

Železničář

29. LISTOPADU 2018 | CENA 18 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



24

ROČNÍK XXV

6-7 ROZHOVOR

Nejen o fungování Regionální správy majetku ČD (RSM) v Hradci Králové jsme hovořili s jejím ředitelem **Václavem Fikrem**.

8 ZPRAVODAJSTVÍ

ČD představily **nový jízdní řád**, platný od 9. prosince. Největší změnou je zrychlení dopravy mezi Prahou a západem Čech. Co ještě přináší?

14 PROVOZ A TECHNIKA

Lanovka na Ještěd, kterou provozují ČD, se na přelomu října a listopadu zastavila. Čekala ji nejen pravidelná revize, ale i cvičná evakuace.

MIROSLAV KUPEC NAVŠTÍVIL JANA ČERNÉHO

Předseda představenstva a generální ředitel ČD Miroslav Kupec přišel na společnou večeři do jedné z pražských restaurací se strojevodoucí Pendolina Janem Černým. Ten kvůli bezohlednému polskému řidiči kamionu přišel před třemi roky při nehodě na přejezdu ve Studénce o obě nohy. Pan Černý svůj nelehký úděl s podporou manželky a kamarádů zvládl. Aktuálně však potřebuje pomoci s vyřizováním pojistky a s financováním kvalitního bezbariérového bydlení. Podporu mu přislíbil i M. Kupec.



NA PŘEDPLATNÉ 2019

Chcete si předplatit čtrnáctideník Železničář? Měli byste rádi včas aktuální informace a přečetli si zajímavá témata o dění v rámci Skupiny České dráhy i na tuzemské železnici, případně v zahraničí? Zajistěte si magazín na celý rok! Cena předplatného na rok 2019 činí 500 Kč vč. 10% DPH. Předplatitelé získají čtyři oboustranné plakáty 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 v sekci předplatné.

Stávající předplatitelé naleznou uvnitř tohoto čísla složenku k úhradě našich periodik na rok 2019.

TITULNÍ FOTO

Autor: Jan Chaloupka

Útroby ejpovického tunelu během cvičení složek IZS na začátku listopadu



České dráhy provozují celkem sedm jednotek ČD railjet.

Railjety jako symbol komfortu a rychlosti

Petr Slonek | Foto: Michal Málek

Od příjezdu Pendolin v roce 2003 šlo o největší událost v dálkové železniční dopravě v Česku. V úterý 6. května 2014 vyrazila z pražského hlavního nádraží na svou první jízdu s cestujícími jednotka Siemens Viaggio Comfort neboli ČD railjet na spoji IC 571 do Břeclavi. Několik dní poté České dráhy obdržely ještě druhý vlak, a zkušební provoz tak mohl být rozšířen na spoje IC 570 až 573 Zdeněk Fibich a Brněnský drak na trati Praha – Pardubice – Brno – Břeclav. Zhruba v půlce června se pak tyto railjety vydaly i do Vídně, aby se 14. prosince 2014 už naostro a v plném počtu sedmi jednotek rozjely na společné lince ČD a ÖBB z Prahy do Vídně a Grazu.

Railjety představovaly skutečnou revoluci na tuzemských kolejích. Byla to zbrusu nová souprava respektující požadavky různých skupin zákazníků, technicky odpovídající konstrukci moderních vozidel. Navíc disponuje zjednodušujícími technologiemi v obrátových stanicích koncepcí push-pull. Zákazníci

v nich okusili nejen tradiční první a druhou třídu, ale tehdy i horkou novinku ve vlacích ČD – oddíl Business. Tyto netrakovní jednotky vyráběné firmou Siemens se navíc pyšní maximální rychlostí 230 km/h, na tratích v ČR však mohou jezdit jen stošedesátkou.

Vlaky se okamžitě po zasazení do provozu zařadily mezi nejspolehlivější z celé flotily vozů ČD. První railjet si už loni v březnu připsal významné výročí v podobě jednoho milionu najetých kilometrů. Jednotky jsou od samého začátku nasazovány ve dvouhodinovém intervalu na linku Praha – Brno – Vídeň – Graz. Vzdálenost Praha – Brno rj ujede za 2 hodiny 28 minut. Vlaky EC dříve jezdily tu samou trasu za 2 hodiny 40 minut, tedy o 12 minut pomaleji. Výraznější úspora času pak vznikla u relace Praha – Vídeň. Zatímco ještě v jízdním řádu 2013/14 trvala cesta mezi pražským hlavním nádražím a stanicí Wien Simmering 4 hodiny 23 minut, nyní jízda mezi hlavními nádražními v obou metropolích trvá pouze 3 hodiny 57 minut. Za poslední čtyři roky tak vznikla časová úspora zhruba 25 minut.

Výhodné je cestování railjetem ČD hlavně pro ty, kteří míří dál do Vídeňského Nového Města (Wiener Neustadt), Bruck an der Mur a Grazu. Ušetří další desítky minut díky tomu, že nemusí přestupovat a jedou přímo. Před pár lety jezdil přímo přes Vídeň jedině vlak Vindobona, který končil ve Villachu. Dnes takto jezdí ČD každé dvě hodiny. ○

ČD railjet

Vážení čtenáři,

blíží se závěr roku, a to je opět vhodný čas na ohlédnutí se za uplynulým obdobím a také k aktualizaci plánů do budoucna.

Jednou z oblastí, které se pozorně věnujeme, je správa nemovitostí, jež si České dráhy ponechaly poté, co se v roce 2016 uskutečnil masivní prodej více než tisícovky výpravních budov Správě železniční dopravní cesty.

Jak jste mohli v minulosti zaregistrovat, jednou z nejvýznamnějších je Masarykovo nádraží v Praze. Jeho objekty nebyly zahrnuty do transakce, protože se k nim vážou dlouhodobé nájmní smluvní vztahy. V tomto roce se podařilo s nájemcem aktualizovat jeho smluvní závazky. To se promítlo do hmatatelných výsledků.

Dubnové otevření veřejných toalet na Masarykově nádraží je součástí postupných kroků, kterými se snažíme o zlepšení standardu služeb pro cestující a širokou veřejnost. Prostor v nedávné minulosti generálně opravené hlavní haly byl doplněn o nový obchodní stánek a lavičky. Přízemí budovy s novou fasádou a upraveným okolím, která přiléhá k výstupu z metra, bylo v létě oživeno prodejnou květin. Od října může cestující procházející halou pozorovat nově osazené výkladce a označníky u stávajících obchodních jednotek.

Z pohledu služby národního dopravce se však nejvýznamnější změna teprve odehraje. Pokladny budou přesunuty z poněkud zastrčené polohy u Hybernské ulice do hlavní haly na místo původních toalet. Statický stav budovy a její památková ochrana působí potíže při přípravě vestavby tohoto provozního centra ČD, která je částečně patrna staveništními záborny. Pevně věříme, že v první polovině příštího roku pokladny, včetně kvalitního zázemí pro zaměstnance, již otevřeme. Cestující mohou rovněž ve stávající frekventované chodbě očekávat novou čekárnu spojenou s informačním centrem.

Potenciál objektů na Masarykově nádraží plánujeme smysluplně využít nejen k nabídce obchodních služeb, ale i ke zlepšení provozního zázemí. Do konce roku bude dokončena projektová dokumentace pro kompletní rekonstrukci třípodlažního objektu u metra. Opravou a dispozičními změnami výrazně zvýšíme kapacitu a standard kanceláří a noležen. Taktéž bude dokončena studie pro nové využití nadzemní části druhé dominantní budovy u Hybernské ulice.

Jsem ráda, že dosavadní dílčí omezení cestujících, plynoucí ze zmiňovaných stavebních aktivit, bylo akceptováno bez výraznějších stížností a že reakce veřejnosti na dosavadní viditelné změny Masarykova nádraží jsou veskrze pozitivní.

Pevně věřím, že další připravované aktivity na objektech Českých drah tento trend potvrdí.



Šárka Cidlinská

ředitelka odboru správy
a prodeje majetku ČD

Milníky drážní historie Č(S)D

Vznik ČSD	1918
První tuzemské lokomotivy	1921
Mikádo	1926
Věžáky	1930
Motorové rychlíky	1936
Masarykův pohřeb	1937
Obsazení Sudet	1938
Odboj na kolejích	1940
Koňistní lokomotivy	1945
Zahájení elektrifikace	1949
Vrchol parní trakce	1950
TU47	1954
Nehoda ve Stěblové	1960
Vznik VUZ	1963
Nástup střídavé trakce	1963
Dodávky vozů z NDR	1964
T 478.1	1964
ES 499.0	1974
Chuligáni ve vlaku	1985
Příjezd vlaků EC/IC	1990
Autovlak	1997
Vznik SŽDC	2003
Pendolino	2003
ČD railjet	2014
Vize	2019+



Railjet v barvách Českých drah na novém vídeňském hlavním nádraží



První jízda railjetu ÖBB z Vídně do Prahy v dubnu 2014

Nové menu uzavře letošní nabídku

S koncem listopadu do jídelních a bistrovozů přišla nová sezonní nabídka jídel od JLV, společnosti, která na palubách vlaků Českých drah poskytuje cateringové služby. JLV letos v rámci 100. výročí založení Československa servíruje pokrmy, které byly oblíbené v českých domácnostech v dobách první republiky. Zimní menu začíná drůbežím kaldounem se zeleninou, nudlemi a játrovými knedlíčky a pokračuje přes rolovaný vepřový bok s bylinkami, bramborovo-celerové pyré, špenát a pečený česnek, krůtí prso se sušenou šunkou, petrželové brambůrky a sladkou kukuřičí, rýžový pilaf se zeleninou a kysané zelí až po teplý závin s hruškou a vanilkovým krémem. Na přípravě menu se podílí kuchaři společnosti JLV společně s mistry kulinářského umění z Asociace kuchařů a cukrářů ČR. Nabídka je platná od 28. 11. 2018 do 27. 2. 2019.

(hol)



Kulaté stoly letos naposledy, spolupráce ale pokračuje dál

Čtvrtý a současně poslední ročník společných konferencí národního dopravce a správce infrastruktury SŽDC v rámci projektu Železniční doprava pro kraje vyvrcholil v Praze 22. listopadu. Byl tak završen jeden z původních cílů projektu, kterým je zintenzivnění a posílení vzájemné komunikace mezi železničními firmami a jednotlivými českými kraji. Spolupráce však bude nadále pokračovat. Jak prohlásil generální ředitel Českých drah Miroslav Kupec, národní dopravce je jak pro stát, tak i všechny kraje spolehlivým partnerem, jenž je připraven k zajištění kvalitní dopravy. Kupec soudí, že i po roce 2019 národní dopravce obhájí své dominantní postavení na otevírajícím se trhu železniční dopravy. Člen představenstva ČD Michal Štěpán k tomu ve své prezentaci doplnil konkrétní čísla modernizovaných či nově pořízovaných lokomotiv, vozů či jednotek a výzvy po roce 2019, týkající se jak regionální, tak i dálkové dopravy. V neposlední řadě zazněla kritická slova na téma dopadů náhradní autobusové dopravy, nedostatečné kompenzace za první tři čtvrtletí letošního roku. Vystoupení náměstka Štěpána bylo zaměřeno rovněž na nutnost včasného uzavření smluvních vztahů s objednateli pro JŘ 2018/19, který bude prvním v etapě nových smluvních vztahů po skončení stávajících desetiletých smluv.

(mah)



Přerovští modeláři se stěhují do nových prostor

Poslední vernisáží ve stylu šedesátých a sedmdesátých let minulého století se v pátek 16. listopadu rozloučil přerovský Klub železničních modelářů a přátel železnic se svou dlouholetou klubovnou v objektu bývalé vodárny v areálu DPOV, dceřiné společnosti Českých drah. Od příštího jara bude jejich rozsáhlé kolejiště v měřítku H0 ve tvaru obráceného U již v nových vlastních prostorách na odvrácené straně přerovského nádraží. Členové klubu, kteří se rekrutují především ze zaměstnanců národního dopravce a dceřiných společností, DPOV nevyjímaje, budou během zimy a jara po částech stěhovat svůj rozsáhlý arzenál vozidel, kolejí a krajinných prvků do nového sálu o rozloze asi padesát metrů čtverečních. Navíc díky větším prostorám mají přerovští modeláři v plánu své stávající kolejiště významně rozšířit a prezentovat tak široké veřejnosti v modelovém měřítku hlavně tuzemskou historickou i současnou železniční vozbu.

(mah)



České dráhy
Národní dopravce



na Zcestova

narození / Date of Birth
.1983



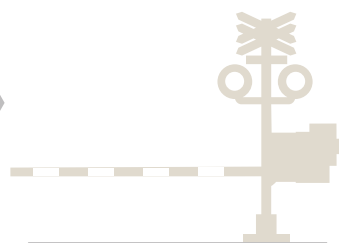
ČD poděkovaly za pomoc při Národním dni železnice

Národní den železnice, který se letos uskutečnil v Českých Budějovicích, má ještě dozvuky. Zástupci Českých drah se totiž v úterý 20. listopadu v jihočeské metropoli sešli s partnery celé akce a poděkovali za podporu a pomoc při pořádání akce, na kterou i letos dorazily desítky tisíc lidí. Michal Štěpán, náměstek generálního ředitele ČD pro obchod připomněl, že letošní ročník navštívilo přes třicet tisíc lidí a poprvé se konal i na půdě dceřiné společnosti ČD Cargo. Kromě toho si spolu s pořadatelským týmem Českých drah vyslechl z úst pozvaných zástupců spolupracujících institucí další tipy na zlepšení. Na závěr všem zúčastněným pořadatelé předali drobné dary. Určené byly nejen jim, ale i jejich provozním kolegům, kteří v rámci Národního dne železnice pracovali. O tom, kde se v příštím roce uskuteční další NDŽ, bude na úrovni úseku obchodu GŘ ČD rozhodnuto v úvodu příštího roku. (hol)



Speciální happeningový vlak vyrazil do Hofu

Zhruba stovka účastníků 21. ročníku festivalu Literární Františkovy Lázně si nenechala ujít jízdu speciálního happeningového vlaku, který v rámci akce vyrazil v neděli 11. listopadu do bavorského Hofu a zpět. Jízda byla vyvrcholením festivalu. Na palubě motorové jednotky Coradia Lint německého dopravce se svezli čeští i němečtí autoři včetně spisovatelky a básničky Alenky Vávrové. Na nádraží v Hofu účastníci jízdy navštívili Královský salonek, kde se poklily knihy Literáti na trati V a Literáti na trati V. Tento knižní projekt skupiny Českého zemského svazu FISAIC představil vedoucí literární sekce ČZS a tvůrce obou publikací František Tylišar. Happeningový speciál vyrazil pod záštitou spisovatele Václava Grubera. Partnerem kulturní události jsou České dráhy a německý dopravce Oberphalzbahn. Zařazení netradičního spoje do programu umožnilo znovuotevření hraničního přechodu Aš – Selb-Plößberg na trati Cheb – Hof v roce 2015. Mezi oběma městy jezdí přímé mezistátní osobní vlaky. (hol)



Experti na konferenci debatovali o bezpečnosti země

Profesní dům Univerzity Karlovy přivítal 14. Pražskou bezpečnostní konferenci k tématu Česko a Evropa 100+. Kromě mnoha dalších významných hostů na ní vystoupil i profesor Petr Moos, předseda dozorčí rady Českých drah. Cílem konference byla expertní debata o klíčových momentech historického vývoje naší země, spolenectvích, o ekonomické současnosti a budoucnosti republiky i v evropském kontextu a o její připravenosti na technologické změny, které zásadně ovlivní společnost a hospodářství. Profesor Moos připomněl, že České dráhy mají ze zákona mnoho povinností, které přímo souvisí s bezpečností České republiky. Jedná se zejména o řešení různých krizových situací včetně vazby na Integrovaný záchranný systém. Další a neméně důležitou úlohu vidí v bezpečnosti, spolehlivosti a kvalitě dopravních procesů. (hol)

Blíží se konec prolongačního období

Až do 8. prosince si mohou držitelé In Karet Českých drah s nahanou aplikací železniční průkazka prolongovat jízdní výhody. „Režijka“ bude poté platit do 14. 12. 2019, tedy do doby počátku jízdního řádu 2019/2020. Výhody neplatí ve vlacích, které nejsou vedeny v závazku veřejné služby (komerční vlaky), lanové dráze a nelze je využít ani pro přepravu zavazadel. Z tohoto důvodu jsou stanoveny časové anebo jednorázové příplatky. Například časový příplatek pro komerční vlaky a lanovku činí 690 Kč pro zaměstnance a rodinné příslušníky včetně dětí 15+, časový příplatek pro zavazadla 490 Kč je pouze pro zaměstnance, pro další kategorie držitelů jízdních výhod tento příplatek určen není. Více se dozvíte na webu www.ceskedrahy.cz. Ceny za prodloužení se nezměnily, zaměstnanci ČD platí 1 100 Kč, rodinní příslušníci zaměstnanců a důchodců či pozůstalí 1 250 Kč, důchodci 600 Kč, děti do 26 let (to znamená děti zaměstnanců, důchodců a sirotci) taktéž 600 Kč. (hol)



Nejvíce péče věnujeme strategickému majetku

Regionální správa majetku Českých drah (RSM) v Hradci Králové spravuje nemovitý majetek v šesti krajích, který představují objekty s pozemky, inženýrské sítě ve vlastnictví národního dopravce včetně zajištění všech činností spojených se správou bytového fondu. Kompaktní tým, nedávno doplněný o nové zaměstnance, se stará také o ubytovací a stravovací zařízení ČD a spravuje i využívané školící středisko v České Třebové. Královéhradecké správě, jež se spojila s bývalým RSM v Ústí nad Labem, šéfuje Václav Fikr.

Martin Harák | Foto: autor

Můžete ve stručnosti přiblížit, kde všude královéhradecká Regionální správa majetku působí?

S týmem čtyřiašedesáti zaměstnanců spravujeme majetek hned v šesti krajích – konkrétně v Královéhradeckém, Pardubickém, Libereckém, Ústeckém, Karlovarském a částečně i Středočeském, což je na první pohled značný záběr. Naše činnost se odehrává na 366 nádražích a spravujeme více než tisícovku budov, zejména provozní, výrobní a skladovací prostory Českých drah. Veškeré nakládání s nemovitým majetkem se řídí projektem dlouhodobě udržitelné strategie hospodaření s nemovitým majetkem ČD. Cílem strategie je optimalizace majetkového portfolia tak, aby jeho využití a správa byly co nejefektivnější. Budovy máme rozdělené podle charakteru možného využití na strategické, obchodní, zbytné a k demolici. Nejvíce péče věnujeme samozřejmě zejména strategickému majetku. Jsou to budovy nezbytné pro chod firmy, ve kterých buď sídlí dotčené drážní složky, nebo slouží k pokrytí potřeb Českých drah v rámci podnikatelské činnosti. Spadá sem například administrativní budova v Ústí nad Labem, sociální zázemí vlakového personálu v Liberci či v Rumburku, školící centrum v České Třebové a další.

Další významnou skupinou jsou budovy obchodní, což je majetek, který sice České dráhy přímo nevyužívají, ale je možno jej výhodně pronajmout, takže je zdrojem nemalých finančních příjmů do hospodaření firmy. V současné době se například připravuje prodej rekreačního zařízení Bezděz či nepotřebné provozní budovy v Chebu. A poslední skupinu nemovitého majetku pak tvoří majetek, jehož technický stav představuje ohrožení bezpečnosti pro své okolí, není využitelný pro ČD, je v podstatě neprodejný a je tedy určený k demolici. Jsou to obvykle bývalé původní sklady jako například v Libochovicích, Bolehošti a jinde.

Jak pracovně vůbec zvládáte obsáhnout území několika krajů s pouhou šedesátkou zaměstnanců?

Musíme to zvládnout, ale současně přiznávám, že je to někdy na hraně časových možností mého týmu. Sídlo máme sice v Hradci Králové,

nicméně část zaměstnanců je dislokována v Ústí nad Labem a místních správách, konkrétně v České Třebové, Pardubicích, Liberci, Karlových Varech, Mostu a Chebu. Organizačně se členíme na čtyři oddělení – provozní, technické, majetkové a servisní. Provozní oddělení zajišťuje péči o budovy a technické oddělení zajišťuje přípravu staveb, opravných prací a veškerou technickou správu budov. Majetkové oddělení zabezpečuje pronájem a prodej a komunikuje s nájemníky s cílem zajistit maximální využití majetku. Služby spojené s pronájemem rozúčtovává servisní oddělení. Jedná se zejména o službu vytápění, přívod vody a elektrické energie. Dále zajišťuje činnosti spojené s ekologií, odpadovým hospodářstvím a péčí o zeleň. Vykonáváme rovněž dohled a kontrolu stavu spravovaného majetku a zabezpečujeme efektivní využití přidělených prostředků ke zlepšování stavu svěřeného majetku. Ten je výčet proto, aby si čtenáři mohli udělat sami svůj vlastní názor na šíři naší problematiky.

Hodně se dnes skloňuje slovo ekologie a ochrana životního prostředí...

Zásady ochrany životního prostředí jsou pro nás jednou z priorit. Možná si leckdo představí jen odpadové hospodářství, ale jde také o ochranu ovzduší a údržbu zeleně, ochranu vod a veřejného zdraví, zejména eliminaci působení hluku a vibrací. Dbáme také na důsledné třídění odpadů na všech pracovištích RSM Hradec Králové, nahrazujeme postupně neekologické, již dožití kotle na tuhá paliva moderními kotli, a to převážně plynovými nebo elektrickými, pozornost věnujeme pravidelné údržbě a modernizaci čističek odpadních vod a samozřejmě také udržujeme pozemky v naší správě pravidelným sekáním, údržbou vzrostlých dřevin a případně kácením dřevin, které jsou

S týmem čtyřiašedesáti zaměstnanců spravujeme majetek hned v šesti krajích – v Královéhradeckém, Pardubickém, Libereckém, Ústeckém, Karlovarském i Středočeském, což je na první pohled značný záběr.



VÁCLAV FIKR

Po absolvování Střední průmyslové školy strojní v Hradci Králové pracoval od roku 1971 v bývalém podniku Tesla Hradec Králové jako technický pracovník. Krátce působil v Aeroklubu České republiky jako inspektor parašutismu. V roce 1990 nastoupil k tehdejšímu ČSD (od roku 1993 České dráhy), kde prošel postupně různými odbornými pozicemi v oblasti správy majetku. Na základě výběrového řízení se v roce 2007 stal ředitelem RSM Hradec Králové, kde pracuje dosud. Ve volném čase se aktivně věnuje sportu, především parašutismu, lyžování a cyklistice.



z nejrůznějších důvodů nebezpečné svému okolí. Do naší gesce spadají také ekologické havárie, které šetříme v součinnosti s orgány státní správy. Jako příklad mohou uvést součinnost při odstraňování větších i menších úniků provozních kapalin z hnacích strojů, převážně lokomotiv, na pozemcích Českých drah, ale spolupracujeme také při řešení velkých úniků, jako byla havárie a únik nafty z depa kolejových vozidel v Trutnově v roce 2007 nebo odstraňování starých ekologických zátěží v bývalém depu Lovosice v letech 2017 a 2018.

Na jaké bázi je založena vaše spolupráce se Správou železniční dopravní cesty, která je nyní majoritním vlastníkem českých nádraží a zastávek?

Vzhledem k charakteru majetku je spolupráce se Správou železniční dopravní cesty velmi úzká, zejména v péči o pozemky v železničních stanicích, kde se staráme jednak o jejich údržbu a spolupracujeme při umísťování dopravních staveb. V neposlední řadě se v letošním roce uskutečňuje vyčleňování majetku pod dopravní cestou určených k prodeji právě státnímu manažerovi infrastruktury. Nicméně opouštíme postupně prostory SŽDC, a to hlavně z toho důvodu, že naše činnost již není vázána na výpravní budovy. Pochopitelně spolupracujeme nejen se správcem infrastruktury, ale přímo s ostatními výkonnými jednotkami Českých drah, kde se snažíme naše prostory přizpůsobit pro jejich potřeby, a tím je efektivně využít. V současné době jsme tak například vybudovali pro Zákaznický personál moderní zázemí v Chrudimi.

Jak se stabilizoval váš kolektiv po prodeji části podniku již zmiňované Správy železniční dopravní cesty, kdy došlo k rozdělení majetku, který byl spravován buď RSM, nebo Správou osobních nádraží SŽDC?

Po prodeji části movitého majetku následoval odchod části zaměstnanců ke Správě železniční dopravní cesty, což byl přirozený běh věcí. Vzhledem k tomu, že se většinou jednalo o klíčové zaměstnance, bylo nutné doplnit tým přijetím nových lidí. Ty jsme museli zaškolit a začlenit do stávajících kolektivů, což se nám, myslím, poměrně dobře podařilo. Nepopírám však, že jsme měli štěstí na šikovné spolupracovníky. A to je vždy výhra. ○

Cestování na západ Česka zrychlí

České dráhy představily ve vládním salonku pražského hlavního nádraží nový jízdní řád, platný od 9. prosince. Největší změnou je zrychlení dopravy mezi Prahou a městy na západě Čech. Zkrácení cestovních časů je o více než 10 minut. Tím vlak dále posiluje svou konkurenceschopnost vůči autům a autobusům. Novinek doznají i trasy z metropole na Moravu a na Slovensko. Více vlaků také nabídne wi-fi.

Josef Holek | Foto: autor, archiv ČD

S úderem půlnoci z 8. na 9. prosince začne platit nový jízdní řád 2019. České dráhy vypraví pod svou značkou denně v průměru více než 7 200 spojů. Za rok najedou skoro 129 milionů kilometrů. Hlavní novinkou je zrychlení cestování na západ země, větší kapacitu nabídnou spoje mezi Prahou a Moravou. Pokračovat bude modernizace rychlíkových a regionálních souprav i zavádění moderních služeb. Wi-fi připojení k internetu poskytne o čtvrtinu vlaků více než letos, přičemž touto službou bude disponovat již každý druhý dálkový spoj. „Rozsah nabídky, počet spojů, nabízených míst ve vlacích i vzdálenost, kterou naše vlaky ujedou v novém jízdním řádu, je mírně vyšší. Denně vypravíme v průměru o 182 spojů více a celkově najedou naše spoje o 3,7 mil. kilometrů více než v končícím jízdním řádu,“ vysvětlil Michal Štěpán, náměstek generálního ředitele pro obchod.

Největší změnou v novém jízdním řádu je zrychlení dopravy mezi Prahou a městy na západě Čech. „To je díky otevření ejpovických tunelů. Zkrácení cestovních časů je o více než 10 minut a vlak tak dále posiluje svou konkurenceschopnost vůči cestě autem nebo autobusem na dalších trasách,“ zdůraznil Štěpán. Na rychlíky z Prahy do Klatov a Železné Rudy ČD nasadí komfortnější soupravy. „Dosavadní vozy bez klimatizace budou nahrazeny moderními oddílovými a velkoprostorovými vagony 2. třídy s klimatizací a větším počtem elektrických zásuvek nebo s většími stoly pro práci,“ uvedl náměstek.



POVINNÉ REZERVACE?

Kvůli zvýšení konkurenceschopnosti a garanci komfortu ve spojích mezi Prahou a Ostravskem národní dopravce zvažuje rozšíření povinné rezervace na všechny komerční dálkové spoje, které v této relaci jezdí. Také v ostatních dálkových vlacích ve všech relacích České dráhy doporučují navzdory masivnímu posílení vlaků o stovky míst včasnou rezervaci. Podle počtu rezervovaných míst ad hoc přidávají další posilové vozy. Každá využitá rezervace je pro ČD důležitou informací o obsazení vlaku, a pokud je většina míst s předstihem rezervovaná, mohou, pokud je to technicky a provozně možné, přidat další posilové vozy.

Pojede více Pendolin

Více místa nabídnou vlaky z Prahy na Moravu a na Slovensko. Rostoucí počet cestujících si vynutil již od září několik etap posílení místních expresů a rychlíků. ČD se díky dokončení oprav a modernizace vlaků SC Pendolino vrátí k modelu s dvouhodinovým intervalem vlaků SC Pendolino a k tomu přidají další posilové expresy do Varšavy, Krakova, Žiliny nebo Opavy. Místo dosavadních spojů IC tak pojedou z Prahy vlaky SC Pendolino. Druhý spoj bude v pátky a vybrané dny před víkendy prodloužen až do Košic a ve dny se zvláště zvýšenou poptávkou bude doplněn o posilový vlak SC Pendolino.

V opačném směru pojedou Pendolina místo vlaků IC z Ostravy hl. n. Ve vybrané dny s očekávanou zvláště vysokou poptávkou na konci prodloužených víkendů nebo prázdnin pojedou navíc z ostravského hlavního nádraží posilový spoj SC Pendolino, jenž zastaví v Ostravě-Svinově, Olomouci hl. n. a v Zábřehu na Moravě.

Posíleny budou také klasické spoje mezi Prahou a střední a severní Moravou. Například místo pátečního posilového vlaku EC Roháče pojedou ve všechny pracovní dny ve výhodnější časové poloze nový vlak IC Opavan. V opačném směru doplní sezonní noční vlak Bohemia a celoroční spoj Slovakia nový vlak s provozem v pracovní dny. V neděli posilový vlak EC Roháče nahradí vnitrostátní nedělní posilový IC Opavan z Opavy a Ostravy ve stejné trase, jako jezdí dosavadní vlak z Košic s přímými vagony z Opavy. Z jižní Moravy posílí kapacitu poslední spoj Metropolitán z Budapešti a Bratislavy, který bude nově pokračovat každý den z Brna až do Prahy. ○

Miroslav Kupec na Žofínském fóru: Chceme si udržet dominantní pozici

České dráhy jsou na liberalizovaném trhu, zčásti se v regionech všech soutěží a chtějí si udržet dominantní pozici. Uvedl to generální ředitel a předseda představenstva ČD Miroslav Kupec na Žofínském fóru. Kromě toho hovořil o aktuální pozici národní dopravce na trhu a představil plány na další měsíce. Prohlásil, že před firmou stojí výzvy, na které se musí připravit. Tématem 222. fóra totiž byla i liberalizace železnice z českého i středoevropského pohledu.

„Máme tři segmenty osobní dopravy. Regionální, dálkovou a komerční. Například dopravní výkon komerční dopravy byl 4,2 procenta. V dálkové dopravě dnes komerce dělá skoro pětinu tržeb z prodeje jízdních dokladů,“ upřesnil Kupec.

Stabilní pozici ČD na trhu dokazují všechny klíčové ukazatele, jež mezikročně rostou. Stoupající tendence je zřejmá u počtu cestujících, průměrné přepravní vzdálenosti, přepravního výkonu i v tržbách. „Dílem je to způsobeno poptávkou

i kvalitně odvedenou prací zaměstnanců,“ zhodnotil Kupec. Výrazně lépe si v mezikročně srovnání stojí také ukazatele zvyšování kvality. Například denně vyjede více než 5 tisíc vlaků, v nichž mohou pohodlně cestovat vozíčkáři. Průběžně rostou i počty osobních vozů s klimatizací a wi-fi. „Postupně vyřazujeme staré vozy a nahrazujeme je moderními,“ vysvětlil ředitel.

Hovořilo se rovněž o regionální dopravě a výhledu za rok 2019. Kupec připomněl, že národní dopravce musí jednat se 14 kraji, tedy 14 týmy li-

dí. „Jednání jsou složitá, ale ČD mají zájem udržet silnou pozici v regionální dopravě. Nabízíme komplexní, úplnou a udržitelnou cenu založenou na realizovatelnosti předložené nabídky.“

ČD jsou vždy v soutěžích posuzovány na základě nabídky a hlavně předložené ceny. „Jestliže do nabídkové ceny rozpustíme všechny náklady včetně těch síťových, které konkurence nemá, nejsme v tomto parametru konkurenceschopní. Žádný soukromník dnes neřeší plošiny pro nástup vozíčkářů ve stanicích, záložní vozidla pro mimořádné potřeby státu, centrální dispečink, odbavení zákazníků v celé síti stanic, péči o stovky historických vozidel a tak dále. Nemluvě o tom, že ČD mají dokonce zákonnou povinnost některé služby zajišťovat, a náklady na ně jsou tak logicky součástí nabídkové ceny,“ uvedl. Není tedy podle něj spravedlivé, aby ve chvíli, kdy se soutěží primárně na základě ceny, nesly veškeré náklady na svých bedrech právě České dráhy. (hol)





Ejpvickým tunelem už jezdí vlaky

Nejdelší železniční tunel v České republice je otevřen. Cesta z Prahy do Plzně a dále na západ Čech se díky tomu zkrátí o zhruba čtvrt hodiny. Jižním tubusem projel první vlak s cestujícími 16. listopadu, tedy bezmála čtyři roky poté, co začaly razicí práce. Druhá „roura“ začne sloužit od platnosti nového jízdního řádu, tedy od neděle 9. prosince. V tunelu se bude jezdit rychlostí 160 km/h. Směrově je však trasován pro budoucí vysokorychlostní provoz. Vlaky v něm budou moci jezdit až 200 km/h. Měří rekordních 4 150 metrů.

Josef Holec | Foto: Jan Chaloupka

Už v den otevření začaly jižním tubusem jezdit expresy, rychlíky i spěšné vlaky národného dopravce. V severním tubusu se postupně zahájí provoz 7. prosince. Cestující tak budou moci ocenit nejzásadnější z přínosů stavby – zkrácení jízdní doby mezi Plzní a Prahou. Jízdní řád počítá s tím, že se cesta expresem mezi pražským a plzeňským hlavním nádražím zkrátí o 11 minut, z 1 hodiny a 25 minut na 1 hodinu a 14 minut.

„Otevření tunelu a zkrácení cestovní doby posiluje roli železnice na tomto důležitém rameni.

Už po zavedení Západních expresů jsme zde zaznamenali více než desetiprocentní nárůst zájmu o cestování. Je to výsledek kombinace moderních vlakových souprav s řadou doplňkových služeb, jako jsou minibar nebo wi-fi připojení k internetu, pravidelné a četné dopravy v hodinových intervalech a kratších cestovních časů. Otevření díky významnému vlivu na cestovní dobu tak ještě více posílí konkurenceschopnost železniční dopravy mezi západními Čechami, Prahou a zbytkem republiky,“ zhodnotil stavbu generální ředitel ČD Miroslav Kupec.

„Cestovní čas vlakem mezi centry Prahy a Plzně bude od prosince rychlejší než jízda au-

tobusem po dálnici D5 v kombinaci s městskou hromadnou dopravou v Praze z autobusového nádraží na Zličíně do centra hlavního města. Navíc zajistí cestu do centra Prahy bez nutnosti přestupu na městskou dopravu a nákup jízdenek na metro. V případě dalších míst může být časová úspora oproti autobusu ještě podstatně větší. Například cesta z centra Prahy do Chebu bude v novém jízdním řádu přibližně o půl hodiny rychlejší ve srovnání s autobusem,“ doplnil náměstek generálního ředitele ČD pro obchod Michal Štěpán.

Bezpečnost zajištěna

Ejpvický tunel je výjimečný nejen svou délkou, ale i použitím dalších prvků. V tubusech je položena pevná jízdní dráha, chybí klasické šterkové lože. „Jejím hlavním nosným prvkem je plošná, armovaná betonová deska, do které je vetknuto upevnění kolejnic. Hlavní výhodou pevné jízdní dráhy je její vysoká životnost, prakticky bezúdržbová konstrukce, nízká konstrukční výška, což řeší problém s umístěním trakce v tunelech, a oproti klasickému svršku delší doba udržení geometrické polohy koleje,“ vysvětlil Jiří Svoboda, generální ředitel SŽDC. Do tunelu tak mohou bez problémů vjíždět i vozy Integrovaného záchranného systému.

Celkové investiční náklady stavby dosahují 6,783 miliardy Kč. Projekt je spolufinancovaný EU, příspěvek činí 3,520 miliardy korun. ○

Masaryk se znovu vrátí do republiky. A opět vlakem

České dráhy ve spolupráci s Československou obcí legionářskou a Národním technickým muzeem připravily rekonstrukci příjezdu prezidenta Tomáše Garrigua Masaryka zpět do vlasti. Z rakousko-českých hranic do Prahy vyrazí dva speciální vlaky, přičemž jeden bude historický a na jeho palubě pojedou výhradně Masaryk v podání herce Otakara Brouska a jeho kostýmovaný doprovod. Druhá souprava je určena veřejnosti. Stylová rekonstrukce je naplánovaná na pátek 21. a sobotu 22. prosince. Vlaky se budou navíc mezi jednotlivými zastávkami předjíždět.

„Dva speciální vlaky ponese názvy T. G. M. a 100 let spolu. Druhá souprava bude určena veřejnosti a hostům. Do čela expresu T. G. M. se postaví rakouská parní lokomotiva 310.23. Nepůjde tedy přímo o konkrétní stroj, který vezl Masaryka, ale o odpovídající typ,“ upřesnil Jiří Jeřeta, ředitel odboru regionální dopravy ČD s tím, že v soupravě budou historické osobní vozy včetně salonního vozu řady

Aza 080. Expres 100 let spolu poveze modernější vozy retro Ostravanu v čele s lokomotivou řady 380 s unikátním polepem k výročí 100 let republiky.

Nyní národní dopravce s partnery ladí program ve městech, kde oba speciály zastaví. Do stanice Horní Dvořiště Masarykův vlak přijede v pátek. Přivítají jej syn Jan a další čelní představitelé státu, armády a železnice, resp. herci a skutečný starosta. Zpěvačka zazpívá státní hymnu, jako tehdy – dvouslokovou. Poté expres T. G. M. odjede do Českých Budějovic, po cestě ho předjede rychlík 100 let spo-



lu. V jihočeské metropoli mu na nástupišti vstříc vjedou děti s chlebem a solí. Masaryk se pak vydá přes Lannovu třídu na náměstí, kde se budou konat adventní trhy. Na podiu tu přednese proslov.

Druhý den vyjedou oba vlaky do Veselí nad Lužnicí, Tábora, Benešova a Prahy. Ve Veselí se o přivítání postarají děti v krojích, zazní státní hymna i dobové písně v podání živé kapely. Proslov kromě Masaryka bude mít místní starosta a zástupci Baráčníků a skautů. V Táboře navíc připravili vystoupení T. G. M. na podiu před nádražím, zbrojení lokomotivy historickou hasičskou stříkačkou. Podobné to bude i v Benešově. V Praze se T. G. M. po příjezdu na hlavní nádraží odebere před nádražní budovu, kde jej uvítají zástupci spolků. Pak odjede do Vrchlického sadů a představitelé veřejnosti. Pokračovat by měl v průvodu na Václavské náměstí k soše sv. Václava a poté se vrátí do Vrchlického sadů.

Jízdenky je možné zakoupit na pokladnách i na e-shopu, cena se řídí tarifem. Vlak je povinně místenkový, místenka stojí 100 Kč. Více informací najdete na webu www.cd.cz/TGM. (hol)

Spojů v regionech od prosince přibude

Nový jízdní řád s platností od 9. prosince přinese změny i do regionální dopravy. Ve většině krajů se rozsah regionální dopravy navýší, v ostatních zůstane beze změn. Největší změny zaznamenají cestující v Plzeňském, Jihomoravském a Středočeském kraji či Pražané. Přinášíme přehled nejdůležitějších změn u spojů Českých drah.



Gabriela Novotná, Josef Holec | Foto: archiv ČD

Rozsah dopravy Českých drah se s příchodem nového jízdního řádu mírně navýší. To je společný jmenovatel pro většinu změn v regionální železniční dopravě, která začne platit v neděli 9. prosince a skončí 14. prosince 2019.

V Praze a Středočeském kraji začnou na několika významných trasách jezdit nové spoje s cílem nabídnout rychlé spojení s Prahou a rozšířit přepravní nabídku. Nové spěšné vlaky pojedou z Prahy do Kutné Hory a Benešova u Prahy, v pracovní dny bude výrazně posílené spojení z Prahy do Říčán a více spojů pojedou také na některých regionálních tratích.

Panteři na Plzeňsku

Cestujícím v Plzeňském kraji budou k dispozici nové elektrické jednotky RegioPanter. Setkají se s nimi na trase z Plzně-Jižního Předměstí do Horažďovic předměstí anebo do Pňovan. Kvůli otevření ejpovického tunelu pojedou všechny osobní vlaky z Radnic do Plzně. Naopak zcela bez osobní dopravy zůstane železnice mezi Svojsínem a Borem. V západních Čechách – v Karlovarském kraji – bude ještě přidán pár vlaků mezi Chebem a německými Bad Brambachem a Zwickau.

CO SE TAKÉ ZMĚNÍ

- Ve Středočeském kraji vyjedou další spěšné vlaky na trati z Prahy do Benešova i do Kutné Hory.
- Na Ústecku zůstávají zachována přímá spojení od jara do podzimu mezi stanicemi Ústí nad Labem a Drážďany (Letní kometa) a spojení o adventních víkendech (Vánoční kometa).
- K posílení dopravy dojde na trati Liberec – Česká Lípa – Benešov nad Ploučnicí a na trati Harrachov – Szklarska Poreba Górna.
- Trať 238 dostane nový koncept na území Pardubického kraje i Vysočiny. Dojde k podstatnému rozšíření dopravy. Kraj Vysočina – posílení dopravy v úseku Hlinsko v Čechách – Havlíčkův Brod; Pardubice – opět zavedeny spěšné vlaky v úseku Pardubice – Hlinsko v Čechách (– Havlíčkův Brod).
- Olomoucký kraj doobjednal v pracovní dny nový spoj z Olomouce do Přerova a zpět.

Královéhradecký kraj nabídne, po dvaceti letech, obnovení přímých víkendových vlaků ČD Hradec Králové – Trutnov – Svoboda nad Úpou, zavedení dalšího spěšného vlaku Trutnov – Hradec Králové v pracovní dny, doplnění rychlíkového spojení Prahy a Hradce Králové o víkend a posílení rekreační dopravy v oblasti Adršpašských skal a Podzvičinska.

Více vlaků i na Moravě

A posilovat se doprava bude také v Moravskoslezském kraji. Vyjede více přímých spěšných vlaků z Českého Těšína a Havířova do zastávky Ostrava-Stodolní (a zpět), navýšen bude i počet osobních vlaků mezi Novým Jičínem a Suchdolem nad Odrou. Novinkami dále budou zavedení nového večerního vlaku z Frýdku-Místku do Ostravice a ranní školní vlak z Frýdlantu nad Ostravicí do Frenštátu pod Radhoštěm.

Změny budou patrné i na jihu Moravy. Hlavně kvůli nadcházející výluce ve stanici Brno hl. n., která potrvá po celou dobu platnosti jízdního řádu. Přesné informace z jihomoravské metropole přineseme v některém z dalších vydání. V krajích Jihočeském, Zlínském a Olomouckém zůstane osobní doprava prakticky beze změn. ○

ČD zvažují povinné zavedení místenek u komerčních spojů. Zajistí větší pohodlí

Za tři čtvrtletí letošního roku národní dopravce přepravil 133,7 milionu osob. Příklon cestujících k železnici, který trvá již několik let, tak pokračoval i ve třetím čtvrtletí. Téměř dvouprocentní meziroční zvýšení počtu zákazníků pak České dráhy zaznamenaly v září, kdy začaly platit nové státní slevy pro děti, studenty a seniory nad 65 let. Například jen v září využilo služeb vlaků národní dopravce přes 15,5 milionu lidí. „Kvůli rostoucímu počtu cestujících se potýkáme s přepříváním některých vlaků, a to zejména v přepravních špičkách týdne, kterými jsou zejména pátek, neděle a pondělí. Od zavedení státních slev od září tohoto roku jsme již několikrát provedli trvalé posílení řazení a rozšířili nabízenou kapacitu,“ uvedl Michal Štěpán, náměstek generálního ředitele ČD pro obchod.

Národní dopravce, s ohledem na provozní možnosti a dostupnost vozů, nejvíce vyvíjenější spoje průběžně posiluje. Mnohdy ani to však nestačí. „Trvale vyhodnocujeme frekvenci u všech vlaků osobní

dopravy a upravujeme řazení. U komerčních vlaků zvažujeme zavedení povinné rezervace, a tedy garance místa k sezení pro každého cestujícího. U vlaků provozovaných na základě objednávky v rámci dopravní obslužnosti je tato možnost objednatelům vyloučena, tam přichází na řadu variantní řazení souprav,“ vysvětlil Štěpán.



Zavedení povinné rezervace však ČD zvažují u komerčním úseku linky Ex1, tedy z Prahy do Ostravy a Opavy. Tady, na rozdíl od konkurence, národní dopravce vlaky provozuje bez této povinnosti, vyjma spojů SuperCity a vybraných vlaků kategorie IC.

„Jistě by zavedení místenek vedlo ke zvýšení kvality poskytovaných služeb na této lince, nicméně znamená to i vedlejší efekty s dopady do ostatních linek provozovaných v souběžných úsecích s linkou Ex1, které musíme v rámci analýzy pečlivě posoudit,“ doplnil Petr Vondráček, úřadující šéf odboru dálkové dopravy ČD. „Bez ohledu na naše výsledné rozhodnutí doporučujeme všem cestujícím využívat linku Ex1, aby možnost rezervace místa využívali. Kromě toho, že při nákupu vnitrostátní jízdenky na e-shopu Českých drah je rezervace zdarma, zajistí místenka cestujícím vyšší pohodlí.“ ČD také mohou přesněji vyhodnocovat poptávku po jednotlivých vlcích a posilové vozy přidávat tam, kde jsou potřeba. (hol)

V Bruselu se diskutovalo o aspektech liberalizace

Otevření debaty o pozitivích a negativích liberalizace železničního trhu, diskuze o konkrétních dopadech na jednotlivé členské země a jejich národní i soukromé dopravce. To byly hlavní cíle jednodenního semináře s názvem *Market on Track(s)*, který České dráhy pořádaly v bruselském železničním muzeu *Train World*. Název byl zvolen záměrně poněkud provokativně – jako dvojsmysl – odkazující nejen na otevírání trhu na kolejích, ale také na anglický idiom referující, že vše běží, jak má.



Josef Holec | Foto: autor

České dráhy se chtějí stát prostředníkem argumentů a zkušeností, které popisují pozitivní i negativní dopady liberalizace trhu železniční osobní dopravy, a dále je posouvat směrem od dopravců do unijních struktur či ministerstev.

O zkušenostech se hovořilo na konci listopadu v Bruselu, kde národní dopravce pořádal jednodenní seminář s názvem *Market on Track(s)*. Akce se zúčastnilo zhruba padesát delegátů z celé Evropy. Sešli se zde jak zástupci ministerstev a regulátorů dopravy, tak i zástupci evropské komise, dopravců a mezinárodních sdružení. Mezi významné hosty patřila ředitelka Sian Prout z DG MOVE, ředitel ERA Josef Doppelbauer, prezident CER Libor Lochman nebo 1. náměstek ministra dopravy ČR Tomáš Čoček. „Vznikla platforma, kde jsme si s ostatními účastníky konference sdělili zkušenosti s otevíráním trhu. Z pohledu ČD jsme popsali naše zkušenosti s liberalizací osobní dopravy,“ uvedl Jan Ilík z oddělení smluvního zajištění a rozvoje ČD. Otázky týkající se otevírání trhu se probíraly při dvou panelových diskusích. „Hovořilo se nejen o čtvrt-

tém železničním balíčku, ale i potřebě vyvolat objektivní diskusi s využitím dosavadních zkušeností a nedívat se na celý proces otevírání trhu jen přes růžové brýle. Doposud se totiž při podobných akcích hovořilo v případě efektů liberalizace pouze o pozitivích,“ řekl Ilík.

Pozitivem nižší ceny a lepší služby

Pozitivem je, že cestující mohou jezdit za nižší ceny, dostává se jim na palubě lepších služeb, vyšší je i četnost spojů. Zkušenosti ze SRN či Itálie také ukazují, že liberalizace díky lepším službám železnici umožnila „ukousnout si“ více z koláče přepravního trhu, což vytváří prostor pro existenci více subjektů. Doprovodnými jevy ale jsou, a to zejména u komerčně vedených spojů, snížení výnosnosti tarifu a prodloužení návratnosti investic do vozidlového parku. Souvisejícím rizikem je nemožnost tvorby dostatečných zdrojů pro nové investice, což je dlouhodobě neudržitelný jev. ČD zdůrazňují fakt, že středobodem celého procesu je cestující a liberalizace je jen jedním z nástrojů, jak zkultivovat a zatraktivnit službu veřejné dopravy, aby se mohla pro moderního cestu-

jícího stát atraktivní. Pro příklad nemusíme chodit daleko – stačí zmínit spolupráci s ÖBB na railjetech. ČD proto zdůraznily, že klíčovou podmínkou pro úspěšný průběh liberalizace je vytvoření stabilního prostředí s jasně nastavenými pravidly, v nichž bude možné dlouhodobě podnikat a rozvíjet se.

Cílem konkurenceschopnost železnice

Náměstek generálního ředitele ČD pro ekonomiku Radek Dvořák doplnil, že národní dopravce na otevřeném trhu již dlouhodobě funguje a disponuje tak dostatečnými zkušenostmi, neboť ČD provozují osobní dopravu s ostatními dopravci jak na trase z Prahy na Ostravsko, tak v rámci noční dopravy. „Ctíme, že liberalizace existuje, ale nesmí se zapomenout na komplexnost přepravy. Základním cílem liberalizace by mělo především být zvýšení kvality, a tím i konkurenceschopnosti železnice jako takové, nikoliv pouze zvyšování konkurence v rámci sektoru. Liberalizace v českých podmínkách přinesla pouze mírné navýšení podílu přepravního výkonu železnice v osobní přepravě na trhu, což souvisí především s vyčerpávanou kapacitou železniční infrastruktury v ČR. Z hlediska počtu přepravených cestujících v posledních pěti letech dokonce podíl železnice na celkovém počtu přepravených cestujících klesl,“ upozornil Radek Dvořák. „Komerční doprava také neznamená provozování železniční dopravy bez státních dotací. Stát dlouhodobě platí za slevy pro studenty i důchodce. Již před zavedením celoplošné 75% státních slev, a z dostupných informací o výši vyplacených kompenzací je patrné, jak velký podíl na příjmech za tyto kompenzace jednotlivé společnosti měly. Dá se de facto říci, že nebyť státních dotací, nebyli by někteří dopravci v zisku,“ doplnil.

Výsledkem semináře je sumář obsahující hlavní témata, která před jednotlivými dopravci leží a jsou pro ně určitou výzvou. „Jsem rád, že tu jsou kolegové z Evropské komise i českého ministerstva dopravy. Nikdo nepopírá otevírání trhu, ale je nutné stále řešit formu a samotnou implementaci železničního balíčku,“ zmínil Dvořák. Konečným řešitelem problémů by v tomto směru měli být objednatelé – v případě ČR ministerstvo dopravy a kraje. „Unie se čtvrtým železničním balíčkem vyčerpala, pátý dle vyjádření DG MOVE není na pořadu dne. Záleží tedy čistě na tom, jakou interpretaci nařízení zvolí jednotlivé členské státy,“ shodli se oslovení. ○

Velká vánoční soutěž Železničáře

Rok se s rokem sešel, a jak už bývá v tomto období dobrým zvykem, je tu opět oblíbená Velká vánoční soutěž. Čtenáři si mohou zahrát o zajímavé, hodnotné a jak jinak než ceny s železniční tematikou. Určitou výhodu bude mít ten, kdo poctivě pročítal všechna letošní vydání Železničáře. Nabyté vědomosti totiž může využít při správném zodpovídání jednotlivých otázek.

Ať už případnými výhrami rozšíříte domácí knihovnu, obohatíte provoz na modelovém kolejišti, obdarujete pod stromčkem své blízké, nebo se zapojíte jen proto, abyste otestovali své znalosti v oblasti železnice, věříme, že vám naše otázky otevřou dveře poznání dokořán. Kvíz o hodnotné ceny právě začíná.

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

02



Druhou polovinu 60. a začátek 70. let minulého století lze vnímat jako zlatou éru poválečné železnice. Právě v té době vstupují na scénu moderní a nebyvale komfortní vagony i rychlé a výkonné lokomotivy, které se staly legendami v boji o zákazníky. V Itálii dostane tuto úlohu řada E. 444, ironicky pokřtěná jako Tartaruga – Želva.

Jaké rychlosti dosáhl prototyp E. 444 001 na trati z Říma do Neapole při premiéře v listopadu 1967?

- a) 197 km/h
- b) 187 km/h
- c) 207 km/h

04



Je to stavba, která se nesmazatelně zapsala do podoby hlavního města. Stala se zároveň svého času oblíbeným místem sebevrahů. Od zprovoznění Nuselského mostu v Praze, dříve pojmenovaného podle Klementa Gottwalda, letos uplynulo 45 let. Jeho součástí je i kolejová dráha, skrytá uvnitř tubusu.

Jaká je délka této stavby?

- a) 585 metrů
- b) 685 metrů
- c) 485 metrů

01



Jedněmi z mála železničních vozidel v tuzemsku, která ve větším rozsahu prošla rozsáhlou modernizací, jsou motorové vozy řady 854. Všechny v té době existující motoráky, označené původními řadami M 296.1 a M 296.2 a lidově zvané jako Catry, dostaly v 90. letech šanci na další život. A díky tomu loni oslavily již dvacet let od nasazení prvního z nich do provozu.

Ve kterém roce začaly probíhat sériové modernizace Catrů?

- a) v roce 2001
- b) v roce 2000
- c) v roce 2002

03



Pro někoho může jejich přezdívka znít poněkud směšně, nebo dokonce hanlivě. Zloměný nos, ve francouzském originále Nez cassé, je každopádně označení velké rodiny elektrických a motorových lokomotiv z produkce francouzského průmyslového gigantu Alstom od konce 60. do 80. let minulého století. Jediněčným designem dokázaly okouzlit mnoho fanoušků.

Kdo stál v roce 1964 u jejího zrodu?

- a) francouzský designér Paul Arzens
- b) italský architekt Achille Castiglioni
- c) dánský architekt a designér Arne Jacobsen

05



Patrové elektrické jednotky řady 471, které jsou známé jako CityElefanty, brázdí koleje již dvacet let. Objevovat se začaly nejprve v pražské, a později i ostravské aglomeraci. Vlaky, jimž se také říká Ešusy, postupně měnily nejen design, ale také nátěrové schéma. To se ustálilo s poslední dodávkou z roku 2013 na korporátním nátěru v kombinaci bílé a modrých odstínů.

Kolik těchto jednotek bylo celkem vyrobeno?

- a) 73
- b) 83
- c) 93

Vánoční železničáře

JAK SOUTĚŽIT?

Své odpovědi posílejte na redakční e-mailovou adresu 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 (0:00) 14. prosince. Výherce budeme kontaktovat elektronicky nebo telefonicky bezprostředně po vyhodnocení. Neodpovídejte prosím papírovou korespondencí, z kapacitních důvodů nejsme schopni klasickou poštu třídit a vyhodnocovat. Na výhry neexistuje právní nárok.

06

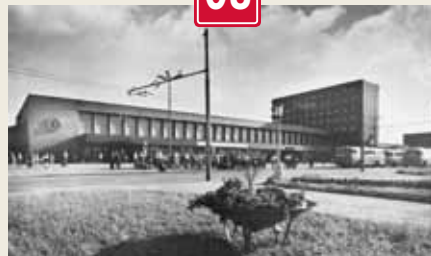


Druhá světová válka se nezadržitelně chýlila k závěru, když spojenecké letectvo podniklo na jaře roku 1945 na plzeňské nádraží mohutný nálet. Ranžír i depo byly zcela zpustošeny, obrovské materiální škody byly patrné také na nádraží. Bombardérům se podařilo zasáhnout i muniční vlak.

Kdy přesně se útok spojenců odehrál?

- a) v noci z 16. na 17. dubna 1945
- b) v noci z 26. na 27. dubna 1945
- c) v noci z 6. na 7. dubna 1945

08



Památkově chráněná výpravní budova pardubického hlavního nádraží oslavila letos 1. května již šedesáté výročí. Tato ojedinelá budova ve funkcionalistickém stylu od architektů Karla Řepy a Josefa Dandy se vyznačuje vertikální a horizontální linií, výraznými mozaikami a na první pohled výraznou cihlovou barvou.

Jaká významná osobnost má před nádražní budovou svou sochu?

- a) hudební skladatel Bedřich Smetana
- b) železniční stavitel Jan Perner
- c) spisovatel, historik a politik František Palacký

09



Nedosáhly takového věhlasu a popularity jako některé jejich „kolegyně“ na standardním rozchodu. Přesto si motorové lokomotivy původní řady T 47. o právem vydobily místo na tuzemských tratích. Jezdí už více než 60 let a staly se z nich živoucí legendy. Dodnes jsou nepostradatelnou součástí vozového parku na tratích o rozchodu 760 mm.

V letech 1957–1958 vzniklo 45 strojů, jež putovaly do jisté evropské země. Do které?

- a) do bývalého SSSR
- b) do Rumunska
- c) do Polska

07



Dvoupodlažní osobní vozy mají v Německu velkou tradici. Parní patrový vůz byl používán v Hesensku dokonce už v 19. století. Ve 30. letech 20. století přišel německý průmysl s koncepcí aerodynamicky tvarovaných článkových patrových vozů s řídicími vozy. Zatímco na Západě se po válce nové konstrukce patrových vozů neujaly, na Východě se původní koncepty úspěšně rozvíjely.

Jak se jmenovala první patrová jednotka konsorcia firem DWA z Görlitzu?

- a) Desiro HC
- b) Twindexx Vario
- c) Meridian

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...

CO MŮŽETE VYHRÁT?

1. CENA

Lokomotiva Vectron v barvách ČD Cargo (v měřítku H0)
Lokomotiva Vectron v barvách ČD (v měřítku TT)

2. CENA

Kniha Historie státních drah 1918–2018 (2x)

3. CENA

Kniha Zrození železnic v Čechách na Moravě a ve Slezsku (3x)



Lanovku na Ještěd prověřila cvičná evakuace

Lanovka na Ještěd, kterou provozují České dráhy, se na přelomu října a listopadu takřka na dva týdny zastavila. Čekala ji nejen pravidelná revize, ale i cvičná evakuace, která se letos uskutečnila již potřetí. Tato podzimní byla v režii přednosta lanové dráhy Vladimíra Štěpána a jeho pracovního týmu strojníků a průvodčích, a také libereckého hasičského záchranného sboru Správy železniční dopravní cesty. Ten měl evakuaci dobrovolníků na starosti a zároveň celou akci zajišťoval.

Martin Harák | Foto: autor

Před podzimní odstávkou visuté lanové dráhy, mimochodem jediné v majetku ČD, byli zákazníci vyvezeni na vrchol Ještědu naposledy v den stého výročí vzniku Československa. Od pondělka 29. října až do pátku 9. listopadu pak byla oblíbená turistická atrakce mimo provoz. Kabina číslo 1 byla demontována, odborníci zkrátili tažné a přitažné lano a vyrobili nové lité koncovky a speciálním testem se také zjišťovalo, zda nehrozí poškození lan. Po opětovném zavěšení kabiny pak byly provedeny například brzdové zkoušky se zátěží. „V pátek 9. listopadu, kdy jsme měli všechny zkoušky úspěšně za sebou a kabiny opět na laněch, jsme v součinnosti s drážními hasiči pod vedením velitele liberecké jednotky Josefa Šperla a vedoucího lezecké skupiny Martina Sulkeho nacvičovali evakuaci cestujících z kabiny lanové dráhy. Znovu jsme začali přepravovat veřejnost hned v sobotu 10. listopadu od ranních osmi hodin,“ říká přednosta Vladimír Štěpán.

V létě i se záchranáři ze zahraničí

Cvičná evakuace se na lanové dráze z bezpečnostních důvodů provádí dvakrát do roka, vždy na závěr revizních prací. Odehrává se buď s komparem ochotných zájemců z řad zaměstnanců Českých drah či SŽDC a jejich rodinných příslušníků, nebo jen hasičů. Podle přednosta je k nácvičce evakuace potřeba minimálně pět dobrovolníků. Na akci dohlížejí profesionální hasiči, kteří jsou k dispozici jak ve vlastní kabině, tak i dole pod lanovkou, a to včetně výjezdní techniky. Běžně se „evakuují“ lidé speciálním lanem se sedačkou z jedné kabiny



u dolní stanice zhruba z výšky patnácti metrů.

Někdy se však evakuace, podobně jako loni na jaře, provádí rovnou ze dvou kabin, což je náročné, neboť kompars v takovém případě tvoří asi šedesát lidí. Vzhledem ke členitému terénu v horní části lanovky jde o mnohem složitější záchranný proces. „Letos v červnu jsme si navíc, mimo běžné jarní a podzimní akce, nacvičili pád kabiny lanovky a následnou záchrannou akci, jíž se zúčastnily i integrované složky ze Slovenska, Německa a Polska včetně vrtulníku,“ vysvětluje přednosta Štěpán.

Za každého počasí

Zahájení cvičné evakuace je zpravidla v devět hodin ráno, a to za jakéhokoli počasí. V pátek 9. listopadu bylo pod Ještědem tradiční mlhavé a sychravé podzimní počasí. Akci odstartoval přednosta lanovky tím, že zavolal strojníkovi a ten pak průvodčímu cvičné kabiny. Po domluvě s operátory přednosta volá hasiče či zdravotní záchrannou službu na linku 155. Někdy, jak tomu bylo i v listopadu, příprava ke cvičení probíhá bez telefonátů v přímé součinnosti se zaměstnanci Českých drah. Personál lanové dráhy si ráno rychle v dolní stanici zopakoval evakuační plán, což je jakýsi manuál s přesným popisem všech úkonů, a po domluveném signálu povyjela kabina nad připravený prostor, jištěný hasiči. A pak šlo vše již ráz na ráz. Průvodčí odmontoval v podlaze lanovky spodní víko, odjistil spouštěcí zařízení a začal spouštět první komparsisty, mezi nimiž nechyběla ani pětiletá odvážná dívka. Dole všechny jistili hasiči, kteří po dojezdu spouštěcího lana dobrovolníka pomohli odvézt. V kabině bylo asi šest dobrovolníků. Pokud by to bylo například pětadvacet či třicet lidí, neměla by evakuace přesáhnout tři čtvrtě hodiny.

Z prováděcích vyhlášek vyplývá, že doba na evakuaci jsou dvě hodiny, a když se překročí tato doba, jde už o záchrannou akci a u ní musí být všechny složky záchranného integrovaného systému. „My máme výhodu, že máme jen pár kilometrů odtud základnu drážní hasičské záchranky, která je na evakuaci z lanovky speciálně vycvičená. Navíc mají odpovídající nářadí, jímž se dokážou do kabiny rychle dostat, takže se celý záchranný proces významně urychluje,“ doplňuje na závěr přednosta lanové dráhy. ○

Národní dopravce chce uspět u všech provozních souborů dálkové dopravy

České dráhy připravily a podaly na ministerstvo dopravy nabídky na provozování vlaků ve třech provozních souborech, zahrnující celkem sedm linek dálkové dopravy. Resort, coby objednatel dálkové dopravy, totiž národní dopravce a ostatní společnosti, které v notifikační lhůtě vyjádřily zájem, před nedávnem k tomuto kroku vyzval. A nyní, kdy čtete toto vydání Železničáře, ministerstvo otevírá obálky a rozhoduje o vítězích na zajištění veřejných služeb v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě. „Na základě předložených nabídek objednatel vybere dopravce pro jednotlivé provozní soubory, kteří začnou od začátku platnosti jízdního řádu 2019/2020, kdy národnímu dopravci končí na těchto linkách desetiletá smlouva, provoz vlaků zajišťovat,“ potvrdil Michal Štěpán, náměstek generálního ředitele ČD pro obchod.

Prvním provozním souborem jsou linky Ex2, tedy Praha – Olomouc – Vsetín (Slovensko) a R18 Praha – Olomouc – Luhačovice. „V obou případech jde



o kontrakt na devět let, tedy do konce jízdního řádu 2027/2028,“ upřesnil Petr Vondráček, úřadující šéf odboru dálkové dopravy ČD. Do druhého souboru je zařazena linka R8 Brno – Ostrava – Bohumín s plněním do konce jízdního řádu 2026/2027. Třetí provozní soubor, na který ČD nabídku podaly, pokrývá čtyři linky. „Jde o linky R21 Praha – Mladá Boleslav – Turnov – Tanvald, R22 Kolín – Mladá Boleslav – Česká Lípa – Nový Bor, R24 Praha – Rakovník a R26 Praha – Příbram – Písek – České Budějovice,“ vyjmenoval Vondráček.

ČD již dříve informovaly ministerstvo, že jsou připraveny zajistit všechny linky dálkové dopravy. Nyní v těchto nabídkách hraje významnou roli cena, resp. požadovaná výše kompenzace. „Naše nabídky na zajištění dopravní obslužnosti byly připraveny pečlivě a reflektují beze zbytku požadavky objednatelů ve všech oblastech, tedy od požadavků na kvalitativní parametry vozidel až po služby související například s odbavením,“ uvedl Michal Štěpán. (hol)



POZOR VLAK

TV MAGAZÍN

sp5ort

PREMIÉRA

KAŽDOU POSLEDNÍ STŘEDU
V MĚSÍCI NA TV SPORTS

VŠECHNY
BARVY
ŽELEZNICE



WWW.POZORVLAK.CZ

Producent pořadu:
AŽD PRAHA



Nádražka U Welzla v Zábřehu na Moravě

S kolegou jsme se koncem října vydali na delší cestu z Prahy do podhůří Jeseníků, konkrétně do Šumperka. Při přestupu na další vlak v Zábřehu na Moravě jsem si všiml, že je zde nádražní restaurace s poněkud nezvyklým jménem U Welzla. Nejprve jsme ji nechali bez povšimnutí, ale při zpáteční cestě, kdy jsme přijeli vlakem v pozdním popršeném a studeném odpoledni zpět do Zábřehu, jsme cítili, že se potřebujeme po dlouhém dni pořádně najíst a napít.

Vladislav Borek | Foto: Martin Harák, autor

Vlaky ze Zábřehu na Moravě do Prahy jezdí každou hodinu, a tak jsme se rozhodli najít potěšení právě ve zdejší nádražce. To jsem ještě netušil, že právě ona se vymyká všemu, co jsem dosud v pohostinství tohoto typu zažil.

Nádražní restaurace je atypická už tím, že v ní mají na čepu pivo z malého zábřežského pivovaru Welzl. Abych byl upřímný, až do této chvíle jsem netušil, kdo to Jan Welzl vůbec byl. Původní má domněnka, že se jedná o jméno majitele restaurace, byla scestná. Již dopoledne při přestupu na vlak jsem si všiml sochy před nádražní budovou, kterou tvoří bohatýrská postava s modrým šátkem okolo krku, kufrem a čepicí v mávajících ruce. Až kolega, s nímž jsem cestu absolvoval, mi vysvětlil, že Jan (Eskymo) Welzl byl cestovatel, který poznal velkou část světa. Podstatné je, že se narodil právě v Zábřehu na Moravě v roce 1868 a svůj dobrodružný život ukon-



- čisté a hezké prostředí bez automatů
- skvěle ošetřené pivo více druhů
- milá a pozorná obsluha
- cedule s odjezdy vlaků v lokále
- pěkná venkovní terasa



- není vidět na vlaky

čil roku 1948 v Kanadě. Právě dobrodruhovno jméno dalo vzniknout názvu nového minipivovaru v Zábřehu na Moravě.

Svrchně i spodně kvašená piva

Ale zpět přímo k nádražní restauraci. V době naší návštěvy v místnosti pro asi padesátku lidí mnoho hostů zrovna nepobývalo, ale to nám v té chvíli vůbec nevadilo. Podstatné bylo, že na každém stole se nacházel jídelní lístek a že se nám milá paní, či snad spíše slečna hostinská ihned věnovala. Mám rád kromě jiných jídel guláše, ten ovšem v té chvíli zrovna nebyl připraven k podávání, protože ho právě dodělávali s příslibem, že tak za čtvrt hodiny již bude. Na rozdíl od kolegy, který má pevnější vůli a rozhodl se, že si na něj počká, jsem s ohledem na velký hlad volil náhradní variantu. A tou byl Javořický párek s hořčicí a křenem. Mohl jsem si dát ještě kuře na paprice, nicméně jsem zůstal u párku.



jemnou hořkost, která sváděla k dalšímu napití. Víím, ta hořkost nemusí být každým vítaná, ale já jsem byl velmi spokojený, zejména když se ve chvíli na stole objevil velký talíř s dlouhým párkem, kupou křenu a pochopitelně s hořčicí. O tom, že po každém dalším doušku se na vnitřní straně sklenice objevil krásný kroužek, ani obsáhleji psát nebudu. I mému spolustolovníkovi „jedenáctka“ chutnala, a tak se nám začala vracet dobrá nálada. A když byl přinesen hotový guláš ozdobený kousky cibule, který neměl již na pohled chybu, nemluví o jeho chuti, začali jsme litovat, že námi plánovaný vlak má pouhých dvacet minut zpoždění. Shodou okolností jsme s ním ale nakonec neodjeli a ta další necelá hodinka ve zdejší nádražce nám stála za to. Rád bych vyzkoušel ještě další piva, ale s „jedenáctkou“ jsem byl tak spokojený, že jsem prostě změnu zavrhl. Snad příště.

Spokojenost se službami i servisem

A nyní budou následovat samé plusy. Přehled o odjezdech vlaků jsme měli na místě, neboť přímo v lokále nad výčepem je světlá tabule obvyklá jinak třeba v nádražních vestibulech. To je velmi milá služba cestujícím, kteří tak nemusí nikam odbíhat, aby zjistili, kdy jim spoj jede. V místnosti byl zázračný klid, ale až doma jsem si uvědomil, že tomu tak bylo asi proto, že tam neřvala žádná televize, což je za mě další plus. V místnosti je připojení na wi-fi, heslo ochotně obsluha případnému zájemci sdělí. Dalším velkým plusem je skutečnost, že přímo v hostinské místnosti nejsou žádné hrací automaty. Ani milovníci různých her ovšem nepřijdou zkrátka, protože jedna „bedna na hraní“ je za dveřmi na chodbě, kde nikdo svoji případnou hrou neruší hosty restaurace. Toalety není sice přímo v restauraci, je ale naproti na chodbě. Paní, která tam bdí nad pořádkem – a ten tam je ukázkový – má přehled, kdo přichází z hostince, a takový člověk může využít služby zdarma. Když jsem se již zmínil o pořádku na WC, naprosto čisto je i v prostorách hostinské místnosti, samozřejmě včetně stolů a lavic. Tedy se vším naprostá spokojenost.

S velice těžkým srdcem pak musím připustit jedno minus, a to zvláště pro nás železniční fanoušky. Restaurace má okna na opačnou stranu, než je kolejíště stanice, proto není vidět na vlaky. Ovšem toto je záležitost nás „postížených“ láskou k železnici, běžný host něco podobného ani nevnímá. Ale ještě jedno plus – k restauraci patří i větší venkovní terasa, odkud je krásné vidět na celé autobusové nádraží před železniční stanicí. Takže, zde si na své přijdou případní milovníci autobusů a piva...

Otevírací doba v nádražní restauraci Welzl je denně od 9.00 do 21.00 hodin. Podle personálu bývá hodně plno zejména o pátých a víkendech, a to nejen turistů, ale i místních, kteří sem rádi zajdou na dobré pivo. A je jen dobře, že si takovou cestu dokážou najít, zejména v dnešní době různých piv-nepiv, kterými se obří podniky snaží vnútit do přízně konzumentů. Místní pivo je také možné zakoupit v PET lahvích a vychutnat si ho doma nebo případně někde na chatě či výletu. Důležitě je, že alespoň za moji osobu mohu návštěvu nádražní restaurace v Zábřehu na Moravě jen a jen vřele doporučit! ○

K bezchybnému navození pochmurné „dušičkové“ nálady, která ten den vládla, patří i pivo a já navzdory hladu jsem byl zvědav, jaké to místní bude. V nabídce byla spodně kvašená piva Welzl 11° světlý ležák, Welzl 12,5° Bitter, Welzl 14° Oskar a svrchně kvašené Welz 16° IPA. Jak bylo uvedeno v propagačním letáčku, jenž je součástí jídelního lístku, všechny piva jsou nepasterovaná a nefiltrovaná, vyrobená z těch nejkvalitnějších surovin. Dnes je moderní vychvalovat své zboží, a tak jsem byl hodně zvědavý, jak bude pivo chutnat mně osobně.

V drtivé většině případů pijí „desítku“, ale protože ji v restauraci ne nabízeli, volil jsem místo ní ležák „jedenáctku“. A vůbec jsem nelitoval. Ve sklenici s krásnou bílou hustou čepicí, kterou obsluha po chvíli donesla, bylo něco, co jsem dlouho neochutnal. Plnohodnotné, živé pivo, příslušně zakalené, které po sklouznutí do krku zanechalo v ústech pří-



Lucembursko: křižovatka pro čtveřici zemí

Malá země vklíněná mezi Německo, Francii a Belgii může v mnohém připomínat švýcarské alpské podhůří. Pořádek a čistota jako ve Švýcarsku a šarm připomínající Francii. Dvou i tříjazyčné nápisy. Samostatně ale i vedle sebe jsou tam němčina, francouzština a lucemburština. Jen mírně zvlněná krajina, vysočina s kopci o 400 až 500 metrech nad mořem, přesto rozdělená mnoha hlubokými údolími. Na úbočích kopců se rozkládají rozlehlé lesy nebo pastviny s přezvykujícím skotem. Tak vypadá velká část Lucemburského velkovévodství.

Petr Štáhlavský | Foto: autor

Přestože je to země od České republiky vzdálená stovky kilometrů, má s námi mnoho společného. Dala nám významnou královskou dynastii Lucemburků, která zásadně ovlivnila historii Čech, Moravy i celé Evropy. Český král Jan Lucemburský, zde známý jako Jan Slepý, odpočívá v kryptě lucemburské katedrály Notre Dame. Karel IV. povýšil Lucembursko na vévodství.

Pohnutou zkušenost mají Lucemburčané také se svými sousedy, vklínění mezi Francii a Německo. Tito dva rivalové často bojovali o území Lucemburska a během staletí se několikrát vystřídala nadvláda francouzských a německých panovníků. Proto není divu, že se město díky své strategické poloze proměnilo v mohutnou pevnost. Především v 16. a 17. století proběhla řada stavebních úprav podle nejnovější vojenské praxe. Vybudovány byly mohutné bastiony a přes 20 kilometrů podzemních chodeb – kasemat. Dodnes se dochovala velká část opevnění a zpřístupněné kasematy patří k vyhledávaným turistickým cílům.

Pohnutá válečná historie

Jedním z nejtragičtějších období je 2. světová válka. Osud Lucemburska byl v mnohém podobný našim zemím. Německo území připoji-



Jeden z výrazných železničních mostů v hlavním městě Lucemburku



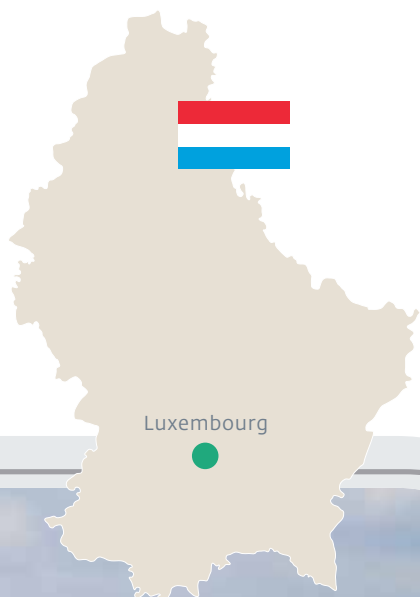
← Výpravní budovu v neobarokním stylu zdobí reliéfy několika českých panovníků, zde Václav IV.

lo přímo k Říši a navzdory nesouhlasu muselo mnoho místních chlapců narukovat do wehrmachtu. Stalo se tak 10. května 1940. Velkovévodská rodina tehdy odešla do exilu v USA. Německé úřady prohlásily Lucemburčany za německé občany a asi 13 tisíc jich povolaly do armády. Celkem 2 848 lucemburských vojáků pak ve válce padlo. V reakci na nucené odvody se po celé zemi od 1. do 3. září 1942 uskutečnila generální stávka.

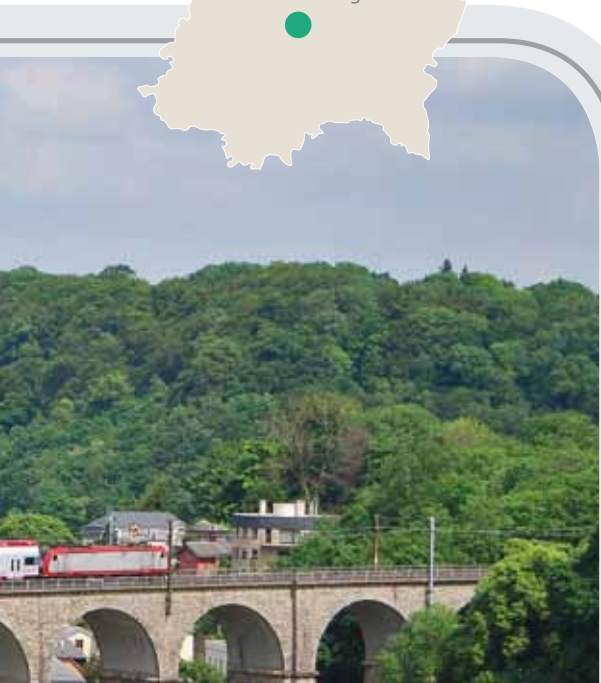
Možná právě proto Lucembursko, ačkoli zpočátku vystupovalo jako neutrální země, stanou-

lo po II. světové válce u zrodu Severoatlantické aliance, Organizace spojených národů a Evropského hospodářského společenství.

Společnou historii Česka a Lucemburska najdeme i na nádraží. Připomínka je to nenápadná a málokdo si jí všimne. Nad okny na náměstí u současného bistra výpravní budovy postavené německým architektem Alexandrem Rüdelleem v neobarokním stylu se nacházejí reliéfy několika Lucemburků, mimo jiné Karla IV. a jeho synů Václava IV. a Zikmunda.



Luxembourg



Údolím Mosely jezdí lucemburské elektrické jednotky KISS až do německé Koblenze.

Nádraží láká fandý železnice

Samotné nádraží je skutečný magnet pro milovníky dráhy, protože se jedná o frekventovanou železniční křižovatku mezi Francií, Belgií a Německem. Díky efektivní spolupráci se sousedy při nákupu a provozu vlaků je zde na tak malou zemička docela pestrá sbírka vozidel.

Lucemburské železnice (CFL) provozují 22 dvoudílných elektrických jednotek řady 2000 z let 1990 až 1992, které odpovídají francouzským vlakům typu Z2. V letech 2004 až 2011 uvedly do provozu stejný počet třívozových dvoupatrových vlaků řady 2200, ve Francii označované jako typ TER-2N-ng. Stejný typ sem zajíždí na některých spojích z Francie, a tak lze vedle sebe vyfotit dvě až na barvu úplně stejné jednotky. Jednu lucemburskou šedo-vínovou a druhou francouzskou šedo-modrou. Nejnovější jednotky KISS jsou od Stadlera. U CFL nesou řadu 2300. Celkem osm třívozových patrových vlaků bylo dodáno v roce 2013 pro spojení Lucemburska s německou Koblenzí.

Na nádraží lze zahlédnout také obě řady elektrických lokomotiv CFL. Pod řadou 3000 se skrývají dvousystémové traťové lokomotivy (25 kV 50 Hz + 3 kV, 5 000 kW, 200 km/h, Alstom) dodané v počtu 60 kusů také belgickým drahám (řada 13). Druhý typ představuje řada 4000, která pochází z rodiny Traxx a odpovídá německé řadě 185 (25 kV 50 Hz + 15 kV 16,7 Hz, 140 km/h, 5 600 kW, Bombardier). S těmi se dá setkat nejen v Lucembursku, ale třeba i v Porýní nebo daleko na severu Německa. Vozidla doplňují ještě diesely řady 1500 od společ-

nosti Vossloh. Mezinárodně jsou známé pod označením MaK G 1206.

Dominantou patrové vozy

V Lucembursku už nepotkáte klasické železniční vozy. CFL totiž už žádné neprovozuje. Jedinými vozy jsou dnes tři typy „pater“ v celkovém počtu 87 kusů (řídící 1. a 2. třídy, vložený 1. a 2. třídy a vložený 2. třídy). Pokud v Lucemburku potkáte klasické osobní vagony, pak budou nejspíš belgické na některém z vlaků spojujících Lucembursko a Belgii.



Německou produkci na lucemburských tratích představují patrové vratné soupravy Bombardier a lokomotivy Traxx.

V Lucemburku se dá fotografovat i TGV. Do města zajíždí téměř desítky spojů denně. Cestovní doba mezi Lucemburkem a Paříží je pouhé 2 hodiny a 10 minut. Dva páry rychlovlaků míří také na jih Francie. Další zajímavé soupravy přijíždějí z Belgie. Vedle patrových InterCity jsou to třívozové jednotky řady AM 96 známé ve své motorové podobě spíše z Dánska. Pro svá gumová čela umožňující průchod mezi spojenými jednotkami jsou známé pod přezdívkou „gumový nos“ – Gumminase.

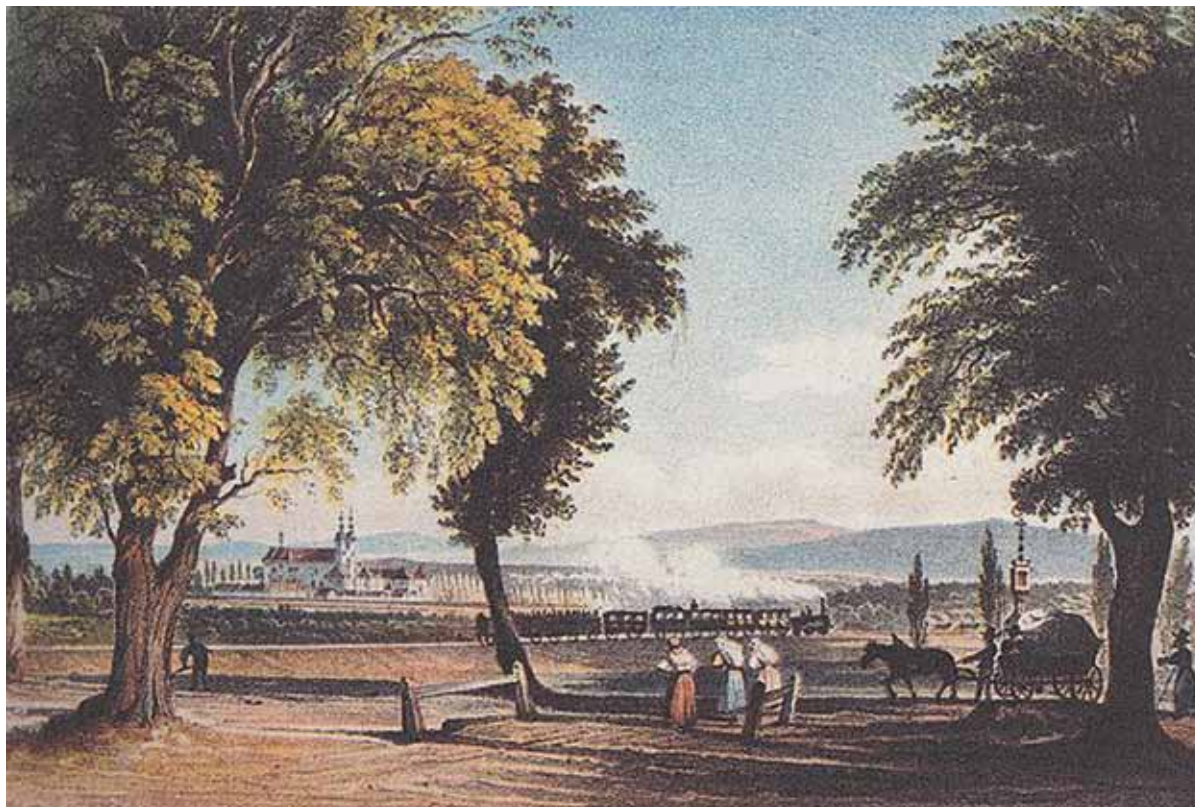
Při různých příležitostech lze zahlédnout také dochovaná historická vozidla, o která se starají především různé železniční spolky. Patří mezi ně lucemburská NOHABka řady 1600 nebo elektrický, původem francouzský „krokodýl“ řady 3600. V Lucemburku se nachází také muzejní železnice známá pod označením Train 1900 a řada památek na průmyslové a důlní železnice. ○



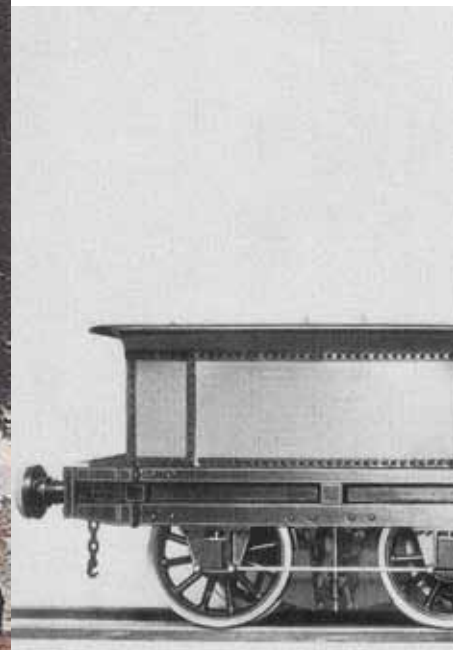
Velkověvodský palác se nachází v centru města.

ŠOTOINFO

V Lucemburku jsou vedle samotného nádraží zajímavými fotomísty dva velké viadukty nad řekou Alzette. Provoz na nich lze zachytit z východní strany historického centra. Romantickou a zážitkovou tratí je úsek kolem řeky Clerve z Ettelbrück do Troisvierges v severním Lucembursku. V jejím okolí jsou i četné hrady a zříceniny.



Pohled na vlak v Rajhradu od Vídeňské silnice (1840)



Rok 1838 důležitým milníkem v historii naší železnice

Přesně před 180 lety, konkrétně 11. listopadu 1838, vyjela z Rajhradu do Brna první parní lokomotiva na našem území. Nesla název Moravia a byla osobně řízená stavitelem trati, vrchním inženýrem Karlem Ghagou. Šlo zatím jen o neveřejnou zkušební jízdu, která se v ten samý den zopakovala celkem třikrát. Pro veřejnost byla dráha z Vídně do Brna otevřena ale až v následujícím roce, nicméně zkušební jízda se stala důležitým milníkem v historii našich železnic.

Martin Harák, Mojmír Krejčířík | Foto: web, wikipedie, Martin Harák

Nabízí se otázka, proč se první jízda na dnešním českém území uskutečnila právě z Rajhradu do Brna. I když spodní stavba celé trati byla na podzim roku 1838 již téměř hotová, chyběly kolejnice, jejichž dodávka z Anglie se opozdila. Proto se tehdejší ředitelství Severní dráhy rozhodlo použít již dodaných kolejnic nejprve pro úsek mezi Rajhradem a Brnem. Důvody k tomuto rozhodnutí byly především ekonomické. Již od dubna 1838 se konaly pravidelné výletní jízdy z Vídně do dolnorakouského Gänserndorfu, přinášející díky mimořádnému zájmu veřejnosti první toužebně očekávané příjmy. Vedení společnosti správně předpokládalo, že stejný zájem Brňanů povede k dalšímu kýženému zvýšení příjmů. Ale mnohem významnější byla propagace nového dopravního pro-

PRVNÍ PARNÍ LOKOMOTIVA MORAVIA

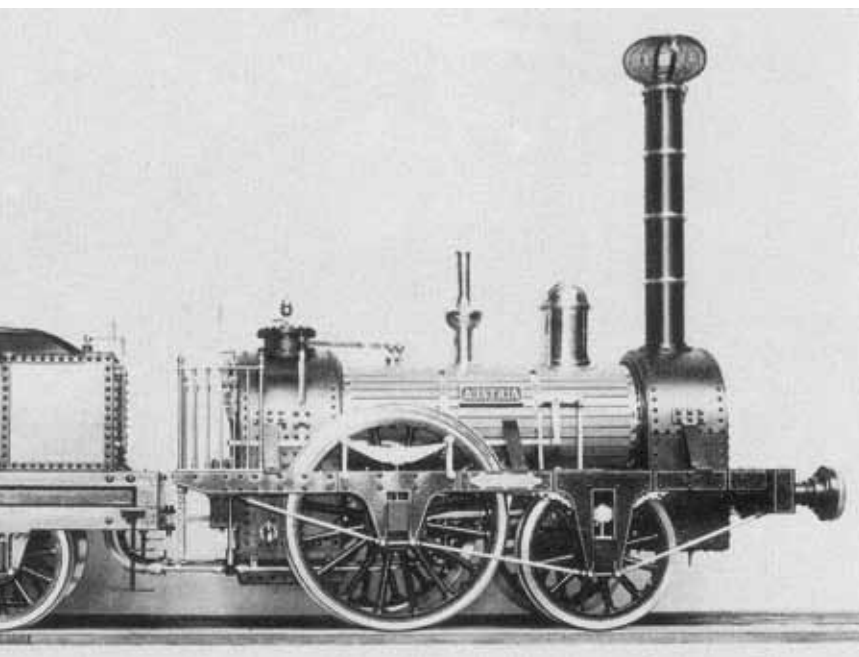
Lokomotivu Moravia vyrobila Stephensonova lokomotivka v britském Newcastlu pro Severní dráhu císaře Ferdinanda v roce 1837. Lokomotiva s ležatým kotlem a dvojčlým parním strojem o hmotnosti pouhých devíti tun měla pouze dvě nápravy, z toho byla jen jedna jediná hnaná. Velká část dílů byla vyrobena ještě ze dřeva včetně dubového rámu, který byl pouze okovaný železnými pláty. Moravia jezdila v traťové službě až do roku 1842 a posléze byla převedena patrně do Přerova na posunovací službu. Tam sloužila až do roku 1847, kde byla o pět let později zlikvidována.

středku a získání zájmu v obchodních a průmyslových kruzích jako základ budoucího úspěšného rozvoje železniční dopravy.

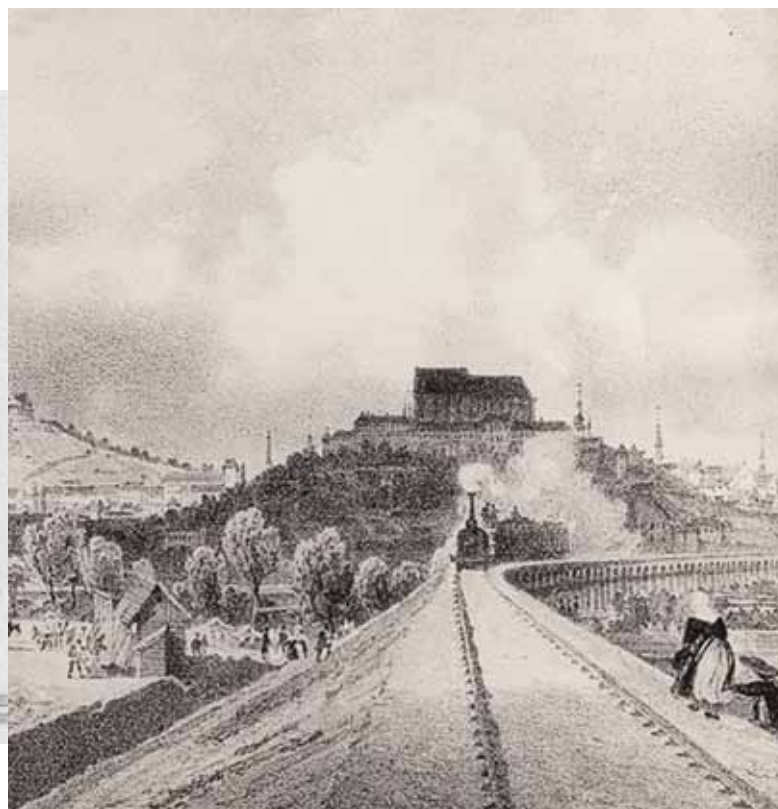
Stavbu zajišťovaly dvě firmy

Spodní stavbu úseku Břeclav – Brno dokončila podnikatelství bratří Kleinů a Felice Tallachiniho 23. října 1838 a v téže době již zaměstnanci dráhy pod dozorem anglických instruktorů kladli železniční svršek, takže 11. listopadu mohla lokomotiva Moravia podniknout první zkušební jízdu. V čísle 67 brněnských novin Moravia z 18. 11. 1838 se můžeme dočíst, že „22. října přibyla do Rajhradu lokomotiva Moravia, která odtud podnikne zkušební jízdu do Brna“.

V čísle 71 stejných novin z 1. listopadu následovala informace o příjezdu druhé lokomotivy s názvem Herkules. Není pochyb o tom, že obě mašiny, složené v bednách, dovezly těžké formanské vozy z Vídně. Podle dochova-



První rakouské lokomotivy nesly jméno Austria a Moravia. Ta roku 1838 poprvé přijela na území dnešní ČR.



Vlak v Brně v roce 1839

ných archivních dokladů oba stroje přepravily z Anglie do italského námořního přístavu v Terstu lodě, kde náklad převzala jedna z vídeňských zasilatelských firem. Ta jej dopravila do Vídně, kde byly lokomotivy smontovány. Před odvozem na Moravu je angličtí odborníci znovu rozebrali a lokomotivy v bednách putovaly po silnici do Rajhradu.

Žádné provizorní nádraží

O rajhradském nádraží píše Vladimír Hájek ve své knize Pohled do minulosti Rajhradu. „Vlaky zastavovaly na prozatímním nádraží v místech dnešního Besedního domu. Byla to prostá jednopatrová budova altánového typu,

z jejíhož prvního patra se přecházelo po dřevěné lávce na trať k vlakům. Budovy se používalo jen krátce, protože již příštího roku bylo postaveno dnešní nádraží. Přesto zůstala altánová stavba dlouho zachována. Byla odstraněna až na počátku 20. století,“ píše se v publikaci doslova. S určitostí lze říci, že jakési prozatímní nádraží v Rajhradu neexistovalo, neboť pro tuto stanici nebyly vykoupeny žádné pozemky a archivní záznamy také nic podobného nenaznačují. Nejpřesvědčivější o neexistenci jakéhosi prozatímního nádraží je protokol o ukon-

čení spodní stavby na území panství Rajhrad z 21. září 1838, kde je výčet dokončených budov na „skutečném“ rajhradském nádraží, a to včetně vodárny, skladiště, obytné a staniční budovy s remízou, které z větší části slouží v původní podobě dodnes. Rajhradská nádražní budova si uchovala do dnešních dnů jako jediná na Severní dráze svůj původní ráz.

Z Brna do Vídně až o rok později

Trať z Vídně do Brna byla slavnostně otevřena pro veřejnost 7. července 1839. Tehdy vyjely z rakouské metropole na Brno hned čtyři slavnostní vlaky s celkem osmatřiceti vozy v čele s parními stroji, které nesly jména jako Herkules, Bucefalus, Bruna a Gigant. Vlaky těsně před dnešní jihomoravskou metropolí musely překonat 637 metrů dlouhý viadukt, což byl klenutý most s celkem sedmdesáti dvěma oblouky, na který bylo podle dobových údajů použito devadesát tisíc tun stavebního materiálu a takřka dva miliony cihel. Zdá se být k nevíře, že toto mostní dílo bylo postaveno za pouhého půl roku. V samotném Brně pak vznikla zhruba v místě dnešního nádraží původní výpravní budova s pěti kolejemi. Tato dráha je stále v provozu a stala se součástí hlavních evropských koridorů. Její velkorysý projektování umožnilo po řadě modernizací probíhajících od otevření roku 1838 zachovat provoz prakticky ve stejné trase. Jedná se o jednu z nejrychlejších tratí u nás, kde mohou jezdit vlaky rychlostí až 160 km/h, a v úseku mezi Břeclaví a Vranovicemi byl v roce 2004 jednotkou Pendolino 680.001 vytvořen dokonce český železniční rychlostní rekord 237,7 km/h. ○

VÝVOJ DRAH V BRNĚ

- 11. 11. 1838 – příjezd historicky prvního parního vlaku do města
- 7. 7. 1839 – zahájení pravidelné železniční dopravy na trase Brno-Břeclav-Vídeň
- druhá polovina 19. století – vznik stávajícího hlavního nádraží, rozšiřuje se počet spojů z Brna do dalších moravských měst, například do Přerova či Kyjova
- zavádění motorových vlaků v první polovině 20. století
- 21. století – dlouho připravovaný a dosud neuskutečněný přesun hlavního nádraží, přemístit by se mělo do polohy u řeky, v budoucnu se počítá i s napojením vysokorychlostní železnice



Současná podoba zastávky Rajhrad. Na jízdě prvního vlaku zde upomíná pamětní deska.



Upíječ

František Tylišar

Luboš Čupák měl jednu zvláštní úchylku. Velice rád upíjel v práci svým kolegům jejich sodovky. Zaměstnanci v lokomotivním depu povětšinou nechávali láhve se svým pitím na ponku v hale, a když měli žízeň, šli se osvěžit. No a Luboš činil stejně, akorát se ne napájel ze svého, ale z lahví jiných. Svě si schovával ve skřínce a pil z nich jen tehdy, pokud jinde nebyla možnost.

Luboš už byl prostě takový. Když se naskytl příležitost, odlihl si technického benzínu a příkrmoval jím svého Moskviče. Pokud potřeboval nějaký materiál domů a byl k máni ve skladu, prostě si jej vyfasoval. Kdo ví; třeba se řídil kdysi populárním heslem „Kdo nekrade, okrádá rodinu...“ A Luboš tu svoji skutečně neokrádal...

Dlouho mu požívání cizích nápojů procházelo. Až se jednou přišel napít Láďa Kubačka a zjistil úbytek své limonády, který se mu nezdařilo. „Péto,“ zeptal se svého spolupracovníka Petra Noska, který měl svůj stůl vedle Ládi, „neloknul jsi omylem z mé flašky?“ „Určitě ne. Ale před chvílkou jsem viděl v kumbále Luboše... Víš, řeknu ti,“ pokračoval Petr už daleko tišeji, „mám už delší dobu podezření, že nám vodu ucucává. Také mi už několikrát záhadně ubylo a kolikrát jsem jej viděl, že se kolem ochomýtá.“ „Co s tím uděláme... dáme mu kapky?“ „Zatím raději ne, nemůžeme mu nic dokázat. Ale budeme si jej hlídat, a pokud se potvrdí, že to je on, něco vymyslíme,“ uzavřel debatu Petr.

Petrovi a Láďovi trvala pozorovací akce dvě směny, aby nabyli jistoty. Luboš byl skutečně tím, kterého podezřívají... „Máš nějaký nápad, co Lubošovi provedeme?“ ptal se Láďa Petra, když se ocitli sami v kabině jedné z lokomotiv. „Jo, něco mne napadlo. Mluvil jsem o tom se Standou, který má sestru lékařku. Slíbil, že jí řekne o kapky, které podporují močení. Domlu-

víme se na některý den s mistrem, ať mu dá práci, při které se zapotí, a potom jej pošle dělat sběrače... a bude veselo,“ usmíval se svému nápadu Petr. „Hm, dobrý nápad. Jestli vše klapne, tož se chlapec pěkně naběhá z té střechy...“

Za dva dny měli další denní směnu. Standa donesl slíbený medikament, který mu dala jeho sestra. Té se přiznal, k jakému účelu lék mají. Lékařka se chvíli zdráhala svému bratrovi vyhovět, avšak nakonec jim posvětila jejich plán. Jen zdůrazňovala, ať nedávají větší množství, než je doporučeno. Kapky prý jsou velmi silné a s rychlým účinkem.



Petr se domluvil s mistrem, že ten pošle Luboše přivést brzdové špalky a potom jej pošle na kontrolu a ošetření sběračů na lokomotivě. Vše vycházelo krásně podle plánu. Mistr poslal Luboše a Láďu, aby dvoukolákem z venku přivezli potřebný materiál na brzdu. Láďa schválně při nakládání předstíral, že jej nějak bolí v kříži, aby větší část námahy odvedl Luboš a měl potom pěknou žízeň. Petr se Standou mezitím na ponk nachystali dvě láhve s kofolou a do nich nakapali medikament. Samozřejmě nebyli troškaři a kapek dali do obou nádob o polovinu více, než bylo doporučeno na příbalovém letáku.

Když potom Láďa s Lubošem přijeli s vozíkem a vyložili náklad, Láďa šel hned dělat práci, kterou měl mistrem určenu. Věděl, že Luboš, který se i za normálních okolností ze všech chlapů nejvíce potil, určitě půjde ukojit svoji žízeň. Za chvíli už skutečně zmizel v útrobách kamrlíku, kde nikdo nebyl, jelikož se tak Petr s dalšími domluvil.

Luboš si vzal náradí na údržbu sběračů. Potom vylezl po schůdkách na první ochoz a po žebříku na druhý. Ostatní čekali, co se bude dít. Standa, který kontroloval řídicí pult v kabině strojevodoucího, nenápadně z okýnka koukal na střechu. Najednou Luboš zanádal a maximálním úprkem směřoval dolů k toaletám. Za chvíli mířil opět k vršku lokomotivy. Avšak než stačil vzít odložené náradí a pokračovat v práci, močový měchýř jej přinutil bleskovým krokem opět spěchat ulevit si.

„Copak, zapomněl sis nějaký vercajk?“ dráždil jej Standa, když Luboš míjel kabinu stroje. „Asi jsem se nachladil,“ odseknul mu v letu Luboš. Brzy potřetí stoupal ke svému pracovišti.

Chvíli panoval klid. Potom najednou byl slyšet spěšný pohyb po střeše a následně na to žuchnutí. Lubošovi při rychlém úniku ze střechy na ní podklouzly nohy a upadnul na zadek. „Doprdele práce,“ zařval shora navztekaný a chlapi věděli, že se něco stalo. Následovala pauza, při které Luboš přemýšlel, jak by se nenápadně vytratil z místa na šatnu. Když však usoudil, že nemá možnost vyhnout se zvidavým zrakům spolupracovníků, sestupoval se skloněnou hlavou z ochozu dolů. Co se mu přihodilo, to naznačoval mokrý flek na přední části jeho montérek.

Brzy pochopil, že tuto lapálii na něj jeho kolegové nachystali. Také samozřejmě tušil proč. Od té doby už mohli všichni opět nechávat své nápoje s klidem na ponku, jelikož Luboš byl dostatečně poučen a nápoje ostatních už nechával na pokoji. ○

PŘEČETLI JSME ZA VÁS

Železniční dopravci v tuzemsku zbrojí na přelomový rok

České dráhy, RegioJet nebo Leo Express si připravují miliardy na boj o státní zakázky. Soukromníci chtějí převzít po národním dopravci maximum nejdotečovanějších linek. Válka o koleje vyjde nejsilnější hráče na trhu draho. Dopravce čeká přelomový rok, v němž se utkájí o státem dotované linky, na kterých dosud jezdily jen České dráhy. Národní dopravce tradičně investuje nejvíce ze všech, bojuje o udržení svého dominantního postavení. S koncem příštího roku totiž ČD vyprší desetiletá smlouva na provoz dotovaných dálkových a regionálních linek. „Balík, o který se hraje, představuje čtrnáct miliard korun,“ sdělil předseda představenstva drah Miroslav Kupec. „Budeme proto pokračovat v masivních investicích. Půjdu hlavně do nákupu a modernizace kolejových vozidel,“ dodal. V příštích osmi letech má vzejít investic ČD dosáhnout čtyřiceti miliard korun. V řádu miliard na ně přispěje obří prodej 40 milionů metrů čtverečních pozemků SŽDC. **EIS 15. 11. 2018**

EP podpořil posílení práv cestujících v železničních dopravě

Evropský parlament v prvním čtení přijal legislativní návrh na posílení práv cestujících v železniční dopravě. Součástí návrhu jsou vyšší kompenzace za zpoždění vlaků, výraznější pomoc lidem s omezenými možnostmi pohybu či lepší možnosti přepravy cyklistických kol ve vlacích. Legislativní návrh je zatím v prvním čtení, v otázce musejí zaujmout postoj ministři členských států a pak má být projednán mezi zástupci EP, Evropské komise a Evropské rady, jehož výsledkem má být kompromis. Ten by měl být opět schválen Radou a v plénu, čímž legislativní proces končí a návrh je přijat. Návrh představuje novelizaci pravidel z roku 2009. Cestující mají mít právo na 50% kompenzaci ceny jízdenky v případě zpoždění vlaku o 60 až 90 minut a budou mít nárok na zajištění spoje do původní destinace. Kompenzace za zpoždění delší než 2,5 hodiny má činit 75% z ceny jízdenky a v případě více než dvouhodinového zpoždění má být cestujícímu jízdenka plně proplacena. **ČTK 15. 11. 2018**

SŽDC: Zchátralá nádraží dáme pryč, kontejnery se lépe udržují

Rozpadávající se nádraží na méně vytižených železničních tratích by mohly nahradit domečky smontované ze stavebních buněk. Výměna roky neudržovaných budov za provozně laciné kontejnery je jednou z alternativ, kterou se nyní zabývá SŽDC. Ta předloni v létě koupila od Českých drah na 1 500 dražních budov a začala s jejich postupnou rekonstrukcí. Ne všechny výpravní budovy však mají před sebou perspektivu oprav a dalších let služby. Tzv. modulární nádraží, jak správce železnice projekt označuje, je vhodným kompromisem u neelektrifikovaných tratí s menším počtem cestujících, kde se nejlépe uplatní rychlá montáž a laciná údržba. S tím souvisí i možnost jednotlivá nádraží postavit přesně podle požadavků kraje, obce nebo dopravce. „Pokud je požadavek na sociální zařízení, tak se umístí kontejner vybavený zařízením WC. V případě požadavku na čekárnu lze umístit prosklený kontejner s temperováním,“ uvedl mluvčí SŽDC Marek Illiaš. **MF Dnes 21. 11. 2018**

Objednávky na rekreaci ZIMA 2018/2019 přijímáme do 21. 12. 2018

Nabídka dovolené LÉTO 2019 je postupně zveřejňována na našich webových stránkách www.cdtravel.cz (v sekci „Běžný uživatel“) a bude kompletní do konce tohoto roku. Objednávat budete moci asi od 7. ledna 2019, kdy se nabídka objeví i v sekci „Zaměstnanci“ a ceny budou poníženy o dotaci.

Krásný podzim přejí
Zaměstnanci ČD travel

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

VEDOUcí POBOČKY - RailReklam Morava

Společnost **RAILREKLAM, spol. s r.o.**, největší poskytovatel prémiových outdoorových reklamních ploch na nádražích, ve vlacích ČD a dalších místech v okolí železnice, hledá do svého týmu **nového kolegu/kolegyni**.



Co u nás budete dělat:

- Řídit pobočku v **Olomouci** – možnost částečně pracovat i z **brněnské** pobočky
- Zodpovídat za rozvoj sítě reklamních zařízení ve svěřené oblasti
- Komunikovat s úřady a vlastníky nemovitostí
- Zodpovídat za technický stav reklamních zařízení ve svěřené oblasti
- Spolupodílet se na tvorbě strategie rozvoje společnosti ve svěřené technické oblasti

Co by měl mít ideální kolega/kolegyně:

- SŠ/VŠ vzdělání (technické zaměření je výhodou)
- Zkušenosti z prostředí železnice, dopravy výhodou
- Zkušenosti v jednání s úřady a veřejnými institucemi
- Pokročilou znalost práce na PC
- Výborné komunikační dovednosti
- Vysoké pracovní nasazení a odolnost vůči stresu
- **ŘP sk. B**

A co nabízíme my:

- Různorodou práci, ve které vidíte výsledky
- Samostatnost a možnost nastavit si vlastní procesy
- Příjemné pracovní prostředí a skvělý tým kolegů i podřízených
- Zajímavé finanční ohodnocení
- Smlouvu na dobu neurčitou
- Možnost školení a osobního rozvoje
- **Širokou škálu benefitů** (stravenky, týden dovolené navíc, příspěvek na sport, příspěvek na dopravu...)



V případě zájmu zašlete prosím Váš strukturovaný životopis na e-mail adela.starkova@bigboard.cz.



8., 15. a 16. prosince 2018

Poznejte Královský advent na Křivoklátě

I letos se na hradě Křivoklát koná tradiční předvánoční akce Královský advent s dobovým jarmarkem a pestrým programem na prvním nádvoří. O zábavu se postarají kejklíři, šermíři, komedianti či tanečníci. V sobotu 8. prosince se můžete na Křivoklát svěřit zvláštním vlakem, který odjíždí v 8:15 h z plzeňského hlavního nádraží. V tomto vlaku, v jehož čele pojede diesellová lokomotiva řady 754, bude vyhrávat kapela a setkáte se i s čerty a andělem. Prodej jízdenek zajišťuje Středisko volného času RADOVÁNEK (www.radovane.cz). O týden později odjíždí po oba víkendové dny 15. a 16. prosince z pražského smíchovského nádraží v 9:23 hodin parní vlak, který přes Beroun dojezdí na Křivoklát v 11:01. Parní vlak dál pokračuje do Lužné u Rakovníka, kam dorazí ve 12:06. Na zpáteční jízdu po stejné trase se parní vlak vydá z Lužné v 15:48, z Křivoklátu odjíždí v 17:02 a do Prahy s ním přijedete v 18:44. Jízdenky do parního vlaku koupíte ve všech pokladnách ČD. Základní zpáteční jízdenka Praha – Křivoklát stojí 320 Kč. Více informací najdete na www.cd.cz/zazitky.

Nejblíže železniční stanice: Plzeň hl. n./Praha-Smíchov/Křivoklát ad.



8. prosince 2018

Plnou parou s Mikulášem z Chocně do Litomyšle

Druhou prosincovou sobotu se konají tradiční mikulášské jízdy parního vlaku na trati Chocně – Vysoké Mýto – Litomyšl. I letos pojedou dva páry vlaků. Z Chocně odjíždějí vlaky v 7:51 a 12:51 hodin a přes Slatinu u Vysokého Mýta, Vysoké Mýto, Hrušovou a Cerekvice nad Loučnou dojedou do Litomyšle v 8:54, respektive v 14:11. Na zpáteční jízdu po stejné trase se vydají z Litomyšle v 10:02 a 15:00 hodin. Ve vlaku se bude prodávat občerstvení, děti se mohou těšit na nadílku a všichni dohromady na příjemně strávený den.

Nejblíže železniční stanice:
Chocně/Vysoké Mýto/Litomyšl ad.



30. 11. až 2. 12., 7. až 9. a 14. až 16. 12. 2018

Do Lysé nad Labem na Polabské vánoční trhy

Přijďte si nakoupit vánoční dárky na Polabské vánoční trhy do Lysé nad Labem. Více než dvě stě prodejců tu bude nabízet vánoční ozdoby a dekorace, knihy, porcelán, kosmetiku, oděvy, boty, hračky, šperky nebo kožené zboží. Většinu sortimentu pořídíte přímo od výrobců a za příznivější ceny. Už na přelomu listopadu a prosince se konají Mikulášské trhy, následující týden se od pátku do neděle uskuteční Strýbrné trhy a o týden později pořádají na výstavišti Zlaté trhy. Součástí trhů je nabitý doprovodný program a nechybějí ani dětské atrakce.

Nejblíže železniční stanice:
Lysá nad Labem



do 3. března 2019

Popelka se opět vrátila na zámek Moritzburg

Na zámku Moritzburg je znovu otevřena výstava Tři oříšky pro Popelku, věnovaná oblíbenému filmu z roku 1973. I letos na ní najdete do detailu zpodobněnou scénu z pohádky nebo původní kostýmy. V Kamenném sále (Steinsaal) si dokonce můžete vyzkoušet kopie filmových kostýmů a vyfotit se v nich. Popisky u exponátů na výstavě jsou i v češtině a k dispozici je také český audioprůvodce. Do Moritzburgu se lze svěřit úzkokolejkou Lössnitzgrundbahn. Jezdí z Radebeulu (Ost), kam vás z Drážďan nebo Bad Schandau dopraví linka S1 příměstské dráhy S-Bahn.

Nejblíže železniční stanice:
Moritzburg

Foto: Výstaviště Lysá nad Labem, U. Köhler, Schloßerland Sachsen, archiv ČD

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. | **ŠÉFREDAKTOR:** Petr Slonek | **VEDOUcí ODDĚLENÍ:** Václav Rubeš
GRAFICKÁ ÚPRAVA: Michal Málek | **PRODUKCE:** SevenArt, s. r. o. | **ADRESA REDAKCE:** Železničář, České dráhy, a. s., Generální ředitelství, nábř. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1 | e-mail: zeleznicar@cd.cz
web: zeleznicar.cd.cz | **INZERCE A PŘEDPLATNÉ:** tel. 720 797 020, nebo www.cdprovas.cz/predplatne. **UZÁVĚRKA INZERCE** je dva týdny před vydáním.

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