

Železničář

28. ÚNORA 2019 | CENA 18 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



5
ROČNÍK XXVI

6–7 ROZHOVOR

Dopravní fakulta Jana Pernera Univerzity Pardubice funguje už od roku 1993. Za tu dobu vychovala stovky odborníků. Nejen o její historii a uplatnění studentů v praxi jsme hovořili s jejím děkanem, **docentem Jiřím Švadlenkou**.

10 ZPRAVODAJSTVÍ

Strojvedoucích v loňském roce přibýlo. Jejich počet vzrostl o 4 procenta a celkově jich v Česku působí 9 565. Přesto jich dopravcům v současné době chybí zhruba tři stovky.

11–14 TÉMA

Pouhá dvě desetiletí křižovaly Německo modrošedobílé soupravy vlaků **InterRegio**. Přestože se jedná o poměrně krátké období, do historie německé železnice a cestování se zapsaly výrazně.

18–19 CESTOPIS

Uzbekistán je pro Evropany skutečnou exotikou. Jeho města jsou obehnaná vysokými hradbami, uvnitř kterých ční k nebi věže minaretů. Svět, kde vládnu emírové a šáhové, jejichž krutost i moudrost byly pověstné. Jaký je Uzbekistán dnes?

20–21 HISTORIE

Motorový vůz původní řady **M 262.0** letos oslaví 70. výročí od zahájení sériové výroby. Je synonymem pro poválečnou obnovu a motorizaci ČSD. Díky nadčasové konstrukci vydržely Kredence v pravidelném provozu takřka šedesát let.



Studuj provoz a ekonomiku železniční dopravy na vysoké škole!

Katedra železniční dopravy, Žilinská univerzita v Žilině nabízí:

- denní a externí bakalářské a magisterské studium
- jediný odbor železniční doprava v ČR a SR
- 65letá tradice vzdělávání v dopravě a logistice
- unikátní dopravní laboratoř
- 100% uplatnění v praxi
- moderní kampus a internáty
- bezplatná přeprava v SR a systém stipendií

Podrobnější informace: kzd.uniza.sk
a facebook.com/KatedraZeleznicnejDopravy

TITULNÍ FOTO

Autor: Pavel Šturm

Letošní zima kromě starostí s údržbou trati dokázala vykouzlit i nejednu působivou scénérii.



Bmz²²⁹

Petr Slonek | foto: archiv ČD

Osobní vozy Bmz²²⁹ jsou určeny zejména pro cestující s dětmi, kteří mohou využít speciální dětský oddíl s kinem. Jedná se o vozy 2. třídy s oddílovým uspořádáním, určené pro dálkovou vnitrostátní a mezistátní dopravu. Jezdit mohou maximální rychlostí 200 km/h. České dráhy je pořídily v roce 2014 jako součást celkem padesátikusové dodávky vagonů od Rakouských drah, mezi nimiž bylo i dvanáct vozů Bmz²²⁹. Jejich specifikou je právě dětské kino umístěné v prostředním oddílu. Vyrobita je rakouská firma SGP Simmering na konci 70. let, podvozky však vznikly v Itálii, konkrétně u společnosti Fiat Torino. Vagony prošly kompletní rekonstrukcí v letech 2007–2009.

Sedadla jsou s textilním čalouněním, se samostatným koženkovým podhlavníkem

s bočními opěrkami hlavy. Područky jsou koženkové, umístěné po obou stranách sedadel a jsou sklopné. Sedadla jsou posuvná. V oddíle s dětským kinem nejsou sedadla, ale kobercem potažené schody. Ve voze nechybí dvě standardní vakuové toalety. Nad sedadly v kupé najdete zavazadlové police s kovovým žebrováním. Pod nimi jsou menší poličky k uložení drobných věcí obsahující v některých vozech též čtenářské lampičky. Vstupní dveře do vozu jsou předsuvné, ovládané tlačítkem. Mezi nástupním prostorem a chodbičkou jsou kyvné dveře. Vstupní dveře do oddílů jsou posuvné, ručně ovládané.

Vagon má celkem devět oddílů, kupé č. 11 slouží jako zázemí pro catering. Je vybavené lednicemi, kávovarem a místem pro servisovací vozík. V aktuálním jízdním řádu vozy jezdí na linkách R5, Ex6 a R20. ○

Číselná řada	61 54 29-91 xxx-x
Počet vozů	12
Nejvyšší dovolená rychlost	200 km/h
Rok výroby (modernizace)	1979 (2007–2009)
Výrobce (zhotovitel modernizace)	SGP
Míst k sezení (pevná + sklopná)	54
Oddílů	9
Hmotnost prázdný/obsazený	48 t/53 t
Délka vozu přes nárazníky	26 400 mm



Vážení čtenáři,

zima pomalu končí a jaro se blíží velmi rychle. I když na titulní straně najdete fotografii legendárního motorového vozu řady 854, pozveme vás již v tomto čísle na některé akce téměř jarní a na setkání i s dalšími železničními legendami. Ohlédneme se nejen do minulosti, ale zároveň také nastíníme železniční budoucnost...

Nechceme se totiž dívat jen zpět, a proto je pro nás velkým potěšením, že se s vámi můžeme podělit o dobré zprávy ze současnosti a částečně již i z budoucnosti regionální dopravy v Česku.

Jedná se třeba o novinky z Prahy a okolí, kde již železniční dopravu používá téměř 160 tis. lidí průměrně v pracovní den. A rozvoji regionální dopravy je věnována pozornost i mimo Prahu a Středočeský kraj. Například v Turnově již našim zákazníkům slouží nově rekonstruované bezbariérově přístupné nádraží s modernizovanou odbavovací halou. A zlepšení podmínek veřejné dopravy plánují i v Hlinsku v Čechách, kde v dohledné době vznikne nový přestupní terminál železniční a autobusové dopravy.

Dobrou zprávou pro budoucí regionální dopravu v ČR je jistě také fakt, že jednotlivé kraje se již blíží k uzavření smluv o zajištění veřejných služeb drážní dopravou pro budoucí období po prosinci 2019, kdy většina stávajících smluv končí. A tak kromě již uzavřených víceletých smluv například v Moravskoslezském či Jihomoravském kraji ČD prodávají a k uzavření postupně připravují nové desetileté smlouvy – aktuálně v Kraji Vysočina či v Pardubickém kraji.

Smlouva Českých drah v Kraji Vysočina byla schválena s nárůstem dopravy ve výši cca 7% vřkm a s postupnou obnovou kolejových vozidel, kdy se ČD mimo jiné zavazují nakoupit na výkony v Kraji Vysočina 6 ks nových elektrických jednotek EMU160 a 9 ks nových motorových jednotek DMU120. V Pardubickém kraji, kde ČD budou i nadále zajišťovat dopravu na více než 95% výkonů, bude více než 30 vozidel modernizováno doplněním wi-fi, zásuvek nebo informačním systémem.

A ČD se v regionální dopravě daří uspět nejen v přímých zadáních, ale také v nabídkových řízeních. Národní dopravce se stal vítězem nabídkového řízení Plzeňského kraje na dopravě na lince P2: Beroun – Plzeň – Klatovy. Na základě 22. 2. 2019 podepsané smlouvy budeme na této lince pomocí 11 nových jednotek EMU160 zajišťovat veřejnou dopravu od prosince 2021 na dalších 15 let.

Vítězství v přímých zadáních a v nabídkových řízeních zavřené uzavřením víceletých smluv na zajištění veřejné přepravy osob drážní dopravou umožňuje ČD zajistit na vybraných významnějších výkonech radikálnější obnovu stávajících regionálních vozidel za zcela nová moderní vozidla, na jejichž nákup veřejné soutěže právě probíhají a s nimiž bude možné cestovat nejpozději v roce 2021.

S končící zimou stejně jako každý rok také vyrážejí na pravidelné jízdy historická vozidla. Tak například již 9. března se můžete vydat legendárním Stříbrným šípem na den T.G.M. z Prahy do Stochova, kde lze navštívit nádhernou Masarykovu čekárnu, anebo můžete v tentýž den vyrazit parním vlakem taženým Kocúrem z Olomouce hl. n. k olomouckému výstavišti na výstavu For Model.

Připomeneme si také 70 let naší legendy – motorových vozů Kredenc, kterých bylo vyrobeno téměř 250 kusů a ohlédnutí za nimi je velmi zajímavé.

Šťastnou cestu vlaky Českých drah nejen v roce 2019 přeje všem našim zákazníkům.



Jiří Jeřeta

obchodní ředitel regionální dopravy ČD



18x

Stavba koridoru mezi Hostivaří a hlavním nádražím pokračuje

Modernizace železničního koridoru mezi pražskou Hostivaří a hlavním nádražím vstoupila do další etapy. Díky příznivému počasí mohli pracovníci stavebních firem zkrátit nezbytnou technologickou pauzu a uspořený čas, jenž činí zhruba dva měsíce, využít mimo jiné i k budování mostu na Zahradním Městě. Přípravné práce na této náročné stavbě začaly už loni v létě, nový most včetně nástupiště by měl být hotov do konce roku 2019. Dělníci už také vybudovali zhruba tříkilometrovou novou kolej ve směru od Hostivaře k Jižní spojnici, po níž se na přelomu února a března začne jezdit ve zkušebním provozu. Tím se zároveň obnoví přímé spojení mezi Hostivaří a Malešicemi. Práce na stavbě provizorní koleje 102 začaly po předání staveniště a skončily krátce před vánočními svátky. Pracovat se opět začalo v průběhu února. Modernizace frekventované trati, která Prahu napojuje na IV. železniční koridor, začala loni v květnu a firmy ze sdružení Metrostav, Swietelsky Rail CZ a SMP CZ na její dokončení mají celkem 44 měsíců. Hotovo by mělo být v roce 2021. Počítá se s vybudováním nových zastávek na Zahradním Městě a v Edenu, nádraží Vršovice čeká kompletní přeměna a rozšíření.

(red)



Palác Žofín opět patřil plesu železničářů

Palác na pražském Žofíně o první únorové sobotě přivítal stovky tanečních párů. Hostil totiž sedmadvacátý Reprezentační ples železničářů, tentokrát s podtitulem Orient Express. O zahájení zábavy se postarali generální ředitel a předseda představenstva Českých drah Miroslav Kuppec spolu s generálním ředitelem Správy železniční dopravní cesty Jiřím Svobodou. Předtančení ale bylo plně v režii taneční školy Astra. Poté už je vystřídali hosté za doprovodu formace Moondance Orchestra Martina Kumžáka. Na pódiu v průběhu večera ještě vystoupila Monika Absolonová, Dasha anebo houslička Lucie Klásek. V malém sále se předvedlo duo Těžkej Pokondr anebo DJ Martin Hrdinka, Rytířský sál patřil cimbálovce Réva. Večerem provázela Iva Kubelková. Akci pořádala SŽDC, generálním partnerem byly České dráhy.

(hol)



V Turnově slouží nově zrekonstruované nádraží

Zákazníkům národního dopravce, ale i široké veřejnosti začala loni na podzim sloužit z větší části zrekonstruovaná jednopatrová výpravní budova v Turnově na Liberecku, která pochází z druhé poloviny 19. století. V prostorách důležitého železničního uzlu, kde se sjíždí regionální i dálkové vlaky jedoucí od Prahy, Liberce, Pardubic, Jičína či Tanvaldu, byla současně otevřena nová pobočka České pošty. V souvislosti s výstavbou dopravního terminálu autobusové dopravy, který těsně sousedí s výpravní budovou, se před časem uskutečnila rovněž rekonstrukce odbavovací haly, toalet pro veřejnost a osobních pokladen. Navazující druhá etapa řešila komplexní opravu vnitřních i vnějších prostor a ve spolupráci s Českou poštou a Městskou knihovnou byly jejich místnosti uzpůsobeny konkrétním požadavkům. Ve výpravní budově byla navíc dokončena spojovací pasáž a vybudován nový informační systém a celý objekt je po rekonstrukci bezbariérový.

(mah)



Vytrvale podporujeme třídění odpadů ve vlacích

České dráhy se dlouhodobě věnují snižování spotřeby, a tím i produkce plastového odpadu, který nelze recyklovat. Loni se ČD připojily k několika firmám, které se dobrovolně zavázaly, že omezí používání jednorázových plastů a zákazníkům místo nich nabídnou alternativy šetrnější k životnímu prostředí. Vyzvalo je k tomu ministerstvo životního prostředí v kampani #dostbyloplastu. V Česku se totiž ročně vyprodukuje 240 tisíc tun obalových plastů a kolem 20 tisíc tun jednorázového plastového nádobí. Již v minulých letech národní doprava přistoupil k opatřením, na jejichž základě se v jídelních vozech a bistrovozech servírují pokrmy a nápoje ve skleněném a porcelánovém nádobí. U všech kategorií zaměstnanců se stacionární povahou pracoviště se zaměřuje na maximální snížení spotřeby jednorázového nádobí. Připojit se k této iniciativě můžete i vy, tříděním přímo ve vlaku. Stačí využít žlutých nebo černých ekologických tašek na tříděný odpad, které jsou k dispozici u obsluhujícího personálu cateringových služeb. (red)



Vychutnejte si novou sezonní nabídku

Ve vlacích národní dopravy už si cestující zvykli na kvalitní menu, které v jídelních vozech připravuje tým ČD Restaurant a AKC ČR. Základním principem přípravy těchto pokrmů jsou netradiční chuťové kombinace a maximální využití sezonních produktů. To do puntíku splňuje také nová polévka – karotkový krém se zázvorem, chilli a kokosem. Kombinací těchto potravin vzdáváme hold umění asijské kuchyně a přivoláváme vůni exotických dálek. Vlájkovou lodí nové sezonní nabídky je telecí Bourguignon, opečené škuřbáčky se slaninou, stříbrné cibulky se zeleninou a žampiony. Vyzkoušet můžete i českou klasiku v podobě uzené vepřové krkvice s křenovou omáčkou a žemlovými knedlíky. Pro milovníky bezmasých pokrmů jsou připraveny špenátové lasagne s ricottou a slunečnicovými semínky. A dezert ke kávě či čaji? Povidlové taštičky s oříšky, máslem a šlehanou smetanou. Sezonní nabídka je v jídelních a bistrovozech Českých drah k dispozici od 27. února. (hol)

Dotace přispěly na opravu historického vozu ČD

Aktivní společnost České dráhy obdržela v loňském roce dotaci z dotačního programu číslo 127 66 Ministerstva dopravy České republiky, který nese název Podpora obnovy historických železničních kolejových vozidel. V rámci tohoto programu pracovníci společnosti BEVA investovali do opravy historického osobního vozu číslo 55 54 24-20 204-5, původního označení Ci 4-2345 s dotačním příspěvkem 710 tisíc Kč. U vozu byla zrekonstruována skříň a doplněn interiér podle původní dokumentace. Na nově opravené historické vozidlo se mohou těšit cestující již od zahájení letošní muzejní sezony. Vůz bude součástí soupřavy historických vlaků v okolí Lužné u Rakovníka a také například mezi Prahou a Křivoklátem, respektive Karlštejnem. (red)

V Hlinsku plánují dopravní terminál

Další nový přestupní terminál železniční a linkové autobusové dopravy mají v plánu postavit v Pardubickém kraji. Vedle již fungujících velkokorýsých přestupních uzlů v České Třebové a krajském městě Pardubicích má vzniknout v dohledné době trochu skromnější dopravní uzel v Hlinsku v Čechách, který by měl stát řádově tři až čtyři desítky milionů korun. Plán rekonstrukce nádraží počítá nejen s úpravou zastávek a čekáren, ale také s parkovišti pro jízdní kola a osm desítek osobních automobilů. Současná stání linkových autobusů podle radnice již potřebám cestujících nevyhovují, proto by se regionální autobusy, navazující na vlaky Českých drah, měly přesunout z Wilsonovy ulice a místa před nádražím o něco málo dále do Nádražní ulice. V budoucnu by město Hlinsko chtělo celý prostor před železničním nádražím upravit včetně výstavby moderního zázemí pro cestující regionálních autobusů. Plány na výstavbu nového terminálu v Nádražní ulici nejsou nové, neboť před čtyřmi lety již byl hotový projekt. Z něho ale nakonec sešlo. (mah)

Mezi dopravci máme nejvíc absolventů u ČD

Dopravní fakulta Jana Pernera Univerzity Pardubice nabízí studentům dopravní vzdělání v bakalářských, magisterských či doktorských studijních programech. Získat tak mohou titul bakalář, inženýr či doktor, respektive Ph.D. Nejen o jednotlivých oborech, ale také o krátké historii a fungování této prestižní fakulty jsme hovořili s jejím děkanem, docentem Liborem Švadlenkou.

Martin Harák | Foto: autor

Dopravní fakulta Jana Pernera, která je jednou ze sedmi fakult Univerzity Pardubice, oficiálně vznikla 1. dubna 1993. Jak navázala na původní Vysokou školu dopravy a spojů v Žilíně, kde studovala řada českých studentů?

Když v roce 1991 vznikla napjatá společensko-politická situace, související s reálnou možností rozdělení Československa na dva samostatné státy, bylo zřejmé, že skončí úloha Vysoké školy dopravy a spojů v Žilíně jako jediné celostátní československé dopravní vysoké školy. Ačkoli od té doby byla cesta ke vzniku Dopravní fakulty Jana Pernera ještě dlouhá a složitá, některé události nabraly rychlý spád. První jednání o umístění dopravní vysoké školy na území České republiky se uskutečnila již v polovině roku 1991. Možností se naskývalo hned několik. Zvažovala se řada možností, nakonec však bylo rozhodnuto o umístění v rámci tehdejší Vysoké školy chemicko-technologické Pardubice, neboť její zástupci nejjasněji a zcela pozitivně projevíli zájem o pedagogii a studenty ze Žiliny. Slavnostní akt zahájení činnosti dopravní fakulty v Pardubicích se pak odehrál koncem března 1993. Souběžně s naší fakultou v Pardubicích vznikla také nově Fakulta dopravní na pražské ČVUT. Od počátku bylo zřejmé, že naše fakulta bude mít víceoborový charakter, tedy technický, technologický a ekonomicko-manažerský. V zahajovacím roce výuky bylo zapsáno na fakultě několik desítek studentů, které vyučovala dvacítku učitelů. Postupně se však fakulta rozrůstala až k počtu 2 150 studentů v době silných ročníků a zhruba devadesáti akademických pracovníků. V současnosti má dopravní fakulta všechny atributy univerzitního pracoviště – doktorské studium, habilitační právo a právo profesorského řízení. Realizuje svoji pedagogickou, vědeckou, výzkumnou a expertní činnost v rámci Univerzity Pardubice, která vytváří všechny potřebné podmínky pro její náročnou činnost i pro další rozvoj.

Dopravní fakulta Jana Pernera je koncipována multi-disciplinárně a poskytuje komplexní rozsah vzdělávání v oblasti dopravy. Můžete přiblížit, o které programy je největší zájem?

Na naší fakultě je možné studovat jak čistě technické studijní programy zaměřené na dopravní prostředky, dopravní infrastrukturu nebo elektrotechnická zařízení v dopravě, tak i programy technologicko-manažerské, jako je Dopravní

management, marketing a logistika, nebo Technologie a řízení v dopravě. Největší zájem o studium je v oboru Dopravní management, marketing a logistika a následně v oboru Technologie a řízení v dopravě. Jak je známo, v současné době se naše republika potýká se sníženým zájmem o studium technických oborů, což je dobře viditelné také u nás v Pardubicích.

Kde všude nacházejí vaši absolventi uplatnění? Předpokládám, že i na železnici, a to jak v samotném provozu, tak i například v administrativě...

V prvé řadě je třeba říci, že uplatnění absolventů všech našich studijních programů je bezproblémové. V soutěži „Doporučeno zaměstnavateli“ se naše fakulta na základě hodnocení zástupců předních firem z celé České republiky pravidelně umísťuje mezi deseti vysokými školami, respektive fakultami, které nejlépe připravují své absolventy na zaměstnání.

S ohledem na absolvovaný typ studia se úspěšní studenti uplatňují v různých pozicích a profesích. A to jak v akademické sféře a v dalších institucích zabývajících se vědou, výzkumem, vývojem a inovacemi, tak samozřejmě i ve státní sféře a v podnicích zaměřených nejen na železniční dopravu. Naši absolventi mohou pracovat například jako odborníci v dopravních podnicích organizujících a řídicích dopravní systémy, jako projektanti silničních a kolejových vozidel, dopravních staveb a elektrotechnických zařízení, designéři bezpečnostních technologií a procesů, technologové a manažeři dopravních a dalších logistických procesů a podobně. Vysokou kvalitu našich absolventů prokazuje také řada ocenění jejich kvalifikačních prací. Naši studenti například uspěli v soutěži Česká dopravní stavba, technologie a inovace nebo v soutěži Institutu pro udržitelný rozvoj sídel byli oceněni cenou J. B. Jacksona. Nejen díky tomu je tak například najdeme na ministerstvu dopravy, krajských úřadech či u organizátorů dopravy, dopravců a v dalších souvisejících podnicích. Z dopravců pak nejvíce absolventů přirozeně máme u společnosti České dráhy nebo jejich dceřiných společnostech.

K tomu se nabízí otázka, jaké máte vztahy s ČD? Připravujete případně některé studenty speciálně pro práci u národního dopravce?

Vzájemně prospěšná spolupráce spočívá jednak v zadávání praktických témat diplomových a ba-

S ohledem na absolvovaný typ studia se úspěšní studenti uplatňují v různých pozicích a profesích. A to jak v akademické sféře, tak samozřejmě i ve státní sféře a v podnicích zaměřených nejen na železniční dopravu.



LIBOR ŠVADLENKA

Po absolvování Dopravní fakulty Jana Pernera Univerzity Pardubice působil krátký čas na generálním ředitelství České pošty. V roce 2005 nastoupil na Dopravní fakultu Jana Pernera nejprve jako asistent, později odborný asistent. V roce 2013 se stal vedoucím Katedry dopravního managementu, marketingu a logistiky a od roku 2016 je na této fakultě děkanem. Mimo to byl nezávislým konzultantem v poradenské společnosti Ernst & Young. Od roku 2013 pracuje také jako člen Akreditační komise – oblast doprava při slovenském Ministerstvu školství, vědy, výzkumu a sportu. Je členem Správní rady Národní technologické platformy Interoperabilita železniční infrastruktury a současně členem Dozorčí rady Českých drah.

kalářských prací ze strany Českých drah pro naše studenty, dále pak v organizaci stáží a exkurzí v různých útvarech ČD podle zaměření studentů, v účasti odborníků z praxe na výuce či jako členů komisí pro závěrečné zkoušky. Akademičtí pracovníci pak v rámci své vědecké činnosti pomáhají řešit složitější problémy zadané národním dopravcem. Společně také lákají mladé studenty středních škol, aby šli studovat právě studijní obory, které v budoucnu vygenerují potřebné a v současnosti chybějící dopravní odborníky.

Podílí se dopravní fakulta na mezinárodních projektech? Pokud ano, tak na jakých?

Abychom získali akreditaci k realizaci vysokoškolského vzdělávání v oblasti Doprava, musíme prokazovat i adekvátní vědecké výsledky. Jako příklad mohu uvést aktuálně řešený prestižní projekt v rámci HORIZONT 2020 s názvem S-CODE 730849 Switch and Crossing Optimal Design and Evaluation, který koordinuje univerzita v Birminghamu ve Velké Británii a který se zabývá vývojem nových konceptů pro výhybkové konstrukce. Úkolem pracovníků naší fakulty je pomoc s využitím nekonvenčních přístupů partnerům při vývoji a ověření nové konstrukce části či celé výhybky z pohledu jízdy kolejového vozidla. Pochopitelně se zabýváme celou škálou dalších projektů v oblasti nejen železniční dopravy.

Jak ovlivňuje výzkumná činnost vaší fakulty železnici v Česku?

Řešením aplikovaného výzkumu se naše fakulta velmi rychle zviditelnila a stala se nedílnou součástí českého železničního výzkumu. Například zkoumáním jízdních vlastností podvozků 26-2-8 nákladních vozů na mezinárodní úrovni jsme přinesli Českým drahám nemalé úspory v otázce prosazení výjimky v provozu těchto vagonů. Výzkumem dynamické pevnosti a životnosti konstrukcí kolejových vozidel a jejich částí jsme přispěli ke stavbě zkušebního zařízení pro ověřování dynamické pevnosti náprav na zkušebním okruhu v dceřiné společnosti VUZ. Významných výsledků teoretického a aplikovaného výzkumu je samozřejmě mnohem více. Deklarují to ostatně naše výstupy v podobě několika patentů, užžitných vzorů, certifikovaných metodik, specializovaných postupů a řady uznávaných odborných publikací v časopisech a na konferencích u nás i v zahraničí. Je třeba také zmínit nejen roli naší fakulty jako nezávislého přidělce kapacity na veřejně přístupných vlečkách v majetku Českých drah, ale i jako Znaleckého ústavu zapsaného ve II. oddílu seznamu ústavů kvalifikovaných pro znaleckou činnost, činného zejména při řešení dopravních nehod. ○

ČD získaly na Plzeňsku zakázku na 15 let

České dráhy budou i nadále provozovatelem vlaků na lince P2 Plzeňského kraje. Od roku 2021 se navíc na lince objeví zbrusu nové elektrické jednotky vybavené moderními technologiemi a komfortními prvky. Smlouvu na patnáctiletý provoz podepsali generální ředitel ČD Miroslav Kupec a krajský hejtman Josef Bernard.



Josef Holec | Foto: autor

Příslušný kontrakt generální ředitel a předseda představenstva ČD Miroslav Kupec spolu s krajským hejtmánem Josefem Bernardem podepsali v přímo v jednotce RegioPanter v pátek 22. února. Národní dopravce na linku za dva roky nasadí nové elektrické jednotky. Dodavatel

vozidel vzejde z veřejné zakázky na dodávku až 50 elektrických jednotek s kapacitou 160 míst. Část parku poté poputuje na Plzeňsko.

„S výrobcem už brzy uzavřeme rámcovou smlouvu a vozidla pak budeme odebírat podle aktuální potřeby.



Mezi prvními to bude právě jedenáct jednotek pro Plzeňský kraj,“ potvrdil Kupec. Půjde typově o podobné jednotky (RegioPanter), které od loňského prosince ČD nasazují na linku Plzeň – Horažďovice předměstí. „Tato investice zapadá do naší dlouhodobé investiční strategie, v rámci které bychom chtěli v příštích pěti letech nakoupit nebo modernizovat vozidla pro dálkovou i regionální dopravu za zhruba čtyřicet miliard korun,“ doplnil Kupec.

Komfort pro každého

V každé jednotce kraj požaduje průvodčí pro zlepšení kontaktu s cestujícími a vyšší pocit bezpečí při jízdě. Vozidla budou velkoprostorová a dobře průhledná, což také přispívá k většímu pocitu bezpečí. Nové vlaky budou vybavené moderními a cestujícími požadovanými prvky včetně elektrických zásuvek, technologií wi-fi určené k bezdrátovému připojení k internetu, pohodlnými sedačkami, klimatizací, stojany pro kola, nájezdovou rampou, bezbariérovým přístupem a toaletou či prostorem pro kočárky anebo cestující na vozíku.

Nová vozidla vyjedou v prosinci 2021 – cestující na lince P2 tedy budou moci využít průjezdu vlaku přes plzeňské hlavní nádraží až do zastávky Plzeň zastávka a rychleji se tak dostat do centra města nebo na spoje

MHD. Pro některé může být výhodná možnost vystoupit z vlaků také v městské části Plzně Doubavka. Linka P2 protíná celý kraj, míří z Klatov až do Berouna.

Druhá výrazná změna

Plzeňský kraj na provozovatele vlaků vypsal na konci roku 2018 veřejnou zakázku. „Jedná se

o velký úspěch. V Plzeňském kraji jde o historicky první úspěšné nabídkové řízení vedoucí k uzavření smlouvy na patnáct let. Takových úspěšných soutěží v republice ještě mnoho neproběhlo. Zároveň jde o první soutěž na nová vozidla v elektrické trakci vůbec.

Osobně mám velkou radost, že se nám daří výrazně zvyšovat kvalitu nabízených služeb ve veřejné dopravě. Jsem přesvědčený, že veřejná doprava má do budoucna velký potenciál a že nové cestující získáme právě vyšší kvalitou služeb, tedy dostatečnou nabídkou spojů a moderními vozidly,“ sdělil hejtman Josef Bernard. Do nabídkového řízení se kromě Českých drah přihlásil jeden soukromý dopravce. Byl však vyloučen pro nezajištění nabídky.

Za poslední čtvrtletí jde na západě Čech o druhou, významnou železniční novinku. České dráhy nasazují od začátku platnosti aktuálního jízdního řádu na trať z Plzně do Horažďovic předměstí a na Plzeňské lince mezi stanicemi Pňovany a Blovice částečně nízkopodlažní elektrické jednotky řady 650, známé pod obchodním označením RegioPanter. Od prosince 2020 budou vozidla obdobné kvality nasazena na spěšných vlacích do Chebu a Karlových Varů. ○

Drážní úřad informuje



Projetá návěstidla

S vyšším počtem vlaků se u nás zvyšuje i počet projetí návěstidel zakazujících další jízdu, lidově řečeno „projetí na červenou“. Zatímco v roce 2016 to bylo 126 případů, vloni to bylo 142 případů. Nejčastěji byla projeta odjezdová návěstidla (45x) a vjezdová návěstidla (42x). Následovala cestová (33x) a seřadovací návěstidla (21x). Oddílové návěstidlo bylo projeto pouze jednou. „I z tohoto důvodu zahajujeme odbornou debatu o inovativních metodách výcviku a školení strojvedoucích. Příkladem mohou být 3D тренаžery či jiné moderní metody,“ oznámil na únorovém setkání s novináři ředitel Drážního úřadu Jiří Kolář. Inspirací jsou pro nás evropské země, ve kterých se už nové technologie pro strojvedoucí používají.

Přestupky

V 2018 jsme řešili 371 přestupků fyzických osob, což je o 54 případů méně než v roce 2017. Celkem 284 pokut nabylo právní moci, v 97 případech došlo k jejich zaplacení. Neuhrazené pokuty jsou vymáhány v exekučním řízení. U mladistvých zaznamenáváme pozitivní trend. Jejich přestupky se již neopakují. „Vedená správní řízení v těchto případech tedy působí i jako prevence proti dalším přestupkům na dráhách,“ říká ředitelka kanceláře ředitele DÚ Jitka Kotásková.



NEJVYTIŽENĚJŠÍ TRATĚ V SYSTÉMU PID (2018)

- Praha – Úvaly (a dále do Peček a Kolína): 37 tisíc cestujících za den
- Praha – Říčany (a dále do Benešova u P.): 34 tisíc cestujících za den
- Praha – Černošice (a dále do Berouna): 27 tisíc cestujících za den
- Praha – Zeleneč (a dále do Lysé nad Labem a Nymburka): 23 tisíc cestujících za den

Jak přibývali cestující

Rok	Počet přepravených osob v pracovní dny
2014	117 106
2015	116 759
2016	120 932
2017	137 889
2018	157 633



Cestujících ve vlacích ČD okolo Prahy přibylo

V loňském roce využilo vlaky Pražské integrované dopravy na území Prahy průměrně 157 633 cestujících každý pracovní den. To meziročně představuje nárůst o zhruba 20 tisíc cestujících, jenž je spojený s větším zájmem o cestování příměstskou železnicí i s postupným zapojením dalších rychlíků do systému Pražské integrované dopravy (PID). Nejvíce lidí nyní využívá vlaky ve směru do Kolína, Benešova u Prahy a Berouna.

Josef Holek | Foto: archiv ČD

Obilba železnice výrazně stoupá a s tím narůstá i počet lidí ve vlacích Českých drah v okolí Prahy, respektive v Pražské integrované dopravě. Potvrzuje to statistika, kterou nedávno vydala organizace ROPID, objednatel zdejší železniční dopravy. V roce 2018 využilo vlaky na území Prahy průměrně 157 633 cestujících každý pracovní den. Meziročně jde o velký nárůst spojený s větším zájmem o cestování příměstskou železnicí i se zapojením dalších rychlíků Českých drah do systému PID.

V meziročním srovnání přibylo ve vlacích zařazených do PID v Praze zhruba 20 tisíc cestujících. „Je to dané také tím, že se do systému za-

pojily nově i rychlíky z Prahy směrem do Kolína a do Berouna,“ upřesnil ředitel ROPID Petr Tomčík. „Pokud bychom srovnali čísla při stejném počtu spojů jako v loňském roce, narostl nám počet cestujících ve vlacích PID skoro o čtyři procenta. Je vidět, že cestování vlakem v Praze a okolí je rok od roku populárnější. Souvisí to i s tím, že stále přidáváme do jízdního řádu nové spoje,“ doplnil ředitel. V tomto smyslu zmínil prosincové zavedení nových spěšných vlaků v barvách národního dopravce z Prahy do Benešova a Kutné Hory nebo zkrácení intervalu z Prahy do Říčán na 15 minut i mimo špičky v pracovních dnech. Nejvíce cestujících nicméně využívá vlaky ve směru do Kolína, Benešova u Prahy a Berouna.

Počty stále rostou

Několik měsíců pomáhá komfortnímu cestování i důležitá novinka. Cestující si mohou říct o jízdenku PID i na nádraží u pokladen Českých drah – dokážou to všechny v Praze i Středočeském kraji. Počet cestujících, kteří ve vlacích využívají jízdenku PID, taktéž neustále roste.

Nejjednodušší a nejrychlejší nákup jízdenek Pražské integrované dopravy pro jednotlivé cesty je v aplikaci PID Lítačka. Vyhledáte si v ní spojení a rovnou si tam lístek i koupíte. Stačí na to pouze bankovní karta, která umožňuje platby přes internet. Jízdenku je poté možno zobrazit na displeji telefonu a ukázat ji vlakovému doprovodu.

Vlaky do zahraničí lákají stále více lidí

Obilba cestovat do zahraničí vlakem u českých cestujících roste. Ukazují to poslední čísla, která na začátku února zveřejnily České dráhy. Počet mezistátních cestujících ve spojích ČD rostl přibližně o 3% a dosáhl 4,9 milionu osob. Dostupnost zahraničních destinací po železnici se v minulých letech zlepšila i díky zavedení výhodných Včasných jízdenek Evropa.

„Cena železniční dopravy v zahraničí, hlavně v západní Evropě, je podstatně vyšší než u nás. Mezistátní cestování tak v kooperaci se zahraničními dopravci zpřístupňujeme hlavně prostřednictvím nabídky Včasná jízdenka Evropa,“ potvrdila Zuzana Čechová, ředitelka odboru cenotvorby a produktové komunikace. S včasnou jízdenkou mohou zákazníci Českých drah vyrazit z Prahy do Berlína či Vídně anebo Budapešti za velmi příznivé ceny – první jmenované destinace startují na 369 korunách, maďarská metropole je dostupná od 527 korun.

České dráhy v současné době nabízejí Včasně jízdenky Evropa ze všech významnějších železničních stanic v Česku do podobně významných sta-

nic v okolních státech, tedy do Rakouska, Německa, Polska či Slovenska a dále například do Maďarska, Dánska, Belgie, Nizozemska či do slovinšské Lublaně a Mariboru.

PŘÍKLADY VČASNÝCH JÍZDENEK EVROPA

Praha – Krakov	od 369 Kč
Praha – Varšava	od 501 Kč
Praha – Hamburk	od 501 Kč
Praha – Frankfurt	od 422 Kč
Praha – Salcburk	od 501 Kč
Ostrava – Salcburk	od 501 Kč
Ostrava – Frankfurt	od 562 Kč
Ostrava – Budapešť	od 422 Kč
Brno – Innsbruck	od 764 Kč
Brno – Berlín	od 896 Kč

Pomáhá rychlost i kvalita spojů

Zájmu o cestování vlakem do zahraničí přispívá i vyšší kvalita a rychlost vlaků kategorie EuroCity v barvách ČD. Například Berlín je od loňského roku poprvé v historii dostupný vlakem za 4 hodiny. „Právě ve směru z Čech do Saská a dál do severního Německa jsme loni zaznamenali největší přírůstek mezistátních cestujících. Stejně dlouho, tedy čtyři hodiny, se jede do Lince, Vídně nebo Bratislavy,“ připomněla Čechová. Rychlejší než v minulosti je také cesta do Budapešti, která dnes trvá 6,5 hodiny. Při cestách do vzdálenějších destinací v Rakousku, Německu, Nizozemí nebo v Belgii je možné cestovat spoji railjet nebo rychlovlaků ICE. Ty jezdí v některých úsecích rychlostí až 300 km/h. (hol)

Strojvedoucí stále chybí, jezdí i důchodci

Strojvedoucích na tuzemské železnici v loňském roce přibýlo. Jejich počet vzrostl o čtyři procenta a celkově jich v Česku působí 9 565. Přesto jich dopravcům v současné době chybí zhruba tři stovky, v případě Českých drah se jedná o 150 lidí. Za kontrolér tak stále častěji usedají i důchodci – více než desetina strojvůdců je starší 65 let. Ti navíc kdykoli mohou odejít do penze.

Josef Holec | Foto: archiv ČD

Byť je profese strojvedoucího mezi dopravci velmi poptávaná, na trhu je aktuálně profesionálů stále málo. Mnozí už jsou navíc v důchodovém věku. Drážní úřad (DÚ) v souvislosti s tím nabádá dopravce, aby více spolupracovali se školami a obor zatraktivnili. Osvětu v tomto smyslu dělají hlavně České dráhy, které si své strojvedoucí umí vychovat, mladé adepty navíc láká jejich stipendijní program ČEDés.

„Aktuálně je vydáno 9 565 licencí strojvedoucích,“ upřesnil ředitel Drážního úřadu Jiří Kolář. Loni úřad evidoval 661 adeptů, což je o 205 méně než v roce 2017 a o 352 méně než v roce 2016. Zkoušky zdárně zakončilo 471 lidí, úspěšnost tedy činí 71 procent, což je nejvíce za posledních šest let. „Po roce 2016 byla navíc změněna vyhláška o počtu pokusů u zkoušky k vydání licence. Z neomezeného na tři. Měli jsme adepty, kteří to zkoušeli i jedenáctkrát,“ doplnil Kolář.

S úspěšností uchazečů a připraveností adeptů na zkoušku ale roste i počet seniorských pracovníků. Drážní úřad jich eviduje 10,8 procenta. „V důchodovém věku, tedy 65



a více let, je nyní 1 034 strojvůdců. Pětapadesát strojvedoucích je ve věku nad 70 let,“ vypočítal šéf DÚ. Naopak více než tisícovka „mašinfírů“ je ve věku do 30 let, tedy 10,6 procenta. Licenci drží 9 514 mužů a 51 žen, přičemž nejmladším strojvůdkyním je 21 let, nejstarší 59. Průměrný věk všech je 48,6 let.

Spolupráce se školami

Drážní úřad tedy nabádá dopravce, aby aktivně spolupracovali se školami, zatraktivňovali povolání a zahájili nábor nových adeptů. „Nenastala krizová situace, není ohrožena bezpečnost, ale důchodovému věku se blíží silné ročníky a je nutné si uvědomit, že i oněch 11 procent důchodců může kdykoliv skončit,“ varoval Kolář. České dráhy proto už před lety nastartovaly stipendijní program ČEDés, při kterém na středních školách kromě správkařů a vlakvedoucích hledají i strojvedoucí. Dlouhodobě běží i klasický nábor.

Pokud chtějí adepty uspět, musí být zdravotně způsobilí, nutností je minimálně ukončené střední vzdělání s výučním listem strojního, elektrotechnického, stavebního nebo dopravního zaměření nebo úplné střední vzdělání s maturitou. České dráhy zajišťují i odborný kurz. Průměrná hrubá mzda strojvedoucího včetně příplatků dosahuje u velkých dopravců, mezi kterými hrají prim právě ČD, více než zhruba 40 tisíc korun. Jde o nárůst o osm procent. ○

ODEBRANÉ LICENCE

Rok	Ztráta zdrav. způsobilosti	Vlastní žádost	Celkem
2016	120	7	127
2017	56	53	109
2018	55	58	113

ODEBRANÉ LICENCE STROJVEDOUČÍHO

Drážní úřad informoval i o počtech odebraných licencí v posledních letech. Zatímco v roce 2016 jich DÚ odebral 120, v roce 2017 jich bylo 56 a loni 55. „Licenci lze odebrat, podle zákona, ze tří důvodů. Strojvedoucí nesplňuje zdravotní podmínku, o odnětí sám požádal anebo přestal splňovat podmínku spolehlivosti, tedy například nemá čistý trestní rejstřík,“ vyjmenoval Jan Lehovec, ředitel sekce provozně-technické Drážního úřadu. Pokud přestane strojvedoucí splňovat odbornou způsobilost (není proškolený, poruší předpisy apod.), nelze mu odebrat licenci, nicméně dopravce mu odebere osvědčení (profesní průkaz).

Železničních přejezdů je příliš, rušení nadbytečných je složité

Počet železničních přejezdů klesá. Ovšem ne tak rychle, jak by si představoval Drážní úřad. Zatímco v roce 2010 bylo na síti 8 406 přejezdů, loni jich bylo jen o 548 méně. Za rušením stojí především zvýšení bezpečnosti provozu – silničního i železničního. Úřad navíc připomíná, že celý proces není vůbec jednoduchý.

Před třemi roky navíc vešla v platnost novela silničního zákona, která dala kompetenci k rušení železničních přejezdů na úřadům komunikací silničním správním úřadům. A právě kvůli tomu se pravděpodobně celý proces přibrzdil. Do roku 2016 si totiž tyto úřady rozhodovaly jen o zrušení přejezdů na silnicích první, druhé a třetí třídy. O osudu přejezdů na úřadových komunikacích (často v lesích, mezi polnostmi) rozhodoval Drážní úřad. „Do roku 2016 se nám tempo dařilo, ale od té doby není zrušeno tolik přejezdů, kolik bychom si představovali,“ potvrdil Martin Roedl, ředitel sekce stavební Drážního úřadu.

RUŠENÍ ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDŮ

Rok	Odstranění přejezdů	Změna zabezpečení
2016	25	229
2017	4	217
2018	10	139

Zdroj: Drážní úřad

Objížďka 10 km

Nyní o zrušení rozhodují zmíněné silniční správní úřady. Roli ale v celém procesu hrají individuální zájmy různých subjektů. „Proti rušení jsou hlavně

samosprávy. Starostové si pozvou například zemědělců, kteří hlásí, že přes přejezd jezdí i přesto, že tam rostou dvoumetrové břízy a závory nebyly podle záznamů výpravčích dva roky odemčeny,“ uvedl Roedl příklad. „Když jsme přejezd odstranili na žádost Správy železniční dopravní cesty, odvolala se obec, v opačném případě se zase odvolávala SŽDC.“

Ministerstvo dopravy už ve spolupráci se zainteresovanými úřady připravuje legislativu, neboť podle něj nelze navýšovat bezpečnost dopravy bez spolupráce všech. „Zákon by tedy například měl jasně stanovit maximální možnou objížďnou trasu. Hovoří se o deseti kilometrech,“ zmínil Roedl.

Dnes na železniční síti neexistuje nezabezpečený přejezd. Každý je chráněn alespoň výstražnými kříži. Nutno je respektovat, a pokud se tak nestane, pak i vlak velikosti motorového vozu řady 810 dokáže udělat z auta hromadu šrotu a usmrtit posádku. (hol)

InterRegio: Poslední šance pro rychlíky

Pouhá dvě desetiletí křižovaly Německo modro-šedobílé soupravy vlaků InterRegio. Přestože se jedná o docela krátké období, do historie německé železnice a cestování se zapsaly docela výrazně. U dálkových železničních linek přinesly novou kvalitu cestování a v oblasti využití a údržby vozového parku odstartovaly nový přístup v prodloužení životnosti a jeho omlazení prostřednictvím kompletní výměny interiéru.

Petr Štáhlavský | Foto: sbírka DB Museum Nürnberg

Rychlíky německých železnic DB představovaly v 80. letech 20. století „nemocného starce“. První vlak s německým označením pro rychlík D-Zug – Durchgangswagenzug, Durchgangszug – tedy vlak s průchozími vagony s uličkou a přechody mezi vozy, vyjel na trať Berlín – Kolín nad Rýnem 1. května 1892. Během 100 let provozu rychlíků se uskutečnila několikrát výměna vozového i lokomotivního parku i řada inovací. Ve 20. letech 20. století se například objevila kategorie Fernschnellzug se zkratkou FD. To byly zvláště rychlé a komfortní vlaky. Od 30. let byly v provozu vlaky FDT, které byly vedeny motorovými jednotkami a patřily mezi „létající“ spoje.

Stoletý nemocný stařec D-Zug

V 70. letech představovala inovaci kategorie vlaků City-D-Zug a v 80. letech vlaky kategorie FernExpress se značkou FD. Nebylo jich mnoho a tvořil je běžný park vozů, s nimiž se cestující setkávali i v jiných rychlících.

Koncepce vagonů se za 100 let od zavedení kategorie D-Zug zásadně nezměnila. Stále šlo o tradiční vozy s postranní uličkou a řadou oddílů. Vozový park rychlíků DB v 80. letech ani nepředstavoval nějaké moderní vozy. Typ UIC-X byl zkonstruován již v 50. letech, a přestože se jednotlivé série do konce 70. let technicky vylepšovaly, například dostaly nové otočné skládací dveře, sklopné schůdky nebo vylepšené podvozky, poslední série dokonce s magnetickou brzdou, takže jejich maximální rychlost se postupně zvedala z původních 140 až na 200 km/h, z pohledu cestujícího k velkým změnám nedošlo.

Když v roce 1979 nabídla DB síť rychlých spojů InterCity v hodinovém intervalu s vozy 2. třídy, ještě více tím „podlomila zdraví dědečka“ D-Zug. Zatímco počet cestujících ve spojích InterCity do poloviny 80. let vzrostl o 84% a stoupal profit z jejich provozu, zájem o rychlíky klesal. Za stejné období byl pokles přepravního výkonu čtvrtinový a zvyšovala se jejich ztrátovost, navzdory tomu, že obsluhovaly podstatně více míst.

V polovině 80. let došla situace tak daleko, že DB sestavila tým expertů, který měl navrhnout, co se skomírajícími rychlíky. Jejich zjištění byla neradostná. Na základě analýz došli k závěru, že při zachování současného stavu budou v roce 1992 generovat vlaky D-Zug roční ztrátu 600 milionů DM. Pokud bude zachována stávající kvalita a upravil by se pouze jízdní řád na taktový, předpokládaly analýzy ztrátový provoz ve výši 90 milionů DM ročně. Pouze třetí koncept navrhuující kompletní změnu na moderní produkt dával naději na ziskový provoz s profitem 30 milionů DM za rok. Rozhodnutí bylo jasné.

Nová koncepce pro rychlíky

Pracovní tým navrhnul kompletní proměnu rychlíků pracovním označením XD-Zug. Starým rychlíkům měl přinést novou image a hlavně cestující. XD-Zug měl nabídnout srovnatelnou rychlost, pravidelný intervalový jízdní řád a komfort, jaký poskytovaly úspěšné vlaky InterCity, ale měly sloužit k obsluze menších měst od 20 000 obyvatel a důležitých lázeňských a rekreačních oblastí. Německo mělo postupně pokrýt 18 linek, které by jezdily v dvouhodinovém intervalu. V některých frekventovaných úsecích, například mezi Ham-

burkem a Hannoverem nebo v údolí Rýna, měly být proložené a interval zkrácen na jednu hodinu.

Maximální rychlost souprav měla umožnit rychlost 200 km/h a vzdálenost stanic se měla pohybovat mezi 20 a 50 kilometry. Délka pobytu v nácestných zastávkách byla uvažována 2 minuty. Průměrná rychlost měla být alespoň 90 km/h. Spoje měly být určeny pro cestování i do menších měst v regionech a se střední cestovní vzdáleností kolem 150 kilometrů. Délka jednotlivých linek pak byla uvažována do 500 kilometrů. Vlaky se mělo cestovat bez příplatku na rozdíl od sítě InterCity.

Počítalo se s tím, že na palubě vlaků bude také lepší servis než ve většině dosavadních rychlíků. V soupravách měl být zařazen bistrovůz, který by nabízel nápoje a drobné občerstvení. Uspořádání soupravy mělo být skupinové stejně jako u vlaků InterCity, což usnadnilo cestujícím orientaci při hledání příslušného vozu. Standardní souprava měla mít jeden vůz první třídy, pak servisní vůz s bistro, místy pro vozíčkáře včetně bezbariérové toalety, oddílem vlakového doprovodu a několika místy 1. třídy a 6 vozů 2. třídy. Později byl tento koncept ještě rozšířen o vozy 2. třídy s místy pro přepravu jízdních kol.

Změnilo se i jméno nově narozeného produktu na InterRegio. Podobností navazovalo na úspěšné vlaky InterCity a zároveň vystihovalo, že spojuje menší města v regionech.

Staré vozy v novém designu

Podstatnou změnou měl projít vozový park. Omezené prostředky neumožnily nákup nových vagonů, jako tomu bylo u vlaků InterCity na počátku 80. let, a tak se našlo řešení v kompletní přestavbě starších rychlíkových vozů typu UIC-X. DB měla první zkušenosti s podobnou úpravou při zavádění konceptu City-Bahn na několika regionálních drahách v roce 1985. Tehdy prošly omlazovací kúrou osmidveřové regionální vozy Silberling. Pro nové rychlíky byla připravena ale ještě větší proměna.

Pod heslem „Zug zum Wohlfühlen“, česky bychom řekli „vlak, ve kterém se dobře cítíte“,



zpracovala designová studia revoluční řešení interiéru. Vítězný návrh soutěže vyhlášené designovým centrem DB v Mnichově byl Jens Peters a ateliér BPR ze Stuttgartu.

Interiér vozů 2. třídy byl rozdělen do několika různých velkých prostorů od klasických kupé po velkoprostorové oddíly s 15, resp. 20 místy. Část sedaček byla umístěna proti sobě, část za sebou jako v letadle. Více místa i pro vysoké lidi nabízelo mírné posunutí sedaček navzájem i menší počet míst v oddílech. Místo šesti míst bylo v klasickém kupé jen 5 sedaček. Počet klasických sedaček tak klesl ze 72 na 60. Zvětšil se prostor pro zavazadla a kabáty a přibyla dětská sedačka u okna. Tu bylo možné použít i k odložení malých příručních zavazadel.

ROZSAH DÁLKOVÉ DOPRAVY DB V ROCE 1997

Kategorie	ICE/IC/EC	IR
Počet zastávek	80 (20%)	320 (80%)
Rozsah sítě	8 700 km (44%)	11 100 km (56%)
Samostatně obsluhovaná síť (bez překryvu obou skupin)	2 800 km (35%)	5 200 km (65%)



Inter Regio 2646

Cottbus-
Leipzig- Halle- Magdeburg- Hannover-
Dortmund- Essen- Krefeld-
Aachen

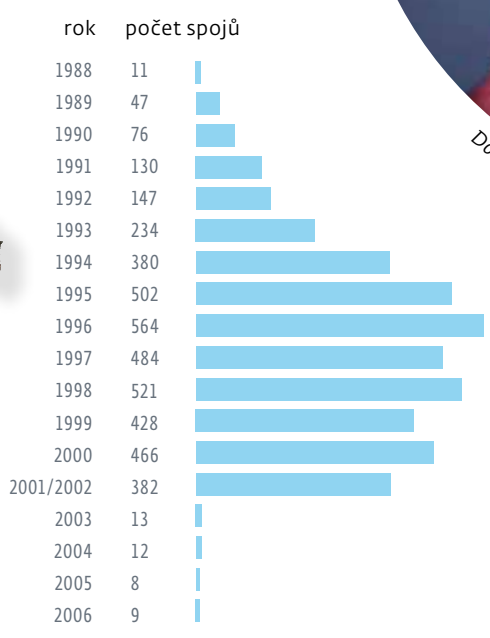


Dobový záběr oddílu první...



...a druhé vozové třídy

VÝVOJ POČTU SPOJŮ INTERREGIO



Pozn.: 2001+2002 - jízdní řád platný od 10.6.2001 do 14. 12. 2002

V interiéru byly použité moderní materiály a výrazné pastelové barvy. Stěnám a doplňkům dominovala světle šedá a pískově žlutá barva. Sedačkám ve 2. třídě pepřmintově zelená a v 1. třídě malinově červená. Klasické rovné stropní panely nahradily desky s tvarem vln. V interiéru bylo hojně použité sklo. To našlo uplatnění v celoskleněných vnitřních dveřích, přepážkách i v policích na zavazadla. Před zahájením samotné přestavby vozů bylo uspořádání některých částí interiéru ověřeno dokonce na maketě v měřítku 1:1.

V 80. letech zvolila DB nátěr vozů podle produktových nabídek. Červenou obdržely rychlé expresní vlaky, v praxi tedy spoje IC/EC, tyrkysově zelenou regionální soupravy a oranžovou městské vlaky S-Bahn. Pro InterRegia padla volba na modrou. Ta je odlišila také v jízdních rádech od červených spojů IC/EC, později i ICE, a černě uváděných regionálních vlaků.

Inovace i v organizaci práce

Modernizací byla pověřena společnost PFA Weiden (Partner für Fahrzeugausstattung), která byla zřízena jako joint venture DB s 51% a společností Flachglas AG. Firma sídlila v bývalých a již nevyužitých dílnách DB, díky čemuž byly v regionu blízko české hranice vytvořeny nové pracovní příležitosti. Pracovní haly prošly rozsáhlou modernizací. Vybaveny byly novými mobilními zařízeními pro přesun rozpracovaných vozů po hale bez kolejí a uplatněn byl revoluční styl práce.

Místo klasického výrobního postupu a rozdělení pracovních skupin podle oborů byly vytvořeny tzv. Meistereien, skupiny zaměstnanců různých řemesel, které měly na starosti kompletní práci na voze od začátku až do konce. U této organizace práce se předpokládala větší odpovědnost za odvedené dílo, ale i větší spokojenost zaměstnanců, jenže do té doby ne-

byl u tak rozsáhlé produkce tento způsob práce vyzkoušen. Firma PFA se tak stala určitou „laboratoří“ při organizaci práce, kterou sledovala řada odborníků. První modernizované vozy opustily weidenský závod 11. května 1987.

Původní výrobní sortiment doplnil od roku 1992 vagony s osmi místy pro jízdní kola. Tisící vůz byl ve Weidenu předán 28. května 1993. V roce 1995 doplnilo soupravy InterRegio dvacet řídicích vozů 2. třídy s větším víceúčelovým oddílem, např. pro jízdní kola. Ty měly zefektivnit provoz na v Německu četných hlavních nádražích a později se významně uplatnily ve spojích InterCity.

K modernizaci byly přistavené různé řady vozů UIC-X z let 1966 až 1978, např. řady Am²⁰³, ABm²²⁵ nebo Bm²³⁴ a Bm²³⁵. V 90. letech k tomu přidal východoněmecký závod v Halberstadtu dalších přibližně 300 vozů rekonstruovaných z východoněmeckých vozů např. řady Am²⁰¹,



Svého času se uvažovalo o nákupu německých vozů Bimz a Bimdz pro rychlíky ČD. Vznikla i jedna vzorová rekonstrukce v barvách ČD s označením Bmeer.

HLAVNÍ TYPY VOZŮ INTERREGIO

Řada	Počet vozů	Popis
Aim(z)	166	Vůz 1. třídy s 5 klasickými a dvěma velkoprostorovými oddíly s 50 místy k sezení
ARkimbz	156	Vůz 1. třídy s kapacitou 18 míst k sezení, bistrooddílem s přípravou jídel, místy pro osoby na vozíku včetně bezbariérového WC a služebního oddílu
Bim(z)	812	Vůz 2. třídy s 5 klasickými oddíly a 2 oddělenými velkoprostorovými oddíly s 60 místy k sezení
Bimd(z)	194	Vůz 2. třídy se 4 klasickými a 2 oddělenými velkoprostorovými oddíly s kapacitou 55 míst k sezení a 8 jízdních kol
Bimdzf	20	Řídicí vůz 2. třídy se 40 místy k sezení a víceúčelovým oddílem pro uložení jízdních kol a objemných zavazadel

ABom²²² nebo Bom²⁸⁰ s podvozky GP 200 vyráběných v tamním závodě v letech 1984 až 1990. Nakonec DB disponovala 1 348 vozy v designu InterRegio několika různých řad.

Pro dopravu vlaků byly zvoleny prakticky všechny typy rychlíkových lokomotiv DB i bývalé DR. V čele spojů tak bylo možné vidět starší řadu 110 i mladší 111 nebo 112 (ex DR), v údolí Mosely řadu 181.2 a na rychlých tratích 103, 120.1 a 101. Na neelektrifikovaných tratích to byly řady 218 i Ludmily 232 (ex DR) nebo rumunské ponorky 219 a 229 (ex DR).

Jen dvě desetiletí provozu

První spoje s reklamními slogany „Die neuen Verbindung im Zweistundentakt“ a „InterRegio. Das neue Kapitel des Bahnfahrens“, tedy „Nové spojení každé dvě hodiny“ nebo „Interregio. Nová kapitola v železničním cestování“, vyjely 25. 9. 1988 na trať Hamburk – Kassel/Fulda. Postupně přecházely rychlíky D-Zug do nové kategorie InterRegio (IR) i na dalších tratích.

Rozsah linek InterRegio se v první polovině 90. let utěšeně rozrůstal a po pádu komunistického režimu v NDR začal pokrývat i (budoucí) nové spolkové země. V jízdním řádu 1993/94 již bylo v provozu 12 linek InterRegio a 13 rychlíkových linek, u kterých byl zaveden taktový jízdní řád, ale zatím používaly starší vozy.

Vlaky InterRegio zamířily také za hranice, včetně České republiky, i když u nás pod jinou kategorií. Jejich cílovou stanicí byla Praha. Jezdily také do Amsterdamu, Innsbrucku, Lucemburku, dánského Padborgu, polského Olsztynu a dalších zahraničních destinací.

Počátkem 90. let se nadějně vyvíjelo také hospodaření. V roce 1992 vykazaly linky Inter-

Regio kladné hospodaření 9 milionů DM, zatímco rychlíky se propadly do ztráty více než 110 milionů marek. Ve ztrátě se pohybovaly také zbrusu nové rychlovlaky ICE (-77 mil. DM), naopak vlaky IC/EC táhly s profitem 492 mil. marek celou dálkovou dopravu do zisku.

Největší rozsah s 564 spoji dosáhla síť InterRegio v roce 1996. Ve druhé polovině 90. let obsažovala až 21 linek s průměrnou délkou 333 km, průměrnou vzdáleností stanic 30 km a průměrnou cestovní rychlostí 91 km/h. Cestovní rychlost u jednotlivých linek se podle stavu infrastruktury, charakteru trati a typu vozidel pohybovala mezi 85 a 117 km/h.

Jenže v tu dobu už se začíná nad „novými rychlíky“ smrákat. Reforma železnic v roce 1994 udělala z DB akciovou společnost a do předí se dostal profit firmy. InterRegia sice docela úspěšně vyřešila problém starých rychlíků, ale protože řada linek a spojů obsluhovala okrajové nebo řídké osídlené regiony, jejich vytížení bylo podstatně menší než u vlaků ICE/IC/EC a rozhodně nebyla tak zisková. Do nové hospodářské koncepce tehdejšího vedení DB tudíž nezapadala. Proto bylo rozhodnuto tuto kategorii vlaků utlumit. Rentabilní linky byly převedeny do kategorie InterCity, v zásadě bez změny kvality a rychlosti, ale s vyšším příplatkovým jízdným, a nerentabil-

ní linky byly buď zrušeny bez náhrady, nebo nahrazeny regionálními vlaky objednávanými a dotovanými regiony.

První IR linka od roku 1999 nově vedená jako IC byla Köln – Leipzig. Následovaly další linky, např. Oldenburg – Bremen – Hannover – Magdeburg – Halle – Leipzig – Dresden, Amsterdam – Hannover – Berlin, Karlsruhe – Stuttgart – Nürnberg. Pod regiony do závazkové dopravy bylo převedeno přibližně 5 000 vkm, tedy více než třetina výkonů InterRegia.

Vlaky InterRegio, a koneckonců vlastně i rychlíky, v Německu dojezdily v roce 2006.

Úplně poslední vypravený spoj této kategorie byl 27. května 2006 vlak IR 2282 Chemnitz – Berlin. Tak trochu paradoxem je, že s ukončením provozu vlaků InterRegio přišla v Německu o přímé dálkové spoje nejen malá města od 20 000 obyvatel, pro která byly původně především určeny, ale dokonce i některá velká města jako jsou Chemnitz (téměř 250 000 obyvatel), Gera (cca 95 000 obyvatel) nebo západoněmecký Heilbronn (118 000 obyvatel).

Rekordmanem mezi vlaky InterRegio byl spoj IR 2479 Lüneburger Haide Stralsund – Hamburg – Frankfurt – Koblenz, tedy od Baltského moře napříč celým Německem až ke švýcarské hranici. Jeho trasa měřila 1 189 kilometrů, bylo na ní 44 zastávek, doba jízdy byla 13 h. 9 minut a cestovní rychlost 90,4 km/h.

Inspirace pro zahraničí

Kategorie a koncept vlaků InterRegio inspirovaly i další železnice včetně Českých drah. V našem případě byl převzat koncept při modernizaci 34 vagonů v MOVO Plzeň v letech 1992 až 1994. Tyto vozy mají zachovány 3 klasické oddíly a vytvořeny dva dvouoddíly pro 10 osob a jeden trojoddíl pro 15 osob. Kapacita vozů je pouhých 53 míst k sezení oproti standardnímu 80. Z počátku byly použity i různé originální díly z produkce závodu PFA. Dnes mají tyto vagonky označení Bee²⁷³.

Vlaky InterRegio zavedla v roce 1995 také švýcarská SBB. Měly podobný význam jako v Německu. Jednalo se o bývalé rychlíky, u kterých byly soupravy nahrazeny moderními klimatizovanými. Na rozdíl od vlaků InterCity mají více zastávek. V prosinci 2004 zrušila SBB klasické rychlíky a nahradila je spoji InterRegio nebo RegioExpress. Stejnou kategorii zavedla pro linku Chur – St. Moritz i u úzkorozchodná RhB.

Kategorie vlaků InterRegio někde jen jazykově mírně modifikovaná se objevila také v Portugalsku, Itálii, Belgii nebo v Polsku. ○

Zraněný strojvedoucí pomáhal cestujícím po střetu na přejezdu

Jedním z řady oceněných zaměstnanců Českých drah, kteří vykonali mimořádný čin nad rámec plnění svých pracovních povinností, se stal i pětadvacetiletý strojvedoucí Tomáš Stránský z Olomouce, který pracuje na tamním Regionálním pracovišti Oblastního centra provozu Východ. Tomáš Stránský obdržel ocenění generálního ředitele ČD za bleskovou a nezištnou pomoc cestujícím ve vlaku, který narazil čelně na přejezdu do nákladního automobilu.



Martin Harák | Foto: autor

Devatenáctého září 2018 nastupoval strojvedoucí Tomáš Stránský ve čtvrt na devět večer na noční směnu, která bývá podle jeho slov zpravidla klidná a bezproblémová. Půl hodiny před půlnocí odvezl poslední spoj vedený jednotkou řady 814 z hanácké metropole do Moravského Berouna, kde měl přerušenu pracovní směnu. Pár hodin se prospal a brzy ráno se vracel s prvním „dělnickým“ vlakem nazpět. „Vzpomínám, že i ráno byly ideální povětrnostní podmínky, sucho, dobré rozhledové poměry, jednotka šlapala jako hodinky. Většina cestujících spavala, a to až do okamžiku, kdy jsme se blížili před pátou ranní k olomouckému hlavnímu nádraží. Asi půl kilometru před vjezdem do stanice je ve čtvrti Bělidla železniční přejezd se světelnou signalizací. Jasně jsem viděl, že svítí červená přerušovaná světla. Jde o poněkud netypický přejezd, přes který jezdí i tramvaje, proto mu věnuji zvýšenou pozornost. A to se mi vyplatilo! V jedné vteřině jsem zahlédl na levé straně,

jak se na přejezd doslova řítí nákladní automobil s návěsem, který ale evidentně nebrzdí. Okamžitě mi došlo, že přejet nestihne a střet je nevyhnutelný. Proto jsem začal rychločinně brzdít a šlápl na pedál lokomotivní houkačky,“ říká strojvedoucí Tomáš.

Nárazu se nedalo zabránit

Pan strojvedoucí říká, že v ten moment v něm doslova „hrklo“. Uvědomil si, že když se rozje-

tá „hmota“ motorové jednotky a nákladního automobilu sečte dohromady, tak je jasné, co nastane. Fyzika je neomylná. „Vše se seběhlo tak rychle, a ač jsem se snažil utéct ze stanoviště, nepodařilo se mi to. Šlo doslova o milisekundy. Jen jsem se zvedl ze sedačky, otočil se a vtom se ozvala velká rána. Bylo to jak ve snu, upadl jsem a chvíli čekal, co bude, a zda to vůbec přežiji. Hlavně bylo velké štěstí, že kamion s návěsem nevezl nějaké plechy, ale krabice s bojler, které jsou obalené těsnicí hmotou, takže nic naštěstí neprošlo vlakem, úhony doznalo hlavně stanoviště RegioNovy. Vlak nárazem odmrštil návěs kamionu do strany a díky kinetické energii ještě RegioNova popojela pár desítek metrů. Byl jsem jen lehce raněný a zprvu jsem to ani nevnímal, až později v sanitce. To ráno nade mnou musel doslova bít anděl strážný.“

Pomáhala také vlakvedoucí

Pak prý nastoupil adrenalin, a tak Tomáš Stránský naštěstí funkční vysílačkou zavolal výpravčímu do stanice, kterého o situaci informoval a požádal o příjezd složek záchranného integrovaného systému. Hned poté odešel s kolegyní vlakvedoucí Petrou Matouškovou, která je také mezi oceněnými zaměstnanci, zkontrolovat zdravotní stav cestujících. „Lidé byli spíše v šoku, takže ve vlaku nebyl ani křik či nářek. S kolegyní jsme zjistili, že řada lidí má naraženiny hrudníku a rukou, tak jsme je provizorně ošetřili. Některé cestující jsme museli uklidňovat, protože byli v psychickém šoku. Do pěti minut byli na místě hasiči, a o malinko později i první sanitky. Poněkud hořce na mě zapůsobilo, že nejrychleji byl na místě nehody kameraman z jedné soukromé televizní stanice. To bych snad ani nechtěl komentovat.“ Nehoda způsobila dokonalý dopravní kolaps v severní části Olomouce včetně přerušené tramvajové dopravy do čtvrti Pavlovičky. Z nejbližší stojící tramvaje si udělalí záchranaři provizorní obvažičště, odkud se zranění začali rozvážet do místních nemocnic. „Byla to pro mě velká zkušenost, kterou bych snad ani nemusel prožít. Do té doby jsem znal modelové situace jen z předpisů, nyní už ji mám doslova pod kůží, a tak díky tomu jednám daleko rychleji a lépe předvídám situace. A když vidím jakýkoli automobil, který má snahu nerespektovat předpisy při jízdě přes přejezd, tak pro jistotu snižuji preventivně rychlost... Bezpečí ctím nade vše,“ vysvětluje Tomáš Stránský. ○

TOMÁŠ STRÁNSKÝ

Po studiu Střední elektrotechnické školy v Olomouci v oboru slaboproudá elektrotechnika začal studovat obor bezpečnosti a managementu na Univerzitě Tomáše Bati ve Zlíně. V roce 2016 odešel k Českým drahám, kde absolvoval kurz na strojvedoucího, a od roku 2017 jezdí samostatně na vlacích regionální dopravy v Olomouckém kraji.



Bohumín vs. Český Těšín

Nádražní restaurace v Bohumíně a Českém Těšíně nejsou žádný šlágr. Společnými jmenovateli budiž jeden kraj, železnice č. 230, zima v lokálech a nemožnost se pořádně najíst. A když, tak za nekřesťanské peníze.

Josef Holek | Foto: autor

Myšlenka vyrazit do míst, kde se mluví „kratce, bo není čas“, ve mně hlodala už řadu měsíců. Nádražní restaurace v Čechách mám vcelku dobře zmapované, tak proč se nepodívat dál na východ a nezkusit gastro zázemí na drsném Ostravsku. Tam, kde žije lid svérázný a přímý, a jenž si ze zvykaných a ukňouraných Pražáků tropí upřímnou legraci? Nadšení a sounáležitost mě, Západočecha se zarytými stereotypy směřujícími proti pragocentristům, po návštěvě zdejších nádražek opustila. Zejména poté, co jsem se... Ale nepředbíhejme.

Do středobodů obřích železničních křižovatek jsem zamířil v největších letošních mrazech. Venku minus deset, bohumínské nádraží okupovalo jen pár maminek s kočárky mířících nakupovat do nedaleké Ostravy. Skrz vestibul vstoupí do hospody, na první pohled si všímám čistého a vcelku voňavého prostředí. Vchod je přímo z čekárny, ze zdí nečpí zažraný kouř.

Polévka tu není grunt

Tohle vypadá na prima posezení. Jenže už ve Svitavách mi mrznul zadek. A v Bohumíně zas. Příště si budu nosit vlastní podsedák.

Objednávám si desítku Budvar za 26 korun. „K jídlu máme jen pizzu a rozpékané panini,“ doplňuje pan hostinský. Vybírám šunkovou se sýrem a trochu mě mrzí, že si nemohu objednat obligátního utopence nebo nakládaný hermelín. Beztak dostanu jen rozmražený polotovar.

40%



- tři druhy čepovaných piv, čisté sklo
- čisto, bez zápachu
- milý a hbitý pan hostinský
- možnost nákupu cigaret, platba kartou



- jen rozpečené polotovary a drahá polévka
- chladno
- není vidět na vlaky
- příliš hlasitá televize

Má domněnka se potvrzuje záhy. Hostinský vytasí z mrazáku zmrzlou placku a šup s ní do trouby. Přímou v lokále, žádná kuchyně. Také proč. Při pohledu do proklatě hladového menu mě ještě zarazí cenovka u denní polévky. Za ní tu chtějí neuvěřitelných 46 korun. A vězte, že ji nebudete jíst ze stříbrného podnosu zlatou lžičí! To i ten Trautenberk jedl skromněji, kleju pod vousy.

Trouba po pár minutách zacinká a hostinský mi servíruje tu ohřátou nádheru. Abych si pizzu vylepšil, přihazuje kečup a dresink s názvem Tisíc ostrovů. Pokud se nemýlím, pak ten se spíše hodí do salátů. Zřejmě místní specialita. Pojím pizzu bez chuti za necelých 90 korun, dorazím budějovickou desítku (proč netočí něco místního?) a chce se mi zase jít. Není nic, co by mě nutilo se rozsedět a udělat útratu. Že není vidět na vlaky, už je v součtu jen maličkost.

Přijdou si popovídat

Určitým plusem budiž časté návštěvy železničního personálu. Nechodí na pivo, snad jen po sictě. Mnozí se tu zahřívají kávou nebo čajem. Provozní personál si krátí čas klábosením, je zde možná více zábavy než ve středisku vlakových čet. Alespoň se dozvím nějaké drby a postřehy z provozu. Byť jsem se - inkognito - ve společnosti vlakvedoucích, posunovačů, strojvedoucích a dalších provozáků chvíli cítil jako doma, negativa převažují. Mizerné rozpékané jídlo, na místní poměry vysoké ceny, chladno a hlasitá televize nabízející hbité otočky Chucka Norrise mě nepřesvědčily k dalšímu návratu.

Českotěšínské zoufalství

Titulem nejhorší nádražní restaurace se podle mého názoru až doposud pyšnil pražský Radotín. A dlouho jsem žil v přesvědčení, že žádná jiná hospoda se jí nepřiblíží, nevyrovná či snad nepřekoná. Vždyť Radotín si z našeho hodnocení odnesl jen pět procent! Český Těšín však záútočil na první metu. Jak tohle dopadne?

Další z řady nádražních restaurací, kde bych ocenil hubertus. Je tu taková zima, že mi jde pára od pusy. Že alkohol rozšiřuje cévy a tělesné teplo snáze uniká, je stará známá věc. Grog nemusím, svařák nemají, takže poté, co mě osloví příjemná starší dáma coby výčepní, objednávám espresso. „Zkusím i pivo. Jaké máte,“ optám se. „Staropramen desítku a dvanáctku.“

Volím dvanáctku. Má další otázka míří na jídelní lístek. Mám však smůlu, nevaří se tu. „Co ty bagety, které anoncujete na ceduli před vchodem z vestibulu,“ doptávám se bláhově. „Nemám, ale najíst se můžete naproti, v jídelně,“ zazní lakonická, ale navýsost upřímná odpověď. Takhle se dělá majiteli kšeft.



- je vidět na vlaky a je slyšet hlášení
- milá obsluha



- mizerně ošetřené pivo
- absence jakýchkoli pokrmů
- zima
- neútulno



Pozor na pivo

Tady mi také žravá pšenka nepokvete. Štve mě lezavá zima a zoufalé neútulno v obřích prostorech zdejší výpravní budovy. Socialistické vybavení k dobrému dojmu nepřidá. Železničářské srdce může potěšit snad jen pár plakátů s lokomotivami na dveřích k toaletě. Výborné je, že je odsud slyšet hlášení staničního rozhlasu a ani výhled na vlaky není špatný. Vždyť Těšín se pyšní hustým provozem, vlaky odsud vyráží přes hranice do Polska a na Slovensko, nouze tu tedy není ani o mezinárodní expresy.

Těšín mě nepotěšil. Pivo mělo divnou pachů, jako by trubky nebyly vyčištěné anebo bylo v sudu už přes datum trvanlivosti. Chlazení také stálo za starou bačkoru. Husí kůži jsem sice z chladna měl, ale pivo má být prostě vychlazené. Při platbě 28 korun za smíchovskou dvanáctku mě bolelo u srdce. Za espresso si podnik naučtoval 25 korun.

Odcházel jsem rozladěný. Mé negativní dojmy zesílily už při vstupu na peron. Peristaltika hlásila alarm, v břiše mi podivně škundalo. Jaká úleva, že vyhřátá vlaková toaleta nabízela dostatek komfortu pro mé další putování. Bez obalu: návštěva českotěšínské nádražky se mi vymstila nelítostným a zákeřným průjmem. ○



Putování pohádkovým i tajemným Uzbekistánem (I.)

Ve své mysli usedám pokorně na vyšívaný létající koberec s čarovnými schopnostmi, který mě odnáší do kouzelné země ležící daleko na východě. Země, jejíž města jsou dokola obehnaná vysokými hradbami, uvnitř kterých ční k nebi štíhlé věže minaretů a kupole paláců. Svět, kde vládou emírové a šáhové, jejichž hrdost, krutost či naopak moudrost byly v dávnověku pověstné. Nicméně přistaňme v současnosti a poodhalme tajemství, které v sobě skrývá dnešní Uzbekistán.

Martin Černý | Foto: autor

Uzbecká republika získala nezávislost v roce 1991 po rozpadu Sovětského svazu. V zemi žije téměř 32 milionů obyvatel, z nichž většina jsou Uzbekové, a naprosto dominantním náboženstvím je islám. Většinu této země vyplňuje rozlehlá poušť Kyzylkum – v překladu Červený písek – kde na jejím západním konci lze nalézt poslední zbytky Aralského jezera, jehož vody doslova vypíla bavlna, jakožto rozhodující surovina pro export už od sovětských dob.

Na chvíli milionářem

Uzbekistán je pro Evropany skutečnou exotikou. Bájná města jako Samarkand, Buchara či Chiva jsou oázami v poušti a jejich mauzolea, mešity či medresy neboli náboženské školy okouzlí nejen svou mozaikovou výzdobou, ale i duchovním rozměrem. A pokud zavítáte na některé z tržišť, kde se dá koupit výborná zelenina či právě upečený chléb zvaný lupjóska, nebudete zklamaní. Zvláště, když vám jej prodá babička či děda s vráscitou tváří a upracovanými rukama, které jen poukazuje na tamní nelehký život. Místní měna, jež se nazývá sum, umožní každému turistovi se alespoň na čas stát „milionářem“. Asi nejběžnější místní bankovka o hodnotě 10 tisíc sum má totiž hodnotu pouhých 25 korun. Po výměně peněz na pobyt jsme odcházeli ze směnárny se svazkem bankovek, jehož tloušťka vzbuzovala



Romantické okolí přehrady Čarvak v oblasti Čatkalského hřbetu



Oslík je stále vítaným pomocníkem v přepravách zboží.

úcty. Mimochodem, místní ani nepoužívají penězky, ale svazky bankovek si stahují gumičkou a ty pak nosí po kapsách...

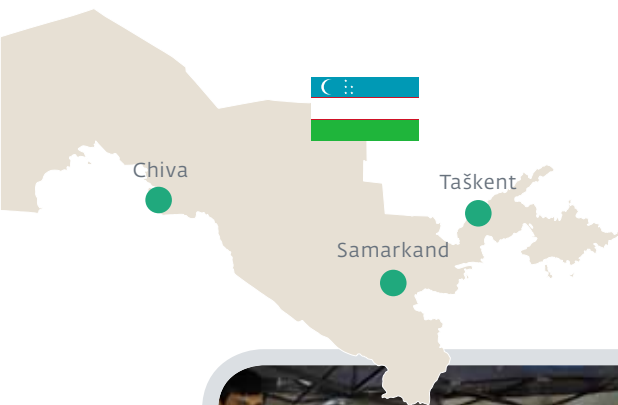
Nejvýznamnějším panovníkem byl bezpochyby Tamerlán (též Timur nebo Timur Lenk). Ve druhé polovině 14. století vytvořil obrovskou říši s hlavním městem Samarkandem, kam vozil bohatství z dobytých zemí. Jeho vnuk známý jako Ulugbek byl milovníkem vědy a za jeho vlády se stal Samarkand jedním z nejvýznamnějších vědeckých center té doby. V šedesátých letech 19. století zaútočilo na chanáty carské Rusko a celou zemi si podmanilo, přičemž Bucharický emirát existoval až do roku 1920, byl se po první světové válce stal Uzbekistán součástí Sovětského svazu. Současná země je již zcela v místních rukou.



Originální mešita Čor minor v Buchaře

Výchozí bod v Taškentu

Náš poznávací výlet jsme začali v Taškentu, hlavním a současně největším městem (2,2 mil. obyvatel) země, které je centrem veškerého dění. Z jedné části ho tvoří nově postavené budovy se státními institucemi a z druhé sovětská



Město plné památek

Nepochybným věhlasem a mnoha památkami oplývá Samarkand, bývalé hlavní město Timurovy říše, jehož počátky sahají až do období kolem roku 700 před n. l. Město, které má dnes asi 600 tisíc obyvatel, bylo v minulosti jednou z klíčových zastávek na Hedvábné stezce a díky

mnoha svým stavebním skvostům je od roku 2001 zařazeno na seznamu světového kulturního dědictví UNESCO. Nenechali jsme si ujít úžasná orientální tržiště a dva tisíce let staré ruiny původního obchodního města Afrosiob. Z období Timurovy éry je možné navštívit jeho vlastní mauzoleum Gur-Emir nebo velkolepou ulici hrodek Šáhi Zinda, které přináležejí dalším příslušníkům tehdy vládnoucího rodu. Návštěvník musí zasnout nad pozoruhodnými zbytky mešity Bibi Chánum, postavené pro Timurovu ženu, a která byla svého času největší mešitou muslimského světa, neboť pojala až 10 tisíc věřících. Odtud se vydáváme pěší zónou k úchvatnému náměstí Registán, jež je jedním z nejvelkolepějších architektonických komplexů islámského světa. Jedná se o stavby tří impozantních medres zdobených azurovými mozaikami, které byly dříve obchodním centrem Samarkandu. Náměstí je v nočních hodinách působivě nasvětleno, což je zážitek sám o sobě.

Další významnou zastávkou na Hedvábné stezce bylo

město Buchara, které těžilo ze své ideální polohy oázy uprostřed pouště. První zmínky o městě pochází již z roku 2500 před n. l. a díky dávnému rozhodnutí vysadit v ulicích mnoho morušovníků je v teplých dnech všude příjemný stín. V historickém centru najdeme náměstí Kolon se stejnojmennou mešitou a minaretem, postaveným chánem Arslanem již v roce 1127. Minaret je vysoký účtyhodných 47 metrů a jeho obvod zdobí pruhy ornamentů vytvořených kachlíky. Nedaleko se rozkládá pevnost Ark – bývalé sídlo bucharských emírů, odkud vládli pevnou rukou. Její mohutné hrady dodnes vzbuzují úctu a němý úžas současně. A pokud zatoužíte po osvěžujícím šálku zeleného čaje, posaďte se u nádrže na stejnojmenném náměstí Ljabi – chaux, než vyrazíte na další prohlídku města. Třeba k nedaleké mešitě Čor minor se čtveřicí dekorativních věží, schované v bludišti úzkých uliček s nízkou zástavbou.

Za cihlovou architekturou do Chivy

Ještě mnohem dál na západ leží nedaleko turkmenských hranic Chiva, další z perel uzbeckých památek. Toto bývalé hlavní město stejnojmenného chanátu má celé historické městské jádro, zvané Ičan Kala, dodnes obehnané mohutnými hradbami o délce dva a půl kilometru, doplně-

ZEMĚ SE OTEVÍRÁ SVĚTU

Uzbekistán je vnitrozemský stát ve Střední Asii. Jedná se o republiku, která byla jednou ze svazových zemí Sovětského svazu. Sousedí s Afghánistánem, Kazachstánem, Kyrgyzstánem, Tádžikistánem a Turkmenistánem. Nezávislost získal při rozpadu SSSR v roce 1991. S rozlohou 447 400 km² je 56. největší zemí světa. Má přes 32 milionů obyvatel. Hlavním městem je Taškent, úředním jazykem uzbečtina. Jako měna se používá Uzbekistánský sum (UZS). Po rozpadu SSSR vláda pokračovala v centrálně řízené ekonomice, výrazně na ni však dopadly ekonomické krize Ruska a dalších asijských zemí. Až do roku 2016 zde panoval režim autoritativního prezidenta Islama Karimova. Nyní se vláda pokouší liberalizovat trh a přilákat zahraniční investory, přesto se potýká s chudobou a nezaměstnaností přesahující 20%. Dvě třetiny obyvatelstva žijí na venkově a věnují se zemědělství.



Právě upečená lupjůška v pojízdě peci tandyr



Lanovka na vyhlídku Čimgan je zážitkem i pro místní.

architektura plná zeleně, zbytek dokresluje úzké uličky nízkých domků. Neskutečnou podívanou je největší místní tržiště Čorsu, kde při blouzení kolem stovek či tisíců stánků s naprosto čímkoliv můžete klidně strávit i půlden. Černým dnem města se stal 25. duben 1966, kdy zemětřesení o síle sedmi stupňů Richterovy stupnice srovnalo se zemí obrovské části města a zanechalo tři sta tisíc lidí bez domova. Současná podoba města tedy pochází z přestavby, jež následovala po této katastrofě. Mezi nejvýznamnější památky patří bezesporu Páteční mešita, nedaleká medresa Kukeldaš z roku 1560 či komplex Chazrati Imáma s mešitou, medresou a mauzoleem – vše je důkladně renovováno. A nesmíme zapomenout také na taškentskou televizní věž, odkud je z výšky sto metrů kouzelný výhled na velkou část města a kde se dá občerstvit v otáčivé restauraci. Přímou před hlavním taškentským nádražím je od roku 1999 navíc umístěno velké železniční muzeum, kde je možné si prohlédnout na čtyři desítky exponátů všech trakcí.

nými čtyřmi branami. Uvnitř hradeb jsme obdivovali nádhernou tradiční architekturu z nepálených hliněných cihel. V Chivě možná budete postrádat cílý ruch větších sídel, ale o to víc si užijete atmosféru historického města, jednoho z nejlépe zachovaných ve Střední Asii. Většina původního starého města je totiž dodnes obydlena místními lidmi. Na střeších domů nemohou chybět široké talíře satelitů, na plácku před domem si děti kopají do míče, nedaleký keřík okusuje koza a ve větru se na šňůře pohupuje právě vyprané voňavé prádlo. A na tento kolorit shlížejí okna paláců, kupole mešit, nedostavěný minaret Kalta Minor zdobený tyrkysovými kachlíky či budovy medres. A nesmíme zapomenout na minaret Isloma Hodži, na nějž se dá za zvláštní poplatek vystoupat po krkolomném a velmi stísněném schodišti a přehlédnout odtud celé město. Dorazili jsme právě včas, sluneční paprsky již zapadají za obzor a začínají dávat městu výrazně zlatavý kouzelný odstín.

Především jižní a severovýchodní část země vyplňují rozeklaná pohoří, kam lze vyrazit za turistikou či nejrůznějšími sportovními aktivitami. My jsme navštívili oblast Čatkalského hřbetu nedaleko Taškentu, kam lze dojet příměstským vlakem do stanic Gazalkent či konečné Chodžikent. Po příjezdu vlaku zde již čekají taxikáři se svými Damasy a nabízejí i celodenní výlety. Bez nich se totiž nikam nedostanete, ale nutno říct, že lidé se zde žít nějak musí a Evropanův rozpočet to nezrukuje. Lanovkou se dá vyjet na vyhlídku Čimgan nad městem či navštívit okolí přehrady Čarvak. Čím je člověk dál od hlavní silnice, tím víc poznává těžký život obyčejných lidí. Na cestách ubylo asfaltu, zvětšily se nerovnosti a „naleštěnost“ taškentských vozidel vystřídaly sovětské nesmrtelné žigulíky či moskviče. A že cestu občas zastoupí beran či stádo koz, to už tak nějak k tomuto rázovitému kraji prostě patří. ○



Kredence se staly charakteristickými vozidly pro mnohé tratě v celém Československu od 50. až do 90. let minulého století.

Legendární Kredence letos slaví sedmdesátiny

Motorový vůz původní řady M 262.0 letos oslaví už sedmdesát let od zahájení sériové výroby. Jeho provoz je úzce spojený s poválečnou obnovou Československa a motorizací provozu u tehdejších ČSD. Zpočátku se tato vozidla uplatnila ve vozbě nejen osobních vlaků, ale třeba i rychlíků na hlavních neelektrizovaných tratích, později sloužily i na lokálkách. Díky moderní nadčasové konstrukci a na svou dobu nezvykle komfortnímu interiéru vydržely vozy v pravidelném provozu takřka šedesát let.



Petr Štáhlavský, Martin Harák | Foto: VI. Borek jeho sbírka, M. Harák, ČD

Nové motorové vozy objednalo ministerstvo dopravy už rok po skončení druhé světové války v roce 1946. Na vývoji a výrobě se podílelo hned několik tradičních dodavatelů motorových vozů z předválečného období. Typickou hranatou skříň, podle které vznikla známá přezdívka Kredenc, vyrobila Královopolská strojárna v Brně. Podvozky pocházely z podniku Tatra na pražském Smíchově, dříve slavné vagónky Ringhoffer, vznětový dvanáctiválec typu 12 V 170 DR vyrobila pražská továrna ČKD Sokolovo a elektrickou výzbroj dodával tehdejší závod ČKD Stalingrad, později přejmenovaný na ČKD Elektrotechnika, resp. ČKD Trakce. Národní podnik ČKD Stalingrad plnil také roli finálního dodavatele motorových vozů. Od roku 1958 se vozové skříně vyráběly na severní Moravě, konkrétně ve Vagónce Tatra Studénka. Oddíly byly vybaveny čalou-

nými sedačkami s koženkovými potahy v jednotné zelené barvě v uspořádání míst 2 + 2 s uličkou uprostřed a místy proti sobě. Okna se otevírala pomocí kliky, což byla hlavně v pozdějších letech, když tento způsob u jiných vozů vymizel, zajímavá atrakce.

Celkem vznikly tři série

Motorové vozy z první dvaapadesátikusové série opustily výrobní závody v roce 1949, tedy právě před sedmdesáti lety. V letech 1952 až 1953 následovala další sedmatřicetikusová série. Motorové vozy řady M 262.0 se v poměrně velkém množství vyrobily ještě v letech 1958 až 1960, a celkem tak bylo dodáno ČSD 238 vozů. Ironií osudu mohlo být těchto robustních a spolehlivých vozidel celkem 250, ale bohužel při požáru, který zachvátil v roce 1960 fabriku ve Studénce, padlo za obětí posledních dvanáct rozpracovaných motoráků. Výrobu motorů navíc v poslední, třetí sérii začala po-

stupně přebírat slovenská firma Turčianske strojárne v Martině.

Kredence se staly charakteristickými vozidly pro mnohé tratě v celém Československu od padesátých až do devadesátých let minulého století. Motorové vozy měly kromě dvou stanovišť strojvedoucího a stejného počtu oddílů pro cestující zavazadlový oddíl umístěný za předním stanovištěm strojvedoucího, což umožnilo přepravu rozměrných zavazadel a kusových zásilek.

V provozu i na Slovensku

V šedesátých a sedmdesátých letech 20. století jezdily motorové vozy původního označení M 262.0 až s přípojnými vozy až v šestivozových soupravách na rychlících například i na současných koridorových tratích z Prahy do Plzně nebo Českých Budějovic, ale i na dalších tehdejších rychlíkových relacích. K vidění tak byly například na traťových úsecích

z Prahy do Chomutova nebo do Trutnova, ale i na ose Plzeň – Tábor – Brno či z Brna přes Olomouc do Jeseníku. Vozily rovněž dálkové osobní vlaky například z Prahy do Horažďovic předměstí, z Děčína do Liberce, z Hradce Králové do Liberce nebo z Olomouce do Krnova, Opavy a Ostravy. Svoji úlohu plnily v dobách bývalého Československa i na východním Slovensku v okolí Humenného a Prešova, typické byly pro vozbu v žilinském regionu.

Poslední motorové vozy řady M 262.0, označené od roku 1988 jako řada 830, respektive v případě remotorizace jako řada M 262.1, po novu 831, dojezdily v pravidelném provozu až v roce 2010. Poslední bašty jejich provozu byly Klatovsko, Liberecko a Olomoucký kraj. Mezi poslední pravidelné výkony patřily osobní vlaky mezi Děčínem a Ústím nad Labem-Střekovem, kde jejich provoz zabezpečovalo děčínské depo, nebo ze Zábřehu na Moravě, resp. Šumperka přes Jeseník do Mikulovic, kde jezdily stroje ze šumperské provozní jednotky tehdejšího Depa kolejových vozidel Olomouc.

Postupná výměna motorů

Zásadním milníkem v historii této řady se stal rok 1981,



Interiér vozu splňoval standardy tehdejší doby.



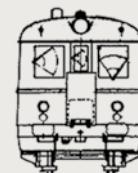
M 262.032 krátce po vyrobení v roce 1949



Kredence a Balmy – po dlouhá léta nerozlučná dvojice

ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE ŘADY M 262.0

Délka vozu přes nárazníky	(I. a II. série/III. série) 21 196/21 236 mm
Počet míst k sezení	56
Uspořádání pojezdu	2'Bo'
Výkon motoru	301 kW (M 262.0), 309 kW (M 262.1)
Maximální rychlost	90 km/h



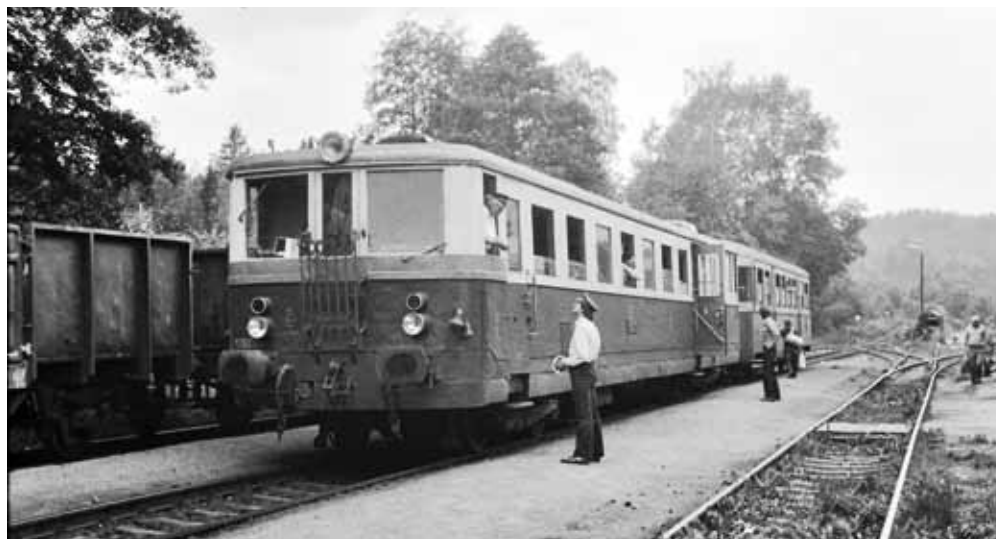
kdy byly první vozy podrobeny takzvané remotorizaci. Výměně vznětového motoru za nový typu 6 S 150 PV s výkonem 309 kW z produkce ČKD Hořovice bylo podrobeno během deseti let postupně celkem 41 vybraných vozů. Výměna se uskutečnila jednoduchou zástavbou do rámu hnacího podvozku motorem, jenž byl mimo jiné využíván v lodní dopravě v tlačných remorkérech a kterému se přezdívalo například „loďák“. Remotorizované Kredence získaly nové označení M 262.1, později 831. Vozy mohly jezdit i po remotorizaci maximální rychlostí až 90 km/h. Přestavby byly prováděny pouze u vozidel provozovaných v Čechách a na Moravě, konkrétně v depech Břeclav, Klatovy, Plzeň, Šumperk a Zdice.

Muzejní vozidla funkční

V současnosti jsou tyto legendární motorové vozy zastoupené asi dvěma desítkami kusů ve sbírkách železničních muzeí a spolků jak v České republice, tak i na Slovensku. Značná část vozidel je provozních a zájemci se s nimi mohou svézt při různých nostalgických jízdách. České dráhy disponují dvěma provozní-

mi historickými vozy 830.076 a 831.043 s přípojnými vozy Bix a Bix Post, dříve označovanými jako Balm. Muzeum Českých drah v Lužné u Rakovníka letos plánuje s těmito motorovými vozy například v létě výlety do Chomutova, kde se nachází depozitář železničních vo-

zidel Národního technického muzea. Motorový vůz je možné si prohlédnout nejen v muzeích a při výročních nebo nostalgických akcích, ale České dráhy nabízejí také jeho virtuální prohlídku na internetových stránkách <http://bluetrains.cz>. ○



Tradiční spojení na vedlejších tratích ČSD. Záběr z roku 1984 pochází ze Smržovky.

Rybaři

František Tylšar

Lidé jsou různí. Malí a velcí, mladší i starší, hubení i hezcí. Prostě různí. Jedno však mají téměř všichni společné. Na světě těžko najdete člověka, který nemá žádného koníčka. Sbírají, co se dá, sportují, hrají šachy, cestují, vytvářejí ty nejpodivnější věci...

A ani na železnici to není jiné. Věděli jste, že železničáři mají dokonce svoji mezinárodní federaci pro volný čas zvanou FISAIC, ve které se sdružují podle zájmových skupin? Najdete mezi nimi fotografa, malíře, filatelisty, modeláře, esperantisty, radioamatéry, literáty i děvčata zabývající se kreativními ručními pracemi...

Já mám však ze všech železničnických „koníčkářů“ nejraději rybáře. Jistě jste slyšeli nějakou historku o jejich loveckých úspěších, která je téměř pravidelně okořeněná takzvanou rybářskou latinou. A tak se z běžného kapra stává ryba, jakou svět neviděl (a taky neuvidí), ryby provádějí neskutečné věci a celá rybařina dostává nádech tajemna na hranici magie.

Jedním z nich je i pan Karel, jeden z posledních závorářů. V práci točí starou klikou závor, a když má volno, nejčastěji ho vidíte s pruty u vody. Pan Karel není jen tak obyčejný rybář. Jeho historky jsou totiž vždy pravdivé a doposud ho nikdo neusvědčil ze lži...

Tak třeba vloni mi vyprávěl o své první výpravě k vodě. Bylo to prvního dubna. Den jako stvořený k nějaké té latině.

Pan Karel nahodil své pruty a dlouho nic. Najednou se vlasec našponoval a splávek nikoho nenechal na pochybách o tom, že dnes se domů s prázdnou nepůjde.

Po krátkém boji se v podběráku převracela skoro půl metru dlouhá zlatá ryba. Její šupiny se leskly v jarním sluníčku, a protože zlaté rybky jsou upovídáné, hned spustila:

„Karle, pusť mě. Řekni rychle svá tři přání, ať jsem zase ve vodě!“

Karel byl nejen dobrý rybář, ale také moudrý člověk. Nedal se přesvědčit ke zbrklému rozhodnutí, a tak začal s rybou vyjednávat:



Digishock

„Rybo, rybo, ty to nějak pleteš. Jaká tři přání a hned? To tedy ne. Dobře si mě pamatuj a já, až budu něco potřebovat, si na tebe vzpomenu.“ Pak rybu pustil. Jak mi říkal, ryba ještě něco volala, ale protože měla natrhnutou tlamičku, nebylo jí rozumět ani slovo. Že nevěříte? Ano, bylo to tak. Karel si opravdu s rybami povídá a nádherná fotografie 45 cm dlou-

hého zlatého japonského kapra koy v jeho ruce byla také pravá.

Ještě podivnější je historka o tom, jak Karel chytil v Nežárce na přívlač modrého žraloka. Bylo teplý podzimní den, v řece plavaly kromě ryb i pestrobarevné listy stromů, prostě ta pravá doba k vycházce kolem vody jen tak s lehkým vláčecím prutem. Kdo by tedy seděl doma.

Jako nástrahu Karel zvolil svoji oblíbenou rotační třpytku, která vytvářela pro štiky a jiné dravce neodolatelné záblesky doplněné pohybem připomínajícím poraněnou rybičku. Jenže štiky byly toho dne nějaké líné a za dvě hodiny se nechal nacytat jen jediný malý okoun.

Už to chtěl vzdát a vrátit se domů s prázdnou. Ještě posledních pár hodů do proudu pod železničním mostem a opravdu končím, říkal si Karel sám pro sebe. Když však třpytku vláčel na pokraji proudu, hned vedle chomáče bílé pěny, ucítil jemné škubnutí. Automaticky pohnul prutem k záseku. S citem, čekal, že to bude zase okoun a nerad by mu ublížil. Pomaličku tedy rybu, která jistě bude dalším bezvýznamným úlovkem, přitahoval ke břehu. Jenže tentokrát to bylo všechno úplně jinak. Karel vytáhnul z vody rybu svých snů. Rybu, jakou ještě v Čechách, na Moravě ani na Slovensku nikdo nezdoval. Na třpytce visel nádherný modrý žralok. Modravá záda, tmavší ocasní ploutev a zářivě bílé břicho. Prostě nádhra. A protože Karel nikdy nepřehání, přiznal i to, že od hlavy k ocasu měřil pouhých dvacet pět centimetrů.

Že nevěříte? Přijďte se ke Karlovi podívat. Dodnes má tuhle krásnou rybu v zahradním jezírku. Snad jediné, co jí ubírá na kráse, je fakt, že je gumová. ○

PŘEČETLI JSME ZA VÁS

Povinné místenky v dalších vlacích nebudou, ČD už o tom neuvažují

České dráhy nakonec nezavedou ve svých komerčních vlacích mezi Prahou a Ostravou povinné místenky. O takové možnosti od loňského podzimu uvažovaly kvůli často přeplněným vlakům na této trati. Konec úvah na toto téma potvrdil Radek Dvořák, který má nově v představenstvu Českých drah na starosti obchod. „Zavádět povinné místenky ve vlacích, kde nejsme schopni na sto procent dodržovat řazení, je asi nesmysl,“ řekl Dvořák. Podle něj se České dráhy soustředí spíše na to, aby od května byly i v kamenných pokladnách dostupné všechny služby, které dnes nabízí e-shop. „Některé nabídky tam ještě nejsou k dispozici, a to z čistě technických důvodů. Například jde o cenově nejvýhodnější Vázanou jízdenku, kterou si dnes mohou v předstihu kupovat zákazníci právě na e-shopu,“ dodal Dvořák. Plán na povinné místenky má své skalní odpůrce i podporovatele. Zatím jediným povinné místenkovým vlakem zůstane Pendolino v úseku Praha – Ostrava a IC Praha – Opava. Dráhy už v minulosti usilovaly o možnost povinné rezervace v railjetech, vlaky jsou ale v objednávce ministerstva dopravy, a to je proti. **zdroj: 24. 2. 2019**

Radek Dvořák bude v představenstvu ČD dočasně řídit dva úseky

Člen představenstva za ekonomický úsek ČD Radek Dvořák převezme obchodní úsek po Michalu Štěpánovi, kterému 20. února skončil mandát. Obě funkce zároveň bude Dvořák zastávat do té doby, než bude zvolen nový člen představenstva zodpovědný za ekonomiku. Termín zvolení nového člena není daný, měla by to být otázka několika týdnů. „Dozorčí rada vzala na vědomí doporučení výběrové komise na obsazení funkce člena představenstva pro obchod vítězem výběrového řízení Radkem Dvořákem, který aktuálně vykonává funkci člena představenstva odpovědného za úsek ekonomiky,“ uvedl mluvčí ČD Radek Joklík. V polovině ledna dozorčí rada ČD zvolila novými členy představenstva bývalého šéfa polské těžební firmy PG Silesia Michala Heřmana a Michala Vereše ze Železniční společnosti Slovensko. Heřman vedle pozice v představenstvu zároveň převzal post náměstka pro správu majetku, Vereš pozici náměstka pro provoz. Představenstvo ČD, které má být pětičlenné, bylo nekompletní od loňského zří, kdy nově složená dozorčí rada v čele s Petrem Moosem rozhodla o změnách ve vedení podniku. **ČTK 13. 2. 2019**

Na železnici zafungoval antigraffiti tým, ČD se daří škodám předcházet

Oblíbeným terčem sprejerů jsou tradičně vlaky. Českým drahám se ale úspěšně daří škodám předcházet. „Za poslední roky znamenaly České dráhy výrazné snížení majetkových škod v důsledku aktivit sprejerů. Velký podíl na tom má antigraffiti tým, který letos funguje už osmým rokem. Zatímco v roce 2011 byly evidovány škody přes 27 milionů korun, za loňský rok už jen zhruba deset milionů korun,“ uvedla regionální mluvčí Českých drah Gabriela Novotná. Náklady na odstranění jednoho metru čtverečního graffiti stojí České dráhy 300 až 600 korun. Nejvíce se sprejeři zaměřují na příměstské vlaky. S graffiti jezdí asi třetina těchto vlaků. „Dálková doprava je na tom o poznání lépe, zde evidujeme jen jednotky případů za rok,“ doplňuje Novotná. **ct24.cz 13. 2. 2019**



NABÍDKA NA LÉTO

Řecko, Kréta

Hotely: Marilisa, Palm Bay, Mari APT, Anatoli, Central Hersonissos a další

Letecky z Prahy a Brna

Pobyty na 10 a 11 nocí, 2–4 lůžkové pokoje

Cena od 8 500 Kč dospělý, dítě 2–12 let 4 900 Kč (ceny jsou dotované pro zaměstnance skupiny ČD, Cargo a SŽDC).

Cena zahrnuje: ubytování, stravu (dle výběru – bez stravy, polopenze, all inclusive), pobytovou taxu, služby delegáta a komplexní cestovní pojištění

www.cdtravel.cz nebo na tel: 972 243 055, J. Handrejchová



Bulharsko – Slunečné pobřeží

Hotely: Blue Bay, Kiparisite, Riva, Condor a Sunrise

Letecky z Prahy a Brna

Pobyty na 7, 10 a 11 nocí, 2–4 lůžkové pokoje

Cena od 8 000 Kč dospělý, dítě 2–12 let 4 100 Kč (ceny jsou dotované pro zaměstnance skupiny ČD, Cargo a SŽDC).

Cena zahrnuje: ubytování, stravu (polopenze, plná penze, all inclusive), pobytovou taxu, služby delegáta a komplexní cestovní pojištění

Více na www.cdtravel.cz nebo na tel: 972 243 053, K. Štěchová



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

Specialista ETCS

Podílejte se na celorepublikově strategickém projektu ETCS na železnici! ETCS (European Train Control System) je evropský vlakový zabezpečovací systém, který je součástí evropského systému řízení železniční dopravy ERTMS a který nahradí všechny stávající národní systémy na celém území Evropy.

VAŠÍ PRACOVNÍ NÁPLŇ BUDE:

- instalace mobilní části ETCS do drážních vozidel převážně českých dopravců (mmj. České dráhy a ČD Cargo)
- aktivní účast na integrační činnosti a ožívování technologie ETCS
- komunikace technických řešení se zákazníkem a dodavateli
- revize technických dokumentů, interpretace norem a předpisů, participace na školení technických pracovníků zákazníka
- zastřešení komisionálních prohlídek vozidel, kontrola a evidence předávaných podkladů a dokumentace na vstupu a výstupu

BUDEME OD VÁS POŽADOVAT:

- SŠ/VŠ technického zaměření
- zkušenost se sdělovací a zabezpečovací technikou, zájem o železniční dopravu
- komunikační schopnosti a práci v týmu
- schopnost porozumět technickým normám a čtení technické a výkresové dokumentace
- základní znalost AJ (psaná i mluvená forma), ŘP B
- základní zkušenosti s měřicí technikou + zkušenost v oblasti železniční sdělovací a zabezpečovací techniky výhodou

Specialista GSM-R

Chcete být součástí důležitého týmu GSM-R v ČR? GSM-R je mezinárodní standard bezdrátové komunikace určený pro železniční aplikace. Používá se ke komunikaci mezi vlakem a dispečerskými centry pro řízení železnice v rámci European Rail Traffic Management System (ERTMS).

VAŠÍ PRACOVNÍ NÁPLŇ BUDE:

- provozování jednotlivých subsystémů stacionární části systému GSM-R, který slouží pro provoz železnice v ČR
- aktivní účast na diagnostice a monitoringu závad technologie GSM-R
- komunikace technických řešení se zákazníkem a dodavateli
- revize technických dokumentů, interpretace norem a předpisů, participace na školení technických pracovníků
- spolupráce s jednotlivými servisními týmy v terénu
- servis a konfigurace centrálních částí systému GSM-R

JAKO NÁŠ NOVÝ KOLEGA ZÍSKÁTE:

- práci na jedinečném projektu v ČR, profesní vzdělávání
- získání zkušeností se zajímavou technologií
- zájem a podporu zkušených odborníků
- jistotu dlouhodobého uplatnění a férového jednání – 70 % našich kolegů u nás pracuje více než 10 let
- rovnováhu mezi pracovním a soukromým životem
- pestrý benefiční program – příspěvek na životní pojištění i penzijní připojištění, poukázky FlexiPass pro volný čas, čerpání benefitů na nákupy v lékárnách, optikách, na dovolenou, stravenky 100 Kč/ks aj.
- týden dovolené navíc

Strukturované CV zasílejte na kariera@cdt.cz, www.cdt.cz/kariera, tel.: 972 225 509. Těšíme se na vás!



9. března

Na Den s TGM se svezte Stříbrným šípem!

Každý rok se nejbližší víkend ke dni výročí narození prvního československého prezidenta T. G. Masaryka (*7. 3. 1850) koná v Lánech Den s TGM, letos tedy 9. března. Přípraven je pestrý program včetně ochutnávky oblíbených jídel prezidenta a jeho nejbližších. Na akci bude vypraven motorový vůz Stříbrný šíp. Unikátní motorák, v němž je pro cestující zajištěno drobné občerstvení, odjíždí druhou březnovou sobotu z pražského hlavního nádraží v 9:09 hod. Zpáteční jízdenku za 449 Kč koupíte u všech pokladen ČD. Ještě před odjezdem můžete na hlavním nádraží absolvovat komentovanou prohlídku vládního salonku, která začíná v 8:30 hod. Není to jediný běžně nepřístupný prostor, který je možné v tento víkendový den navštívit. Na stochovském nádraží se veřejnosti zpřístupní od 10 do 16 hod. také Masarykova čekárna. Ve stejnou dobu bude mezi Stochovem a Lány jezdit autobusová linka, která zajistí odvoz a návoz návštěvníků akce k vlakům směr Kladno a od vlaku z Kladna. Bližší informace najdete na www.cd.cz/zazitky (Doporučujeme).

Nejbližší železniční stanice: Praha hl. n./Stochov



celoročně

Do děčínské zoo nejen za oslíkem

Začátkem února se v děčínské zoologické zahradě narodila oslí slečna, kterou mohou návštěvníci spatřit od jejího prvního dne ve výběhu. Od ledna se mohou v zoo také pochlubit novým, kriticky ohroženým druhem primáta – chapány středoamerickými mexickými. Pro jejich vzhled je indiáni nazývají „mono araňa“, tedy pavoučí opice. Chapáni mají malé tělo, dlouhé končetiny a hbitý ocas, o který se opírají při chůzi. Pro chapány vznikla v zahradě nová venkovní expozice se spoustou lan a větví, maximálně přizpůsobená jejich přirozenému prostředí.

Nejbližší železniční stanice:
Děčín hl. n.



11. března až 5. května

Pardubické hudební jaro plné koncertů

V Sukově síni pardubického Domu hudby se 11. března uskuteční koncert orchestru PKF – Prague Philharmonia s Radkem Baborákem v roli dirigenta a sólisty současně, kterým bude slavnostně zahájen 41. ročník Pardubického hudebního jara. V rámci festivalu se až do 5. května bude konat řada dalších koncertů v Pardubicích, v Chrudimí, Vysokém Mýtě, Heřmanově Městci, Přelouči a také v Sezemicích. Na své si přijdou nejen příznivci vážné hudby. Zahrají i Hradišťan nebo třeba Melody Makers Ondřeje Havelky. Více zjistíte na www.pardubicehudebnijaro.cz.

Nejbližší železniční stanice:
Pardubice/Chrudim/Vysoké Mýto/Přelouč/Heř. Městec



9. března

Historickým vlakem na výstavu For Model

Zajedte si s námi stylově na jedinečnou výstavu modelů, hraček a sběratelství For Model. V sobotu 9. března se můžete svést k olomouckému výstavišti nostalgickým vlakem taženým parní lokomotivou Kocúr nebo Rosnička. Parní vlak odjíždí z olomouckého hlavního nádraží v 9:30, 11:30 a 13:30 hod. Jednosměrné jízdné stojí 50 Kč, pro děti 30 Kč. Jízdenky se prodávají u průvodčích před nástupem do vlaku. V tento víkendový den bude také od 9:00 do 16:30 hod. otevřeno olomoucké železniční muzeum. Aktuální informace na www.cd.cz/zazitky (Doporučujeme).

Nejbližší železniční stanice:
Olomouc hl. n./Olomouc-Nová Ulice/Olomouc město

Foto: archiv ČD, Zoo Děčín, Dreamstime.com

Železničář

VYDAVATEL: České dráhy, a. s., nábf. Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1, IČ 70994226 | Vychází každý druhý čtvrtek v nákladu 11 500 výtisků. | **ŠÉFREDAKTOR:** Petr Slonek | **VEDOUcí ODDĚLENÍ:** Václav Rubeš
GRAFICKÁ ÚPRAVA: Michal Málek | **PRODUKCE:** SevenArt, s. r. o. | **ADRESA REDAKCE:** Železničář, České dráhy, a. s., Generální ředitelství, nábf. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1 | e-mail: zeleznicar@cd.cz
web: zeleznicar.cd.cz | **INZERCE A PŘEDPLATNÉ:** tel. 720 797 020, nebo www.cdprovas.cz/predplatne. **UZÁVĚRKA INZERCE** je dva týdny před vydáním.

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

