Skupiny pro studium a dokumentaci železniční historie a významným způsobem se podílel na spolupráci právě s Technickým muzeem v Brně,“ vysvětlil krok Českých drah člen představenstva ČD zodpovědný za osobní dopravu Michal Štěpán a dodal, že je to rok, co tento významný fanoušek železnice zemřel. Upozornil, že brzy projdou podobnou renovací čekárny ČD Lounge v Praze a Pardubicích, které budou zasvěceny Nicholasi Wintonovi, respektive Janovi Pernerovi.

Součástí otevření znovuzrozené čekárny ČD Lounge v Brně byl i křest knihy o životě a díle Jiřího Boudy, která vychází díky nakladatelství Nadatur a řadě sponzorů, mezi nimiž nechybějí ani České dráhy. Její recenzi najdete na straně 16. Ve čtvrtek 24. listopadu na slavnostní akt na brněnském hlavním nádraží dorazil i grafikův syn Martin s chotí, autor knihy Ludvík Losos a ředitelka nakladatelství Nadatur Lenka Patrasová. „Při přípravě knihy o mém tátovi jsem si naplno uvědomil, jak ho železná dráha bavila už od útlého dětství. Tatínek byl skromný člověk, který si nepotrpěl na okázalost a na ovace nebyl zvyklý. A tak by se možná při otevření ČD Lounge jen zlehka pro sebe pousmál. Za celou rodinu jsem ale velmi vděčný, že malý kousek tátova díla v podobě devíti litografií je k dispozici i široké veřejnosti v železničním prostředí, které miloval nade vše,“ řekl Martin Bouda, který je sám litografem a s otcem v dospělém věku spolupracoval.

Autor knihy, historik a dlouholetý grafikův přítel, Ludvík Losos připomněl, že Bouda dokumentoval dění na železnici. Specializoval se na železniční infrastrukturu, oslovovaly jej lokomotivy, ale i nádraží a zastávky. Jeho fotodokumentace je dnes uložena v Národním technickém muzeu. Ředitelka Nadatury Lenka Patrasová o Jiřím Boudovi doplnila, že kniha byla díky podpoře rodiny připravena v rekordní době. „Největším oříškem byl výběr z tisíců nádherných mistrových děl, kdy jsme byli omezeni počtem stran. I přesto jsme padesát stran ještě přidávali a myslím, že to stojí za to,“ dodala Lenka Patrasová. ◆

### APLIKACE ZJEDNODUŠÍ KOMUNIKACI MEZI ZÁKAZNÍKEM A ČD

Objednávání míst ve vlacích pro větší skupiny bude s příchodem nového grafikonu přehlednější a rychlejší. České dráhy dokončují dále pilotní provoz upravené verze webové aplikace pro zákazníky na webu [www.cd.cz](http://www.cd.cz) s upraveným objednávkovým formulářem pro pokladníky. Zjednodušení se dotkne i skupin s koly. Výhodou pro cestující jedoucí na vlevo pro skupiny je místenka či vyhrazení místa zdarma.

„V objednávkovém systému přepravy skupin se soustředí veškeré informace o skupině včetně jejího složení. Systém posoudí kapacitu vlaku, výluky a další informace na trase a přepravu automaticky schválí. Pokud je na trase problém či mimořádnost, jsou konkrétní případy automaticky přiděleny dílčím řešitelům v regionech. Ti pak objednávky ladí se zákazníkem a po splně-

ní všech náležitostí je odešlou na rezervační kancelář na Generálním ředitelství ČD,“ popsala základní postup Naďa Bludovská z odboru obchodu osobní přepravy GR ČD.

#### Novinkou je formulář

Do webové aplikace je nově umístěn formulář, který umožňuje dobrovolně zadávat informace o plánované cestě skupiny s odlišným jízdovým (slevy apod.). Informace jsou potřebné pro komplexní vyhodnocování vytížení spojů, případné posílení vlaků a práci dispečerů. „Pokud vyvstane problém, jsme schopni operativně nabídnout jiné řešení,“ doplnila.

Za připomínku stojí fakt, že od 11. prosince letošního roku nebude možné zakoupit jízdenku pro více než pět osob mimo objednávkový sys-

tém. Pokladní vše zapíše do formuláře, na webu se zákazník odbaví sám. Každý ze skupiny pak má zdarma místenku, což je bonus, který zůstává.

Na začátku řešení problematiky přepravy skupin stály zkušenosti v objednávkách přeprav vozíčkářů a vývoj aplikace PreVoz. Jejím zavedením, odzkoušením a dopilováním se národnímu dopravci podařilo vyvinout nástroj, který zjednodušil objednávání, evidenci, rozesílání informací a pokynů dotčeným zaměstnancům ve stanicích i ve vlaku, ale i samotným imobilním cestujícím. Tento systém byl v roce 2014 oceněn Cenou Mosty od Národní rady zdravotně postižených. „Návazně na tuto aplikaci jsme stáli před úkolem připravit obdobnou aplikaci i pro objednávání přepravy skupin cestujících a skupin s bicykly,“ vysvětlila Naďa Bludovská. (hol)



# Ani v létě v ZC Velim nezaháleli

Po červnové kulminaci počtu výkonů nastal v obou hlavních prázdninových měsících ve ZC Velim určitý útlum. I tak měli někteří zákazníci náročné zkušební programy, našel se i prostor dokončit některé projekty a počet vozidel se rozšířil o další jednotky a lokomotivy. Naopak září jako by opět předurčilo vzrůstající náročnost provozu vstříc posledním měsícům roku.

DANIEL LOS, VEDOUČÍ ŽJO | FOTO: ROSTISLAV KOLMAČKA

Nejprve se vrátíme k brzdovým zkouškám na různých typech vozidel napříč všemi projekty. Nejvíce aktivní byly ze zahraničních zákazníků Bombardier a z českých Škoda Transportation. V několika projektech měli hlavní podíl i specialisté z brzdového oddělení Zkušební laboratoře VUZ (ZL).

Od začátku července disponoval Bombardier v prostoru ZC u Cerhenic dvěma jednotkami z rodiny TWINDEXX. Je nutné rozlišovat i jednotlivé typy těchto patrových vlaků určených pro Švýcarské státní dráhy SBB. V červenci se zkoušela nejprve osmivozová jednotka TSo1, která nese označení IR200, kde „IR“ znamená InterRegio, tedy vlak určený pro rychlou vnitrostátní dopravu s více zastávkami, a 200 je celková délka jednotky v metrech. Ve druhé polovině července se rozeběhly brzdové zkoušky i na kratší čtyřvozové verzi TS13, která je označena IR100, kde číslovka 100 znamená

U Škodovky zkoušky brzdy a protismyky tvořily zatím jen malou část plánovaných testů. V první polovině července se ve ZC objevila třetí lokomotiva v pořadí, která ovšem nese číslo 102.004-9. Přítomnost tří lokomotiv s sebou nese možnost využívat je jako pasivní nebo častěji jako aktivní zátěž při různých zkouškách. Na jednu směnu se na okruhu objevily opět dvě lokomotivy řady 380, konkrétně šlo o stroje 380.006 a 380.010. Pro druhou jmenovanou to nebyly jediné zkoušky, které zde v létě absolvovala. Hned na začátku září opustila cerhenickou základnu lokomotiva 102.001, aby se o tři týdny později ke zkouškám vrátila a vyměnila si místo s druhou v pořadí 102.002.

## Přijela osmivozová jednotka

U Bombardieru byla situace opačná. Zde tvořily brzdové zkoušky větší podíl v porovnání s harmonogramem ostatních zkoušek. Přesto klient konečně využil přítomnosti dvou jednotek ke stacionárním a jízdním zkouškám ve vícená-

jako tomu bylo v případě lokomotivního projektu Bombardier. Po prázdninách se nejprve do středočeských Cerhenic vrátil další ze střídavých Vectronů 193.930, následovaný v polovině září vícesystémovou lokomotivou 193.902, jejíž bok skříňně navíc zdobí unikátní polep v podobě dvojité šroubovice s vyznačením geneze typů lokomotiv a portrétem slavného německého vynálezce a průmyslníka Wernera von Siemens.

## Projekty Hitachi Rail

V srpnu se uskutečnila další ze zajímavých přeprav do ZC Velim. Rozdělené vozy jednotky ASR 385 opustily výrobní závod Hitachi Rail v Kasadu (Japonsko) a vydaly se na několikátýdenní cestu lodí do Evropy, aby poslední úsek své dlouhé pouti absolvovaly naloženy na silničních trailech ze severomořského přístavu Bremenhaven do České republiky. Po dodatečných terénních úpravách se vozy podařilo 19., respektive 26. srpna dostat poprvé na koleje a spojit v jednotku.

Paradoxem je, že spojovací vozy, které mohly být použity pro bezproblémovou přepravu jednotky po kolejích, dorazily do ZC Velim o dva týdny dříve. Jednalo se o upravené služební vozy řady Dmz. Jeden z těchto vozů byl posléze použit pro aerodynamické nastavení sběrače, kdy jednotka měla sběrač uchycený těsně pod trolejí a jako hnací vozidlo byla použita elektrická lokomotiva ÖBB 1144.093. Spojovací vozy jsou díky



Jednotka TWINDEXX od společnosti Bombardier ve čtyřvozové verzi pro SBB

opět délku soupravy v metrech. Absence některých součástí interiéru této jednotky byla důvodem naložení zhruba dvou tun zátěže, které jsou rozmístěny v soupravě po celou dobu zkoušek, nejen těch brzdových. Samozřejmě brzdové zkoušky se odehrávaly v různých stavech ložení. Dvorním vykonavatelem brzdových zkoušek je německá zkušební laboratoř TÜV SÜD Rail.

## Zvolili domácí zkušebnu

To tuzemská Škoda Transportation dala přednost spolupráci s domácí ZL, jejíž specialisté se podíleli i na brzdových zkouškách a zkouškách protismyky elektrických lokomotiv 109E (řady 380 ČD) i dalších jednotek a vozů vyrobených nebo modernizovaných v holdingu Škoda.

Ke zkouškám byla vybrána prototypová lokomotiva 102.001, na níž se uskutečnily v srpnu zkoušky brzdy a protismyky. Oficiální testy jsou plánovány na příští rok.

sobné trakci. Navíc na začátku podzimu dorazila do Velimi další osmivozová jednotka TSo8, která je tentokrát ve verzi IC200, kde „IC“ znamená InterCity, což je vlak určený pro expresní vnitrostátní přepravu, a číslovka 200, podobně jako v případě předchozích jednotek, je délka soupravy v metrech. Rozdíl obou typů IR a IC je zejména v uspořádání interiéru. V jednotce typu IC je k dispozici restaurační oddíl nebo samostatný služební a zavazadlový oddíl.

Všechny tři jednotky Bombardier dosáhly celkové délky půl kilometru, čímž přeskočily i jednotku ICx od německého Siemensu. Tento super dlouhý vlak se již ve ZC Velim zabydlel a zákazník nejprve potvrdil prodloužení zkoušek až do konce října, aby prodloužil spolupráci až do poloviny roku 2017.

Již v předchozím období nastal určitý útlum ve zkouškách lokomotiv Vectron a to se přeneslo i na období letních prázdnin. Neznamená to ovšem, že by Siemens veškeré aktivity přerušil,

variabilitě výměnných hlavic automatických spřáhel používány při přepravách různých drážních vozidel a ihned po skončení zkoušek sběrače se jednotky ASR 385 se vrátily do Německa.

Zkoušky jednotky má na starosti britská společnost Hitachi Rail Europe sídlící v Londýně. Během několikaměsíčního zkušebního období je v plánu provést trakční, brzdové, hlučkové zkoušky nebo třeba zkoušky EMC.

To druhý projekt, který má v gesci italská společnost společnosti Hitachi Rail ve ZC Velim, jsou zkoušky elektrické jednotky Metro Lima. Po sestavení všech šesti vozů v jednotku a počátečním stacionárním oživení začaly na přelomu června a července se zhruba měsíčním zpožděním i jízdní zkoušky. Zkušební program byl relativně náročný a čítal mnohdy i práci ve dvou směnách denně po celý týden nebo vždy jen s denní přestávkou. Provedeny byly zejména jízdní trakční, brzdové zkoušky a zkoušky protismyky, a to jak v prázdném, tak i v loženém stavu. ◆



TÉMA

# VELKÁ VÁNOČNÍ SO

Rok se s rokem sešel a opět jsme pro všechny čtenáře připravili Velkou vánoční soutěž o zajímavé, hodnotné a jak jinak než železniční ceny. Kdo poctivě pročítal všechna letošní vydání Železničáře, bude mít určitou výhodu. Získané informace totiž může využít při správném zodpovídání jednotlivých otázek.

Ať už výhrami rozšíříte svou knihovničku drážních titulů, obohatíte provoz na modelovém kolejišti, obdarujete pod stromečkem své blízké nebo se zapojíte jen proto, abyste otestovali své znalosti z oblasti železnice, věříme, že vám naše otázky otevřou dveře poznání dokořán. Kvíz o hodnotné ceny právě začíná!

Ačkoli se na první pohled zdát některé otázky trochu složitější, všechny odpovědi jsou skutečně obsaženy na stránkách letošních vydání Železničáře. Proto budeme v soutěži zohledňovat jen odpovědi se stoprocentní úspěšností. Přejeme příjemnou zábavu a hodně štěstí.

1 Kapesní nebo také Malé Bobiny původní řady E 422.0, později označené číslicí 100, sloužily zpočátku především k přepravě materiálu pro budování přehradní hráze lipenské přehrady. Do zkušební provozu první lokomotiva této nepočtené řady zamířila v létě roku 1957. Na jaké trati se tehdy objevila?

- a) na trati z Benešova do Prahy
- b) na místní trati Tábor – Bechyňka
- c) na trati Olomouc – Praha



2 Letos uplynulo už padesát let od chvíle, kdy se na plátnech kin poprvé objevil slavný oscarový film Ostře sledované vlaky. České dráhy si toto výročí připomněly 6. září, kdy z pražského hlavního nádraží vypravily zvláštní historický vlak. Jak se jmenoval?

- a) Expres Jiří Menzel
- b) Expres Loděnice
- c) Expres Bohumil Hrabal



5 Poválečné motorové vozy M 262.0 můžeme směle označit za legendární. V provozu vydržely neuvěřitelných šedesát let. Vyráběly se ve třech sériích v letech 1949 až 1960. Světlo světa jich nakonec spatřilo 238. Vyrobeno jich ale mělo být více. S kolika motoráky se původně počítalo?

- a) s 280
- b) s 300
- c) s 250



4 Dráha z dnešních Českých Velenic do Prahy na podzim oslavila 145. Narozeniny. O její výstavbu se zasloužily někdejší věhlasné firmy Vojtěcha Lanny a bratří Kleinů. Na vzniku se však finančně nepodílela přímo monarchie, ale zámožní aristokraté. Mezi nimi i představitel známého šlechtického rodu. Kdo to byl?

- a) Jan Adolf II. Schwarzenberg
- b) Albrecht ze Šternberka
- c) Jan IV. z Pernštejna



3 Nejdelším a nehlubším tunelem na světě, který byl vybudován ve Švýcarsku, začaly letos projíždět první zkušební vlaky. Úpatní Gotthardský tunel o délce 57 km výrazně zrychlí cestování mezi Curychem a Milánem. Jaká je maximální rychlost osobních vlaků v tomto tunelu?

- a) 160 km/h
- b) 230 km/h
- c) 200 km/h





# ÚTĚŽ ŽELEZNIČÁŘE



10

Poslední otázka je nesoutěžní, ale její zodpovězení je nezbytné k tomu, abyste byli zařazeni do soutěže. Týká se samotného časopisu Železničář. Jde nám o zpětnou vazbu. Rádi bychom věděli, co se vám v něm líbí a co byste naopak chtěli změnit.

- a) Na Železničáři se mi nejvíc líbí...  
b) Na Železničáři se mi nelíbí...

9 Ostravan, expres spojující Ostravsko s Prahou, jezdil bez přestávky od konce války až do poloviny prosince 2011, a po krátké pauze je nyní opět v provozu. Vystřídalo se na něm mnoho různých strojů a vagonů. V roce 1975 se na něm objevil také prototyp známé diesellové lokomotivy. Jaké?

- a) Kyklop řady T 499.0  
b) Sergej řady T 679.1  
c) Hektor řady T 435.0



6 Motorové vozy a jednotky Ganz M 298.0 byly ve své době velice luxusní. Nejdříve sloužily jen na prestižních mezinárodních spojích Vindobona a Hungaria mezi Berlínem, Prahou a Vídní, respektive Budapeští. Později se přesunuly na vnitrostátní linky, například na spoje Radbuzan či Krušnohorský expres. Kdy skončila jejich zahraniční éra?

- a) 1. září 1975  
b) 25. května 1974  
c) 31. prosince 1980



7 Nejmenší traťové motorové lokomotivy původní řady T 47.0 jsou v provozu přes 60 let, a proto se z nich staly legendy. Vždyť která řada strojů se může pochlubit tím, že zahajovala poválečnou motorizaci našich tratí a i dnes je nepostradatelnou součástí vozového parku na tratích o rozchodu 760 mm? Kolik strojů se vyrobilo ve druhé sérii v roce 1958?

- a) 15  
b) 20  
c) 25



8 Společně se Slovenskou strelou patří k vrcholům předválečného umění československých železničních konstruktérů. Letos se unikátní historický motorový vůz Stříbrný šíp M 260.001 objevil znovu na českých kolejích. O jeho záchranu se zasadila dceřiná společnost ČD Výzkumný Ústav Železniční (VUZ). Jaké je jeho soudobé označení?

- a) 840.001  
b) 825.001  
c) 940.001



## JAK SOUTĚŽIT?

Své odpovědi posílejte na redakční e-mailovou adresu [zeleznicar@cd.cz](mailto:zeleznicar@cd.cz), jako předmět uveďte: Vánoční soutěž. Odpovědi uvádějte ve formátu: 1 a), 2 b), 3 c), ... Pro případ výhry připojte své jméno a příjmení, korespondenční adresu a ideálně telefonní kontakt. Pro úspěšnou účast musíte správně zodpovědět všechny otázky. Do soutěže budou zařazeny e-maily, které dojdou na uvedenou adresu do půlnoci (24:00) 15. prosince. Výherce budeme kontaktovat elektronicky nebo telefonicky bezprostředně po vyhodnocení. Neodpovídejte prosím papírovou korespondenci, z kapacitních důvodů nejsme schopni klasickou poštu třídit a vyhodnocovat. Na výhry neexistuje právní nárok.



partner soutěže

## CO MŮŽETE VYHRÁT?

1 Model lokomotivy Peršing ve velikosti H0 v hodnotě 4 700 Kč



2 Kniha Parní lokomotivy řady 498.1 v hodnotě 1 860 Kč



3 Malý atlas lokomotiv 6x + čs. Lokomotivy ve světě v hodnotě 580 Kč



4 Flash disky (10x Bastard, 10x Stadler) – 20 výher á 150 Kč



5 Tři rodinné vstupenky v hodnotě 550 Kč do Domu vláčků + kniha Kolejstě našich modelářů





INZERCE



# POZOR VLAK

TV MAGAZÍN

sp5ort

**PREMIÉRA**

KAŽDOU POSLEDNÍ STŘEDU  
V MĚSÍCI NA TV SPORTS

VŠECHNY  
BARVY  
ŽELEZNICE



WWW.POZORVLAK.CZ

Producent pořadu:  
AŽD PRAHA



Z celé řady oceněných zaměstnanců Českých drah ke Dni železnice je břevlavský vlakvedoucí Oldřich Nejezchleba přeci jen něčím výjimečný. Nejenže svou duchapřítomností zachránil před jistou smrtí nevidomou ženu na pražském hlavním nádraží, ale zároveň se ve volném čase věnuje rekonstrukci torza jednoho z jihomoravských hradů. S manželkou a partou nadšenců opravují zříceninu hradu Cimburk u Koryčan na Kyjovsku. Stal se tak vlastně hned dvojím zachráncem.

# Vlakvedoucí se stal hned dvojím zachráncem

MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOR

Dvacátého června letošního roku vypadalo po dojezdu rychlíku 984 z Brna na pražské hlavní nádraží všechno úplně normálně. Vlak opustili poslední cestující a na peroně zůstala jen vlaková posádka, která měla odbavit soupravu na Odstavné nádraží jih. Ve chvíli, kdy dostal strojvedoucí souhlas k odjezdu na ONJ, zažili všichni na nástupišti horké chvíle. „V jeden okamžik jsem zahlédl, jak mezi vlakovou soupravu a nástupiště spadla nějaká cestující. Kolega průvodčí se rozeběhl k ní a já běžel informovat strojvedoucího, aby se hlavně nerozjížděl. Společnými silami jsme cestující vytáhli zpod vlaku na nástupiště. Zjistil jsem, že je nevidomá a navíc indisponovaná. Špatně komunikovala a byla v šoku, tak jsme přivolali záchrannou službu. Paní měla velké štěstí, že se viditelně nezranila a přežila pád pod vlak bez větší úhony. Když přijela sanitka, odevzdali jsme nevidomou ženu do péče záchranářů,“ zavzpomínal na pernou chvíli Oldřich Nejezchleba.

Nebyl to však první případ, kdy se stal svědkem pádu cestujícího do kolejiště. „Za třicet let, co doprovázím vlaky, jsem toho zažil nespočítaně, a tak ani nevím kolik jsem viděl pádů pod nástupiště díky nepozornosti či nějaké fyzické nebo psychické indispozici některých cestujících. „Většinou se to přihodí při nástupu nebo výstupu z vlaku, proto se dá reagovat poměrně rychle ještě před odjezdem soupravy, která by mohla způsobit fatální následky. Je to až neuvěřitelné, jak jsou lidé nepozorní, a tak když jsem ve službě, už hlídám pohyb lidí tak nějak automaticky,“ řekl vlakvedoucí.



Člověk je ale živ nejen prací a řada z nás má různé koníčky. Oldřich Nejezchleba ale patrně většinu lidí trumfne, protože má opravdu neobvyklé hobby. Zachráncem není jen své profese, ale i v soukromí. Ve volném čase s manželkou a partou přátel řadu sezon zachraňují zříceninu hradu Cimburk u Koryčan na Kyjovsku, která se nachází asi jedenáct kilometrů od železniční trati 340 z Brna do Uherského Hradiště. Snahou nadšených dobrovolníků je zakonzervování stávajícího zdiva a vězí tak, aby hrad dále nechátral. „Asi před čtyřmi lety jsem při jednom výletu navštívil Cimburk a viděl, že se na hradě pracuje, a tak jsem se s těmi lidmi dal do řeči a už tam zůstal,“ vysvětlil počátky svého hobby vlakvedoucí.

## Hlavní je zabezpečit statiku

Základní záchrannou prací této majestátní zříceniny je statické zajištění stavby, odstraňování náletových rostlin a vyplňování spár mezi kameny speciálním pojivem, což je vápenná malta, která se podobá té původní, jež se používala před staletími. Důležitou prací jsou i opravy korun hradeb. První práce na záchrane Cimburku započaly podle Oldřicha Nejezchleba zhruba před čtvrtstoletím díky nadšeným trampům. Opravdu zásadní práce se rozjely asi před dvaadvaceti lety, kdy vznikl spolek Polypeje, který začal s konzervací a oživením této památky. Později na Cimburku prováděla výzkum středověkých malt profesorka Rovnaní-

## OLDŘICH NEJEZCHLEBA

Vlakvedoucí ZAP Brno, SVČ Břeclav

Po vyučení na Středním odborném učilišti železničním v Jimramově v oboru Železničář v roce 1983 odchází k tehdejší Československým státním drahám jako doprovod osobních vlaků do Veselí nad Moravou. Před sametovou revolucí odchází na dva roky mimo „jízdu“ a pracuje nejprve jako signalista na stavědle v Moravském Písku, později jako traťový dělník. Po roce 1993 odchází za lepším výdělkem do stanice Praha hlavní nádraží, v roce 1995 se vrací zpět na Moravu a od té doby slouží jako vlakvedoucí v Břeclavi.

„ Za třicet let, co doprovázím vlaky, jsem toho zažil nespočítaně, ani nevím, kolik takových příhod jsem už viděl.“



ková ze Stavební fakulty ČVUT v Brně. „Na základě tohoto bádání se snažíme o věrnou repliku pojivového materiálu, což se nám, myslím, poměrně dobře daří. Hrad nám pěkně roste pod rukama. Podle mých přátel máme ale ještě tak dvacet let práce před sebou, než se dostaneme ke zamýšlenému stavu zakonzervování středověkého hradu,“ dodal Nejezchleba.

## Atrakce pro každého

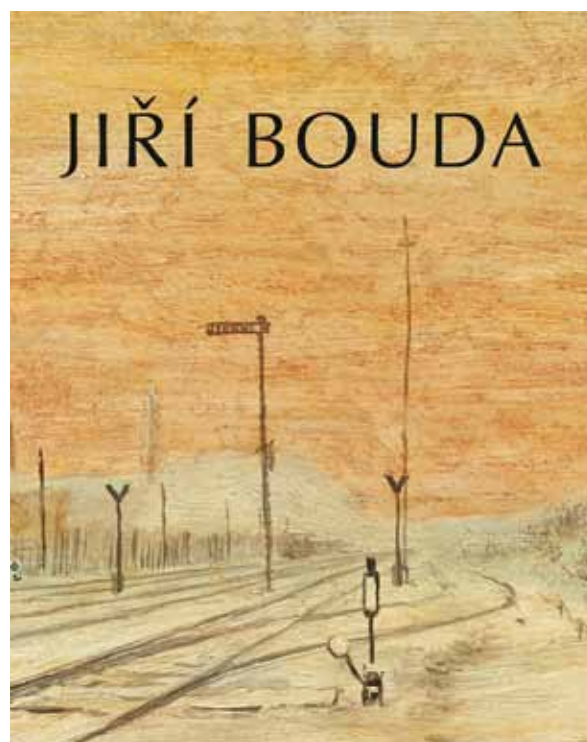
Na hradě mají od loňska postavenou věrnou repliku středověké keramické pece, kde se vypaluje takzvaná zakuřovaná keramika. „Vypálenou keramiku máme nejen pro své vlastní potřeby, ale například i pro turisty, kterých projde okolo našeho hradu ročně až dvacet tisíc. Ne-ní divu, protože jde o turisticky hojně navštěvované Chřiby, kudy vede známá Cyrilometodějská cyklostezka, takže o pozornost nemáme nouzi. Ale pro tu to neděláme. Spíše pracujeme pro vlastní potěšení. Já osobně budu rád, když po mě zůstane tady na zemi nějaká hmotná památka pro další generace,“ svěruje své pocity pan Nejezchleba, který je navíc hradním kuchařem a dobrovolně vyvábí pro své kolegy a kamarády různá jídla. „Když se má uvařit třicet až čtyřicet porcí jídla v polních podmínkách, tak se nedá moc vymýšlet. Nejméně pracná a rychlá jídla jsou zapékané těstoviny nebo guláše, v poslední době sklízela úspěch i moje sekaná. A když se k nám na hradě připojí kameníci, tak u každého musím počítat s dvojnásobnou porcí, protože oni potřebují nejvíce kalorií,“ usmívá se kuchař, stavební dělník a vlakvedoucí v jedné osobě. ◆



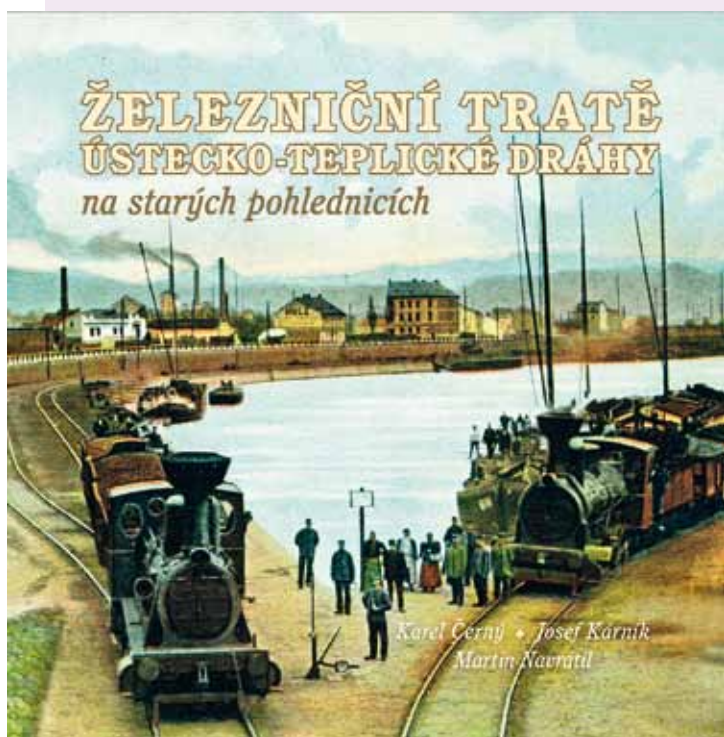
## RECENZE

### Jiří Bouda – život a dílo

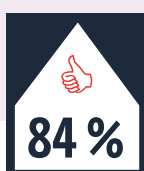
V polovině listopadu vydalo pražské nakladatelství Nadatur ojedinelou exkluzivní publikaci o životě a díle Jiřího Boudy – umělce bytostně spjatého s železnicí. Boudův dlouholetý kolega Ludvík Losos za přispění celé řady dalších přátel rozčlenil knihu do životopisné části, která je doplněna celou řadou neznámých fotografií z umělcova života. Druhá část se naopak věnuje samotnému dílu. V ní jsou uvedeny nejen mistrovsky školní a rané práce, ale i volná tvorba nebo tematické soubory, kam patří například pražské mosty či parní lokomotivy ČSD. Nechybí ani drobná grafika jako ex libris nebo novoročenky, ale také návrhy známek, plakátů či vlastnoručně vyrobené modely pražské veřejné hromadné dopravy. Na 248 stranách je na matném křídovém papíru k dispozici 547 fotografií a věrných reprodukcí výběru z výtvarného díla Jiřího Boudy. Publikaci s doporučenou prodejní cenou 950 Kč je možné objednat na e-mailu [obchod@nadatur.com](mailto:obchod@nadatur.com) nebo zakoupit přímo v sídle nakladatelství v Hybernské ulici 20 naproti Masarykovu nádraží v Praze. K dostání bude i v knihkupectvích s odbornou literaturou a literaturou o výtvarném umění, ale také v ČD centrech. (mah)



### Železniční tratě Ústecko-teplické dráhy na starých pohlednicích



Nakladatelství TVÁŘE ze Žďáru nad Sázavou vydalo již osmý svazek z tematické řady Železniční tratě na starých pohlednicích. Aktuální svazek autorů Josefa Kárníka, Karla Černého a Martina Navrátila se věnuje historii bývalé Ústecko-teplické dráhy. Ta byla největší soukromou dráhou na našem území. Její počátky lze najít v roce 1856, kdy byla udělena koncese na výstavbu dráhy a ve stejném roce začala i vlastní výstavba. Stavělo se po etapách a první vlaky se na ní rozjely v roce 1858. Dráha v konečné fázi spojila Chomutov, Most, Teplice, Bílinu, Ústí nad Labem, Lovosice a později také Českou Lípou a Liberec. Celá ÚTD byla zestátněna až v roce 1923. Na 120 stranách mohou příznivci železné dráhy obdivovat staré pohlednice, fotografie, ale i faksimile kolejových schémat a plánů různých železničních stanic, včetně význačných budov. Tehdejší Ústecko-teplickou dráhu dnes najdeme v podobě dnešních tratí SŽDC 130, 131, 086, 087 a 097. Okrajově jsou zachyceny i některé uhelné vlečky. Ve vázané knize jsou využity unikátní a dosud nepublikované pohledy ze sbírky Josefa Kárníka. Kniha stojí 329 Kč a lze ji koupit ve vybraných knihkupectvích či ve speciální prodejně Pragomodel v Klimentské ulici v Praze 1. (mah)

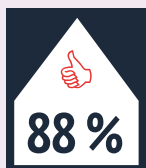
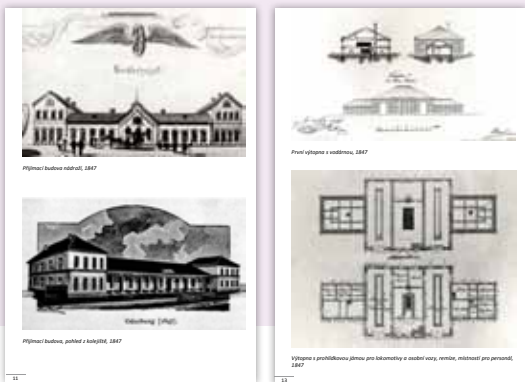




## Historie nádraží Bohumín

Pátý svazek Knihovny Železničního muzea moravskoslezského autora Vojtěcha Hermannu zachycuje historii uzlu Bohumín. Zaměřil se na vývoj stanice, výtopny a dalších subjektů, které zasáhly do jeho vývoje, neboť bohumínské nádraží je stále jedním z důležitých míst na železnici. Příchod parostrojní dráhy měl v dějinách města velký význam. Hlavním přínosem byl vznik nové části Bohumína po roce 1847, později přejmenované na Nový Bohumín. Další rozvoj nádraží byl spjat s vybudováním Košicko-bohumínské dráhy a napojením na pruskou Hornoslezskou dráhu prince Viléma. Vzhledem k tomu, že se železniční uzel nacházel na hranici s Pruskem, později s Polskem, jsou historické události vývoje stanice a výtopen spojeny také s tímto neoddělitelným fenoménem. Historie nádraží Bohumín představuje pro autora silné osobní pouto, neboť tam pracoval dvě desetiletí v lokomotivním hospodářství. Základem pro zachycení celé historie byly údaje zahrnuté v brožuře z roku 1967, v železniční Pamětní knize, v kronice železniční stanice Bohumín a lokomotivního depa Bohumín, doplněné novodobými událostmi, paměti železničářů, občanů Bohumína a vlastním badáním. Všechny kapitoly brožury se nemusí zdát vždy až tak poutavé, ale záměr přiblížit události dávno minulé splní. Brožura o 195 stranách je vybavena řadou dobových a současných fotografií, nákrešů a map a lze ji sehnat za 140 Kč například v Železničním muzeu moravskoslezském ve stanici Ostrava střed.

(red)



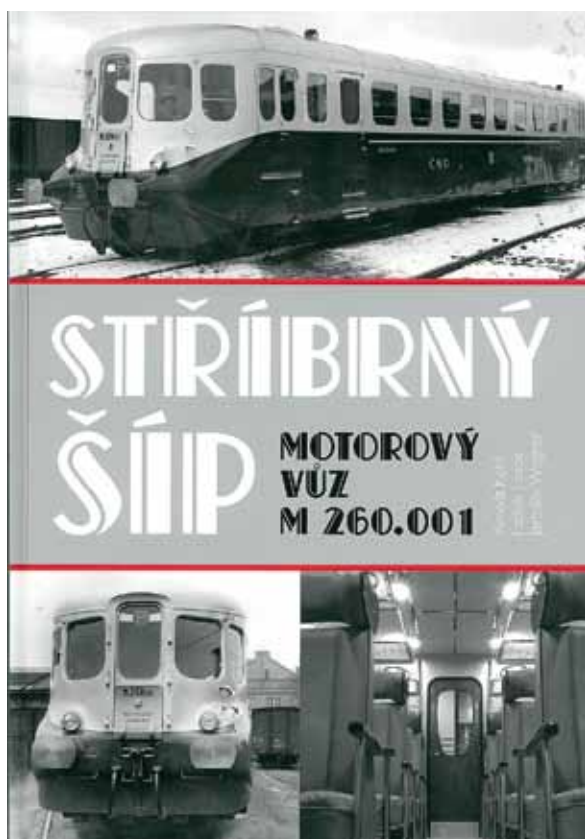


**Knihovna muzea**  
VYDÁVÁ NAKLADATELSTVÍ  
ŽELEZNIČNÍ MUZEUM MORAVSKOSLEZSKÉ

č.5  
2016



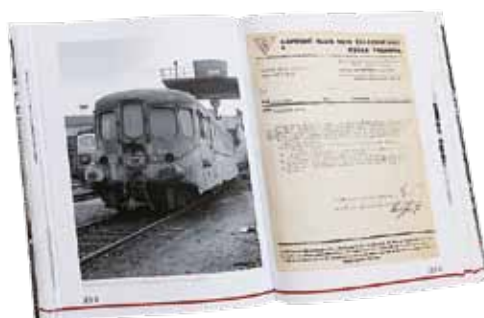
**Historie nádraží  
BOHUMÍN**



## Stříbrný šíp – motorový vůz M 260.001

Jako svou jednadvacátou publikaci vydalo nakladatelství RCH pro Výzkumný Ústav železniční (VUZ) poutavý příběh o legendárním Stříbrném šípu neboli motorovém voze M 260.001. Trojice autorů Arnošt Kohl, Ludvík Losos a Jaroslav Wagner se v díle čítajícím 423 stran věnuje celkem v osmi rozčleněných kapitolách nejen vlastní historii vozidla, tedy jak vůbec Stříbrný šíp vznikl, ale i designu a provozním osudům vozu M 260.001 od druhé světové války do jeho zrušení. Část je věnována záchraně odstaveného vozu a jeho zprovoznění. Řadu čtenářů zaujme i podrobný technický popis jak vozidla, tak opravy v DPOV v Nymburce. Ač jde o knihu technického rázu, všichni znalci železniční historie ocení strhující příběh tohoto jediného unikátního stroje, který se od roku 1939 pohyboval na československých kolejích. Na tehdejší dobu šlo o velmi komfortní a luxusní vozidlo, které po vítězství socialismu v roce 1948 upadlo v nemilost. Bylo odstaveno a chátralo. K jeho záchraně dopomohla dceřiná společnost Českých drah, Výzkumný Ústav železniční (VUZ), který se podílel i na vydání této nádherné knihy tištěné na křídovém papíře. Publikace je doplněna desítkami kvalitních černobílých a barevných fotografií, včetně nákrešů a faksimile dobových dokumentů. Knihu lze pořídit u vybraných knihkupců nebo si ji objednat přímo na mailové adrese piksovab@cdvuz.cz za výhodnou cenu 990 Kč.

(MAH)





# O princovi Tvarůžkovi a létající

Kdo by neznal jednu z nejoblíbenějších českých výpravných pohádek O princezně Jasněnce a létajícím ševci, kde hlavní role ztvárnili Jan Potměšil a Michaela Kuklová. Hlavní exteriéry se natáčely v kouzelném kraji Zábřežské vrchoviny a poblíž městečka, které proslavila pro někoho voňavá, pro jiné lehce zapáchající gastrolahůdka. Kdo by neznal Bouzov a tvargle...

PAVEL FREJ | FOTO: AUTOR

Na trati z Prahy do Ostravy je to zase bĕs. Většina koridorových staveb již byla dokončena, ale běžné údržbové práce v jediném dokončeném úseku znamenají jedno: osobní vlaky nahrazují autobusy, dálkové spoje nabírají desítky minut zpoždění a nákladní doprava je paralyzována. Na 10 km dlouhém úseku mezi Zábořím a Řečany pracuje dopoledne asi 20 dělníků. To fakt nejde změnit technologii práce a využít třeba noční hodiny? Přípoj v Zábřehu samozřejmě nestíhám, takže z osobního vlaku v Mohelnici vystupuju asi o půl hodiny později oproti plánu, ale do Loštic přijíždím autobusem o hodinu později.

## Loštice, centrum tvarůžků

Loštice by zůstaly v zásadě jen malou nevýznamnou vesnicí ležící pár kilometrů vedle dálnice z Mohelnice na Olomouc, kdyby se tu nepsala jedna ze skromných kapitol našich gastro dějin. Olomoucké tvarůžky. Tuhle svéráznou specialitu buď milujete, nebo kvůli jejímu oděru nesnášíte. A proč Olomoucké? Přestože se tvarůžky vyráběly především ve vesnicích v okolí, ono přízvisko jim zůstalo podle trhů v Olomouci, kde se prodávaly. A jak už název napovídá, jedná se o zrající sýr vyrobený z netučného kyselého tvarohu. Vůně a chuť s typickým zlatožlutým mazem je dána a mění se s dobou zrání. Asi zbytečné dodávat, že čím déle, tím lépe.

Počátek výroby v Lošticích se datuje zhruba do druhé poloviny 19. století, v bývalé výrobně v ulici poblíž náměstí se dnes nachází nově otevřené muzeum a podniková prodejna. Současná výroba v obci zaměstnává přes 100 lidí. Já ale nejsem muzejní typ, a kvůli zpoždění mířím rovnou do protější restaurace u Coufalů, která láka na pestrou nabídku specialit z tvarůžků. Zatímco výrobce vyzdvihuje nízké energetické a vysoké nutriční hodnoty svého výrobku, svérázná hospodská úprava ony výrobky často zabije, takže mám spíše obavy.

## Dialog u oběda

Je kolem poledne, restaurace praská ve švech, skupiny důchodců doplňují silničáři, kteří rekonstruují jednu z místních silnic. Díky hbitým číšníkům však obsluha odsýpá. Místo nacházím u právě uvolněné „čtyřky“ v rohu, uvolněná ovšem zůstane jen chvíli, přisedají ke mně dva vyhladovělí dělníci ve firemních montérkách a útrpně si objednávají „zase něco s tvarglema“ a rozvíjejí dialog. „Ty vole, tu je plno“, říká první. Druhý se dívá do mobilu a konstatuje: „Zejtra to zavřem úplně, to zas budou fronty až na dálnici.“ Česnečka s tvarglema s typickým oděrem doutná, první chod dokončen, přichází čas kolegů k upřimnosti. „Koukal jsem, že u toho mostka je to tako-



## BOUZOV

Národní kulturní památka, jedno z nejoblíbenějších filmářských míst, také jeden z našich nejnavštěvovanějších hradů. První písemné prameny se o něm zmiňují počátkem 14. století. Pohádkovou podobu získal hrad až po romantické přestavbě z přelomu 19. a 20. století. Podle některých pověstí se zde narodil Jiří z Poděbrad. Kromě známé Troškovy pohádky, která hrad výrazně proslavila, posloužil jako kulisa např. ve filmu Kopretiny pro zámeckou paní, Arabela se vrací aneb Rumburak králem říše pohádek, z poslední doby O princezně Fantaghiro nebo Rumplicimpracmr. Zimní okruh hradu je možné navštívit až do konce listopadu a pak opět od 1. března. Stejnomená obec v podhradí získala v roce 2002 ocenění Vesnice roku Olomouckého kraje.



# Mračence



vě hrbolaté. Nechcete to ještě jednou projet?“ A hned přichází odpověď. „Nevím, v té zatáčce nám to ujelo o patnáct centů, ale šéf říkal, že je to v pohodě. Sme to frézovali dvakrát, tak já nevím, víš co.“

Jako druhý chod si silničáři objednávají totéž co já. Bramborák s tvarůžky. Jíme společně, dobrou chut s nepřejeme. Přitom máme tolik společného. Holt silnice nejsou taková věda jako železnice. Zato bramboráky určitě! Nesnáším tuhle mastnou Univerzální Bramborákovou Hmotu, mezi které kuchař schovaný za výdejní přepážkou vložil a roztavil tvarůžky. Nic proti kombinaci, ale realizace jednoduše odbytá a rozhodně ne nízkokalorická.

## Na pohádkový Bouzov

Než se vydám na cestu po modré, musím ochutnat hit letošního léta. Tvarůžkovou zmrzlinu. Láká na ni tabule na náměstí. No, radši pojďme. Ne, že by šlo o nějaký pokažený výrobek, naopak, ale člověku se prostě přiči lízat slané. Alespoň mne ano, a tak vyhazuji zbytek zmrzliny do koše u současné výroby tvarůžky na okraji Loštic. Čeká mne asi 6 kilometrů v nenáročném terénu. Zatím mě nic poetického nepřipomíná scény z nějaké české pohádky, po druhořadé silnici se řítí každou minutu nějaké nákladní auto a blížící se hluk a varovné cedule mne vedou kolem kamenolomu Koží vrch. Lesní stezka pak kopíruje tok říčky Třebůvky a než se rozhodnu kýžené ticho, trochu potu odevzdám na stoupání u Babí skály. Nebýt stromů, byl by tu hezký výhled na okolní louky. Stoupám do polí nad vesnicí Jeřmaň a nebe nade mnou se dokáže hezky zasmát i škaradě zamračit. Princezna Mračenka má dnes rej. Létá po nebi jako nenasytná víla a ob-

čas zapláče. Před krátkými, ale vydatnými přeháňkami hledám úkryt v hustém stromoví.

Konečně ho vidím, hrad jako malovaný, na kopci oproti terénu mnohem vyšším, než jsem si představoval. Přestalo pršet. Promítám si scény z pohádky, kdy se švec Jíra pomocí křídel z jemné kůže snaží vysvobodit princeznu Jasněnku z věží královského hradu. Ted by se mi taková hodila. Zbývá mi vystoupat kopec a pokochat se krásnou kulisou hradu. U opraveného obecního úřadu se schází školní mládež, kterou sem právě dovezl autobus a které se evidentně nechce po škole ještě domů. Turistů minimum, protože počasí nepřije, a klid ruší jen skupinka zahraničních studentů, která se nemůže nabažit „selfiček“. Na hradě si lze vybrat z několika prohlídkových okruhů, dojmy z nich ale nechám na vás.

## Sluneční paní nepřišla

Zpáteční cestu volím místním autobusem přes Litovel a Červenku. Nebe černá a přes Bouzov se žene silná přeháňka. Jsem rád, že nastupuju do busu, a otrávené výrazy řidiče, který nemá nazpět na moji pětisetkorunovou bankovku, nijak nekomentuju. Oblačnost nás dohání a mění se téměř v bouřku. V Litovli vystupuju za silného deště a hledám stanici. Cože? Výluka? To snad ne... Naštěstí se stanoviště náhradní dopravy nachází hned proti nádražní budově, autobus přijíždí překvapivě načas, a do Červenky na hlavní koridorové trati přijíždíme dokonce o minutu dřív. Místo InterPantera je na zpožděném osobáku do Šumperka nasazen Tornádo řady 460. Rozjíždí se spíš jako vánek, a tak nabíráme dalších 5 minut zpoždění. Konec ale dobrý. Od té chvíle už jen s expresem ukrajujeme jízdní dobu, skončila i výluka mezi Záběřem a Řečany, a tak jízda krásně uspává, zvlášť když si dáte v Zábřehu pivo v nádražce U Welzla. Ale o tom až někdy jindy... ◆

## LITOVELSKÉ LOKÁLKY

Jednokolejná neelektrifikovaná regionální trať Červenka – Litovel – Kostelec na Hané (-Prostějov) nese v jízdním řádu číslo 273. Je dlouhá 41 km a první úsek z Červenky k litovelskému cukrovaru byl dokončen v roce 1886. V té době byla také původní stanice Litovel na Olomoucko – pražské dráze přejmenována na Červenku. Letos v září tak proběhly oslavy 130. výročí uvedení do provozu. Z Litovle předměstí odbočuje do Mladče ještě 6 km dlouhá odbočná trať (č. 274), na které byla v letech 1998 – 2006 a v JŘ 2010/2011 zastavena osobní doprava. Provoz na lokálkách zajišťují motorové vozy řady 810 a Regionovy.







Ocelový skelet tvoří značnou část kralupské výpravní budovy.

# Panelové nádraží v Kralupech slouží 30 let

Už třicet let slouží cestujícím výpravní budova kralupského železničního nádraží. Její brány se otevřely na konci října roku 1986 poté, co zde tehdejší normalizační politici a zástupci bývalých ČSD přestřihli symbolickou pásku. Objekt se pak na dlouhé roky stal jediným nově postaveným celkem na nově kompletně elektrifikované trati Praha – Děčín.

JIŘÍ HERAIN | FOTO: AUTOR, ARCHIV ČD

Stavba tamního železničního uzlu uvede-  
ným slavnostním aktem předání nádherně  
prosklené budovy s obřími leptanými vitrá-  
žemi veřejnosti tím ovšem neskončila. To  
podstatné však bylo hotovo – dlouho potřebné  
podchody na dílčí ostrovní nástupiště či žele-  
zniční estakáda ve směru na Děčín, tyčící se  
nad hlavní městskou silniční tepnou.

## Hotovo za dva roky

Stavba nové budovy nádraží fakticky trvala  
od konce května 1984, kdy zde nejprve vyrostla  
betonová konstrukce a dosáhla výšky čtyř nad-  
zemních podlaží. Na ní byla posléze nainstalo-  
vána ocelová část nosného skeletu.

Z hlediska zlepšení dopravní obslužnosti se  
obecně udělal v železničním uzlu v Kralupech  
obrovský kus práce. Všechny služby drah byly  
soustředěny na jediné místo. Veškeré koleje  
byly přeneseny na nové drážní těleso. Zmizelo



PROMÉTHEUS nesoucí oheň, symbolizoval i éru  
parních lokomotiv, bronzová socha stála v hale  
kralupského nádraží.

původní nádraží s četnými dřevěnými prvky  
podpírajícími střechem. Někdejší komplex ná-  
dražní budovy sloužil nepřetržitě od roku 1865  
až do roku 1982. Letitá stanice zažila i slav-  
nostní příjezd císaře Františka Josefa II. Mi-  
mochodem: dvorní vlak s panovníkem a jeho  
doprovodem se v Kralupech zastavil 17. června  
1901 na pouhých sedm minut za masové účasti  
lidí z Kralup a okolí.



Pohled do vstupní haly kralupského nádraží před 30 roky,  
kdy byla předána k užívání cestující veřejnosti.

Nové nádraží z roku 1986 se mohlo chlubit  
třemi zastřešenými nástupišti, k nimž později  
přibyla i další dvě pro obsluhu vlaků ve směru  
na Louny a Most, Velvary a Kladno. Stavbaři,  
tehdejší Železniční stavitelství a Průmstav, ten-  
krát, jak se říká, s odřenými zády splnili termín.  
Předané prostory ve výpravní budově se pak  
chvatně a jen s velkými obtížemi podařilo provi-  
zorně vybavit speciálním zařízením potřebným  
pro fungování nádraží i bezpečnost provozu.

## Kontroverzní Prométheus

Světlou, prostornou a zajímavě řešenou odba-  
vovací halu s pokladnami, čekárnami na ocho-  
zech v patře tehdy Kralupům podobná i daleko  
větší města v Československu mohla pouze  
závidět. Celkový dojem z haly zvenku i zevnitř  
byl velice příznivý. Trochu kontroverzní se  
v té době stala bronzová socha instalovaná  
na galerii nádražní budovy. Pocházela od br-  
něnského sochaře Ladislava Martínka (1926





- 1987). Skulptura představuje postavu běžícího Prométhea nesoucího oheň. Její figura je tak trochu zdeformovaná, Prométheus je tam v takovém zvláštním zobrazení, autor sochy chtěl zdůraznit jeho rozporuplný bolestný stav právě ve chvíli, kdy bohům bral oheň, aby jej předal lidem. Oheň, uhlí a lokomotivy tvořily ve stolecí páry jeden sourodý celek. Tvůrce chtěl údajně svou sochou i trochu připomenout tragický nálet na Kralupy v době II. světové války. Díky futuristickému ztvárnění se pak soše začalo pejorativně přezdívat „Mrzák“. Okolí budovy ale tehdy zcela určitě více hyzdil někdejší lihovar, který o sobě dával čas od času vědět silným oděrem hlavně z kanalizace, stejně jako proslulý kralupský podnik Vitana, jenž charakteristickou vůní přisádl do polévek tradičně „vítal“ cestující veřejnost.

Dnes je budova po třiceti letech provozu poněkud omšelá. Snad je to i pod postupným nánosem částic uhelného prachu, který vytrvale usedal na někdejší světlou fasádu z projíždějících otevřených vagonů s uhlím směřujících třeba do kladenských hutí. K vylepšení stávajícího vzhledu se údajně ale žádný ze subjektů, který ji obývá, nemá, a proto se asi ještě dlouho pěkného vzhledu nedočká. České dráhy už totiž delší čas nejsou jediným zodpovědným majitelem kralupského drážního komplexu.



### Předání poplatné době

Připomeňme si ale atmosféru slavnostního předání výpravní budovy k užívání před třiceti roky, tak typickou pro tehdejší dobu. V hale se sešel toho dne početný dav příchozích. V parádních uniformách se dostavili špičkoví pracovníci tehdejších Československých státních drah v čele s náčelníkem Severozápadní dráhy V. Vrabcem. V úvodním projevu J. Koutný, tehdejší čelní představitel města Kralupy, řekl, že vize přestavby železničního uzlu se datuje do roku 1971. Tehdy se začalo s úvodní-

mi projekčními činnostmi. Konstatoval také, že následujících deset let od roku 1976 bylo pro město a jeho občany nejobtížnějším údobím. Provázele ho radikální zásahy do životního prostředí. Jednalo se o četné demolice domů překážejících vytyčení nového směru trati.

Ve středu města byl zaznamenáván po delší čas ztížený pohyb chodců a ovlivňován průjezd dopravy. Obtěžující byla i prašnost při bouracích pracích. Například do konce roku 1984 se musely zlikvidovat i původní železniční mosty.

Důležitým mezníkem v historii renovovaného železničního uzlu Kralupy byl i zcela první elektrický vlak jedoucí z Prahy-Masarykova nádraží do Kralup nad Vltavou. Byl vypraven v pátek dopoledne 31. května 1985. S úplnou dostavbou železničního uzlu se tehdy počítalo až v roce 1987. Do roku 1991 bylo navíc naplánováno prodloužení podchodu pro cestující pod tělesem trati Praha - Děčín a dokončení třetího a čtvrtého nástupiště. Novinkou se stala vysoká opěrná betonová hradba, dlouhá kolem 400 metrů vedoucí od nádraží až k tělesu železniční estakády, na níž jsou pro oživení zabudovány velkoplošné vitríny do ulice Jungmannovy.

A jen pro ilustraci: měsíčně údajně projde nádražní halou postupně přibližně 200 000 lidí, kapacita kralupského nádraží umožňuje průjezd 1 400 vozů během 24 hodin, podle statistických čísel v průměru denně projede kralupským nádražím 320 vlakových souprav. ◆







### Proč se poničené Pendolino do Itálie převáželo autem a ne vlakem?

Se zájmem jsem si přečetl v Železničáři článek o převozu poničeného Pendolina. Myslím, že popisuje průběh přepravy vyčerpávajícím způsobem, zajímavé jsou i fotografie, ale postrádám v něm zdůvodnění, proč firma, která se navíc honosí – a to po právu – titulem národního dopravce, musí nechávat svá kolejová vozidla přepravovat po silnici. Pominu fakt, že přepravu musí provést polský dopravce. Nicméně z odborného hlediska nelze samozřejmě jednu polskou firmu dávat do spojitosti s jinou, která zaměstnala tragicky nesvedomitěho řidiče.

TOMÁŠ MACHAČ, PRAHA

*Odpověď redakce: Přepravu po silnici si nezvolily ČD, nýbrž je součástí opravy jako celku, a bylo čistě na uvážení opravce. ČD neměly sebemenší důvod do jeho rozhodnutí zasahovat. Navíc přeprava po železnici je u takto speciálního druhu výrazně dražší a vůz číslo 7 by ani nebyl schopen přepravy po zahraničních železnicích, neboť tyto by neudělily potřebná povolení. Zohledněna byla i doba přepravy, která by byla vlivem značného omezení rychlosti v případě přepravy po železnici (ze Studénky Pendolino přepravoval nehodový vlak, rychlostí maximálně 30 - 40 km/h) neúměrně dlouhá.*

### Poděkování za záchranu mobilního telefonu v rychlíku

Vážená redakce, chtěl bych touto cestou na stránkách Železničáře moc poděkovat hodné paní průvodčí. Měla službu 12. června letošního roku v rychlíku číslo 638 jedoucím z Českých Budějovic na Prahu a mé velké díky jí patří za nalezený a vrácený mobilní telefon, který mi cestou vypadl z kapsy. Je moc pěkné, že se i v dnešní době najdou takto ochotní lidé. S takovým přístupem, lidskou slušností a pozorností se dnes bohužel příliš často už nesetkáme. Paní mi ušetřila mnoho starostí, nemluvě o všech uložených číslech. Ještě jednou moc děkuji. Byl bych rád, kdyby se o jejím skvělém jednání dozvěděl někdo z jejich nadřízených nebo přímo z vedení Českých drah. Určitě si to zaslouží. Přeji všem mnoho úspěchů v další práci, stejně tak i vám v redakci časopisu.

VLADIMÍR SVOBODA

*Pozn. redakce: Vlak R 638 dne 12. 06. 2016 doprovázela průvodčí RP Zákaznického personálu České Budějovice, SVČ České Budějovice slečna Lenka Kmochová. I my jí touto cestou děkujeme za skvělý přístup a vzornou reprezentaci společnosti.*

### Moc mě potěšil článek o legendárních motorácích řady M 262.0

Patřím mezi pravidelné čtenáře vašeho časopisu. V čísle 22 mě zaujal rozsáhlý materiál o dnes vpravdě již legendárních motorových vozech M 262.0. Kromě hezkého grafického zpracování tohoto tématu, v němž nechybělo množství zajímavých fotografií z minulosti a nákrešů, se mi moc líbil i samotný text. Autoři v něm velice podrobně a do detailů přiblížili vznik, vývoj i samotný provoz těchto vlaků, včetně všech sérií. Kvality těchto „Kredencí“ zcela jednoznačně potvrzuje skutečnost, že tyto poválečné vozy nejenže jezdily na většině tehdejších neelektrifikovaných tratí, ale vydržely bez větších problémů v provozu neuvěřitelných šedesát let. Tím samozřejmě nijak nechci snižovat kvalitu a komfort současných motorových vozů. Ale pro nás pamětníky jsou tyto železniční legendy srdeční záležitostí. Stejně jako třeba parní lokomotivy. Ale to už je jiná kapitola. Budu moc rád, pokud se podobná témata v Železničáři objeví i v některém z dalších čísel. Je to vždy příjemné zpestření celého časopisu. Přeji celé redakci mnoho úspěchů v další práci a hodně štěstí i v Novém roce.

JAROSLAV STÁREK

Své příspěvky a náměty zasílejte na redakční e-mail: [zeleznicar@cd.cz](mailto:zeleznicar@cd.cz)



### ČD s novým jízdním řádem nasadí další modernizované vozy

České dráhy stahují z dálkových vlaků další nejstarší vozy bez klimatizace. Cestující si změny všimnou od 11. prosince, kdy začne platit nový jízdní řád. ČD tvrdí, že nmodernizují jen „ostře sledované linky“, kde soupeří s konkurencí. Pokračuje tak velká obměna vozového parku Českých drah, která je kombinací nákupu nových jednotek a modernizací starších vozů. Moderní soupravy budou již na 15 dálkových linkách, obslouží tak více než polovinu dálkových spojů. V jízdním řádu budou lépe poznat: namísto klasického označení R jako rychlík budou vedeny jako rychlíky vyšší kvality Rx. Meziročně počet vlaků vyšší kvality naroste o více než čtvrtinu na 249 vlaků denně. Největší skok v kvalitě čeká od prosince cestujících na rychlících mezi Prahou a Luhačovicemi, kde se objeví místo dosavadních souprav s nejstaršími vozy řady B modernizované vozy. Budou mít klimatizaci, zásuvky či vakuové toalety. Cestující se v kupé nebudou také mačkat po osmi, ale bude v nich pouze šest sedaček. Velký skok zažijí i cestující mezi Prahou a jižními Čechami. Provoz modernizovaných souprav se rozšíří na nové expresní spoje Praha – Linec. **idnes.cz 23. 11. 2016**

### Grandi Stazioni dostanou od SŽDC přes půl miliardy korun

SŽDC zaplatí bývalému nájemci na pražském hlavním nádraží, společnosti Grandi Stazioni, zhruba půl miliardy korun za rekonstrukci pražského hlavního nádraží. Řekla to mluvčí společnosti Kateřina Šubová. Grandi Stazioni si za modernizaci nádraží podle SŽDC nárokuje více než 770 milionů korun. Správa je s italskou firmou ve sporu poté, co bývalému nájemci k letošnímu 17. říjnu neprodloužila smlouvu. Grandi Stazioni se k problému nevyjádřila. Podle mluvčí zaplatí SŽDC prokazatelné náklady na opravy budovy. Správa se tak rozhodla proto, aby předešla vysokým smluvním pokutám, které by mohla dostat, pokud by s platbou vyčkávala až na ukončení soudního sporu, uvedla mluvčí. Podle serveru Lidovky.cz správa železnic plánuje italské firmě vyplatit 565 milionů korun. Rozdíl v požadované a budoucí vyplacené sumě je zhruba 211 milionů. Jedním z neakceptovaných požadavků italské strany bylo podle serveru Lidovky.cz například to, že do vymáhané částky započítá sumu, kterou před lety zaplatila Českým drahám jako odstupné za to, že vzdala rekonstrukci nádraží v Karlových Varech. V tomto případě šlo o částku 46,5 milionu. **lidovky.cz 24. 11. 2016**

### O firmu VUZ má údajně zájem čínský producent vlaků

V době, kdy čínský výrobce vlaků CRRC jedná o koupi plzeňské Škody Transportation, se na českém železničním trhu rodí další velký obchod. Ve vysokých byznysových a politických kruzích se skloňuje prodej strategické dceřry Českých drah zaměřené na testování lokomotiv a vagonů. Oba obchody spolu podle informací serveru Lidovky.cz souvisejí. Pokud se podaří vyjednat dotáhnout prodej Škody – české jedničky ve výrobě tramvají, trolejbusů a lokomotiv –, může přijít na řadu další logický krok. Jeden z největších producentů vlaků na světě China Railway Rolling Stock Corporation by se mohl prostřednictvím nově nabyté české firmy začít ucházet o Výzkumný ústav železniční (VUZ). Pro Čínany by znamenal přístup ke službám málo známé, ale nesmírně důležité společnosti, která provádí akreditované zkoušky železničních vozidel v laboratořích či na unikátním testovacím okruhu ve středoevropské Velimě. Ten patří mezi nejuznávanější areály svého druhu v Evropě. Generální ředitel VUZ Antonín Blažek ale zájem Číny popírá. „Nikdo nás neoslovil, ani jsme s nikým nejednali,“ řekl. **LN 15. 11. 2016**

### Praha si nechá vypracovat studii Holešovice Bubny-Zátory

Praha si nechá vypracovat studii rozvoje území Holešovice Bubny-Zátory. Rozhodli o tom pražští radní. Zpracovatelem studie bude Institut plánování a rozvoje (IPR). Studie stanoví základní parametry uspořádání území včetně založení nové čtvrti. Území Bubny-Zátory je mezi stanicemi metra Vltavská a Nádraží Holešovice a z větší části jej tvoří zanedbaný brownfield. „Studie navrhne a upřesní základní parametry uspořádání a regulace území,“ píše se v materiálu, který schválili radní. Rovněž rozvrhne rozsah a kapacitu zastavěných ploch, určí maximální možnou výšku staveb nebo vymezi veřejná prostranství a umístění takzvané občanské vybavenosti, knihoven či škol a školek. Dokončený dokument bude sloužit jako podklad pro změnu územního plánu, pro konkrétní rozhodování v daném území a pro přípravu a realizaci investic do technické a občanské vybavenosti. IPR studii po vyhotovení odevzdá magistrátu a ten zajistí projednání materiálu s dotčenými orgány a organizacemi. Jakmile magistrát shromáždí všechny připomínky, IPR je zapracuje do finální verze. Náklady na pořízení studie by měly být tři miliony korun. **ČTK 15. 11. 2016**





**Novinka letošní zimy  
v Nízkých Tatrách**

Hotel Sorea Marmot je situovaný v nejnámějším lyžařském středisku Jasná v Nízkých Tatrách. Lyžování na Chopku je možné na jeho jižní i severní straně, celkem je tam 45 km sjezdových tratí všech obtížností.

Hotel má pokoje 2-3 lůžkové s možností přistýlky, vlastní SWC, TV-SAT, WiFi ve společných prostorách hotelu zdarma. Stravování je polopenze, snídaně bufetovou formou, večere servírované.

Cena po dotaci je od 2 650 Kč za dospělé osobu na lůžku, 1 dítě ve věku 3-8 let ubytované se 2 dosp. osobami ZDARMA se stravou, děti do 15 let mají slevu.

Více na [www.cdtravel.cz](http://www.cdtravel.cz) nebo na tel. 972 243 055 pí. Handrejchová



**WELLNESS HOTEL BABYLON\*\*\*\* v Liberci**

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

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

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

Tato akce platí v libovolném termínu a počtu dní. V případě zájmu volejte pí. Štěchovou 972 243 053. Více na [www.cdtravel.cz](http://www.cdtravel.cz)



Více na [www.cdtravel.cz](http://www.cdtravel.cz)



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

**Jižní**

**EXPRES**

Praha – České Budějovice od 119 Kč



nově **1 h 58 min**

Provoz linky bude zahájen se zavedením nového jízdního řádu od 11. prosince 2016.

Lepší cesta každý den

**ČD České dráhy**  
Národní dopravec





10. PROSINCE 2016

### Parním vlakem s mikulášskou nadílkou do Kryštofova Údolí

Druhou prosincovou sobotu (10. 12.) se můžete svézt parním vlakem z Liberce do Křižan a zpět. V čele vlaku s historickými vozy pojedou parní lokomotiva Kafe-mlejnek. Po cestě vám budou dělat společnost Mikuláš a jeho družina, připraven bude čertovský program a také dárky. Z vlaku můžete vystoupit v Kryštofově Údolí, kde si lze prohlédnout nejen venkovní Jírův betlém či Chaloupkův orloj, ale také muzeum betlémů (od 13 do 16 h) s výstavou vánočních artefaktů, starych hraček a s expozicí o historii obce. Mikulášský vlak uskuteční během soboty dvě jízdy tam i zpět – jednu dopolední, druhou odpolední. Z Liberce odjíždí parní vlak v 9:23 h a ve 13:23 h, do Křižan přijede v 10:32 h, resp. 14:32 h. V Kryštofově Údolí zastaví v 10:12 h a ve 14:12 h. Na zpáteční cestu se z Křižan vydá v 11:40 h a v 15:40 h a v Liberci z něj vystoupíte ve 12:22 h nebo 16:22 h. Více na [www.cd.cz/zazitky](http://www.cd.cz/zazitky).

**Nejbližší železniční stanice:**  
Liberec/Kryštofovo Údolí/Křižany ad.



10. PROSINCE 2016

### Křivoklátským expresem na Královský advent

I letos se na hradě Křivoklát konají oblíbené adventní víkendy s dobovým jarmarkem a spoustou dobrého občerstvení a zábavy. Prohlédnout si také můžete unikátní Křivoklátský betlém. Královský advent na Křivoklátě bude tentokrát ve znamení lucemburských panovníků. Vstupné na program stojí 70 Kč, za dítě zaplatíte 50 Kč. V sobotu (10. 12.) se lze svézt na Křivoklát historickým vlakem. Křivoklátský expres odjíždí z nádraží Praha-Smíchov v 9:40 h a na Křivoklát s ním přijedete v 11:14 h. Na zpáteční cestu z Křivoklátu se nostalgický vlak vydá v 15:52 h a v Praze s ním budete čtvrt hodinu po páté. Vlak sestavený z historických vozů poveze lokomotiva Šlechtična (475.179) a na postrku jí bude pomáhat lokomotiva Břejlovec (T 478.3001). Po předložení zpáteční jízdenky z tohoto vlaku získáte slevu 20 % ze vstupného na první prohlídkový okruh hradem. Více na [www.cd.cz/zazitky](http://www.cd.cz/zazitky).

**Nejbližší železniční stanice:**  
Praha-Smíchov/Křivoklát ad.



DO 26. PROSINCE 2016

### Na vánoční trhy do rakouské metropole

Letos rozsvítil starosta Vídně Michael Häupl vánoční strom před vídeňskou radnicí už 12. listopadu. Sedmadvacet metrů vysoký strom, který pochází z dolnorakouského města Ternitz, je dominantou největšího vánočního trhu v rakouské metropoli. Na trhu najdete 151 stánků nabízejících vánoční i méně vánoční sortiment včetně lákavého občerstvení. Kromě Radničního náměstí pořádají ve Vídni v době adventu vánoční trhy i na jiných místech. Na neďalekém náměstí Marie Terezie se mezi Uměleckohistorickým a Přírodním muzeem můžete projít po Vánoční vesničce se 70 stánky, ve Freyungu v centru města se koná tradiční Starovídeňský vánoční trh, adventní trh na Štěpánském náměstí se zaměřuje na nabídku kvalitních produktů z celého Rakouska a tradiční řemeslné výrobky nebo ručně vyráběné vánoční ozdoby pořídíte třeba na trhu před zámkem Schönbrunn.

**Nejbližší železniční stanice:**  
Wien Hbf



15.–18., 20.–23. A 27.–31. PROSINCE 2016

### Za pohádkou na pražské hlavní nádraží

V kulturním sále Fantovy budovy na pražském hlavním nádraží se opět konají pohádková představení Nejlokomotivovější lokomotiva, inspirované knihou Pavla Neumanna Pohádky o mašinkách. Důležitou součástí inscenace divadelního souboru ProDivadlo je funkční model železnice, na kterém jezdí unikátní vlakové soupravy Lehmann (LGB). Během představení není nouze o zvukové, světelné a kouřové efekty. Vstupenka stojí pro děti a seniory 150 Kč, dospělí zaplatí 250 Kč. V nabídce jsou ale také výhodné rodinné vstupenky (např. pro tři osoby za 450 Kč ad.). Ve všední dny začínají představení v 16:30 h, o víkendech v 10:00 h a v 15:00 h. Na víkendová představení doporučujeme rezervaci (tel.: 607 436 956 nebo e-mail: [prodivadlo@seznam.cz](mailto:prodivadlo@seznam.cz)). Na představení obdrží každé dítě voucher na volnou vstupenku do Království železnice v hodnotě 160 Kč. Více na [www.prodivadlo.cz](http://www.prodivadlo.cz).

**Nejbližší železniční stanice:**  
Praha hl. n.