

# Železničář

17. BŘEZNA 2016 | CENA 15 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



6  
ROČNÍK XXIII



## Z OBSAHU

### 6-7 ROZHOVOR

**Patrik Kotas**, uznávaný architekt je synonymem pro design dopravních prostředků a staveb moderní doby.



### 8-9 ZPRAVODAJSTVÍ

Zákaznický portál Českých drah **www.cd.cz** čeká zásadní proměna. Přiblíží mobilní aplikaci Můj vlak a získá další užitečné funkce. Bude také přehlednější.

### 10-11 TÉMA

**Dvousetkilometrová rychlost** na české železnici už snad brzy nebude jen utopií. Ministerstvo dopravy požehnalo studii proveditelnosti modernizace trati Brno – Přerov přes Vyškov a Kojetín.



### 12-13 ZAHRANIČÍ

Vínové rychlovlaky **THALYS** slaví své dvacetiny. Jak se změnily nejrychlejší mezinárodní spoje světa?

### 16-17 RECENZE

Máte rádi kouzlo zakouřených hospůdek čtvrté cenové skupiny? Rozhodli jsme se otestovat vybrané **pražské nádražní občerstvovny**. Tady je výsledek.



### 18-19 CESTOPIS

Exotický **Vietnam** není pro šotouše zrovna zaslíbenou zemí. Ne že by tudy snad nevedly koleje. Vlaky jsou poměrně drahé.

### 20-21 HISTORIE

Museli ji za jízdy krmit dva topiči a pozřela až dvě tuny uhlí za hodinu. Přesto se stala ikonickým strojem. Legendární **Mikádo** letos slaví devadesáté výročí svého zrodu.



## Železničář

**VYDAVATEL:** České dráhy, a.s., nábř. Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1, IČ 70994226 | Vychází každý druhý čtvrtek v nákladu 11 500 výtisků. | e-mail: zeleznicar@cd.cz | web: zeleznicar.cd.cz  
**ŠÉFREDAKTOR:** Václav Rubeš | **VEDOUcí ODDĚLENÍ:** Zdeněk Ston | **GRAFICKÁ ÚPRAVA:** Milan Matoušek | **ADRESA REDAKCE:** Železničář, České dráhy, a.s., Generální ředitelství, nábř. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1 | **INZERCE A PŘEDPLATNÉ:** Eva Balíková, tel. 972 233 090, e-mail: balikova@gr.cd.cz 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. Nevýžádané rukopisy a fotografie se nevracejí.  
**VYDAVATELSKÝ SERVIS ZAJIŠŤUJE:** České dráhy, a.s., ZC Česká Třebová, PJ Praha, Tiskárna Olomouc | Registrováno Ministerstvem kultury ČR pod č. MK ČR E 6680 ze dne 4. 2. 2003. | ISSN 0322-8002

**TITULNÍ FOTO: DRAHOŠ ŠVESTKA** Mikádo 387.043 se zvláštním vlakem pro společnost KHKD Herkules na trati Žatec-Lužná u Rakovníka dne 27. 4. 1998



## ANKETA

Vážení čtenáři, rádi bychom znali váš názor na změny, které přinesl Železničář v nové podobě. Laskavě vás proto prosíme o zodpovězení následujících otázek. Svě odpovědi můžete posílat jak elektronicky na adresu [zeleznicar@cd.cz](mailto:zeleznicar@cd.cz) v podobě číslo otázky a písmeno odpovědi, resp. vaše doporučení (do předmětu prosím uveďte „Anketa“), nebo poštou vystřihnutím tohoto boxu. Adresa redakce je: České dráhy, a.s., redakce Železničáře, nábř. Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1.

### 1. Tematická struktura nové podoby je oproti předchozím ročníkům

- a  lepší
- b  na stejné úrovni
- c  horší

### 2. Grafická úprava je oproti předchozím ročníkům

- a  lepší
- b  na stejné úrovni
- c  horší

### 3. Nové rubriky (Recenze, Kaleidoskop) se mi

- a  líbí
- b  nečtu je
- c  nelíbí (uveďte důvod)

.....  
.....

### 4. Náměty titulních stran

- a  se mi líbí
- b  připadají mi stejné
- c  se mi nelíbí

### 5. V nové podobě mi nejvíce chybí:

Uveďte .....

.....

## SLOVO ÚVODEM

Vážení čtenáři,

první čtvrtletí tohoto roku bude co nevidět završeno. Na jeho přesnou bilanci je ještě brzy, ale České dráhy nenechávají nic náhodě, a proto pokračují přípravy nejen na další kvartál. Od 1. dubna startuje další sezona cyklopůjčoven, průběžně jsou nasazovány nové rychlíkové jednotky i modernizované vozy pro vlaky EuroCity do Německa. Národní dopravce vede mnohá jednání se zahraničními partnery, a to nejen k dalšímu zkvalitnění služeb, ale i k přípravě nového jízdního řádu, který vstoupí v platnost od poloviny prosince letošního roku.

Vypořádáváme se i s rozhodnutím Deutsche Bahn o zrušení segmentu noční dopravy a s rakouskými kolegy řešíme alternativy převedení výkonů lůžkových vozů alespoň pro zachování spojení ve frekventovaných relacích. Máme k dispozici rovněž první výsledky analýzy spokojenosti cestujících, kdy bylo osloveno na sklonku minulého roku více než 2,5 tisíce našich zákazníků, a budeme se jimi v dalších krocích řídit. Příjemné je, že lidé znají naše produkty, a co nás potěšilo, bylo i kladné vyjádření zákazníků, že je o jejich názor zájem. Velké stížnosti a kritika padly na vrub loňských výluk, kdy bohužel bylo zpoždění a rozvázání přípojů na denním pořádku. Víme, že i letošní rok bude náročný z pohledu organizace dopravy při výlukách, přesto by měla být situace lepší. Naším zákazníkům chceme vyslat signál, že bezpečná jízda rychle a kvalitně je na české železnici opět na čelním místě pozornosti a národní dopravce je připraven ji zabezpečit v moderních soupravách.

Potěšující zprávou je, že modernizace železnice přinese další zrychlení veřejné dopravy a nová vozidla, která bude možno nakupovat i s pomocí evropských dotací, posunou veřejnou železniční dopravu dále dopředu. Naši objednatelé budou mít rovněž možnost posunout se v otázce smluvního zajištění výkonů drážní dopravy po roce 2019, neboť vláda České republiky před pár dny rozhodla o způsobu zajištění jejího financování projednáním podmínek úhrady ztráty z provozu vlaků.

Celkem jistě se strhne boj o přízeň zákazníků na všech frontách, nejen u cestujících, ale i u objednatelů, kterým hodně smluvních výkonů končí na sklonku roku 2019. České dráhy mají týmy odborníků, s nimiž mohou dosáhnout úspěchu. Vychováváme i další specialisty, protože práce v nejbližších měsících bude v této oblasti více než dost. V těchto dnech se bohužel také vyrovnáváme s bolestivou ztrátou, kdy nás po nedlouhou trvající zákeřné nemoci opustil vynikající kolega a tahoun na poli kvality osobní dopravy pan Vladimír Pelíšek. I on byl jedním z těch, kteří definovali potřeby nového stylu a možností odbavení cestujících či redesignu webu národního dopravce. Ještě počátkem roku vedl některé pracovní týmy... Opět jsme si uvědomili neúprosnost faktu, že vůli Boží nezměníme. Nadcházející období nebude lehké. Jsem přesvědčen, že jej zvládneme jak odborně, tak strategicky, vždy s příslušnou dávkou pokory. Motivací nechť nám jsou třeba i akteři nedávno konaného Světového poháru ve sjezdovém lyžování žen v Nízkých Tatrách.



**Michal Štěpán**

člen představenstva ČD  
zodpovědný za osobní dopravu



Nadace pořádá sbírku na opravu vozu Calm

Sbírku na opravu prvorepubli-  
kového přípojně-  
ho vozu řady Calm  
4-7028 vyhlásila začá-  
tek března v prostorech  
Muzea hlavního města Prahy na výstavě Nádraží Těšnov –  
provoz obnoven Nadace Okřídlené kolo (NOK). Ta už  
pomohla oživit parní lokomotivu Rosničku 464.202  
nebo 314.303 zvanou Kocúr. Calm by se po oprave  
měl používat ve spojení se Stříbrným ší-  
pem majitele VUZ. Lze přispět zasláním  
SMS s textem DMS CALM na číslo  
87 777. (MN)



Rychlíky na východ  
Čech jsou komfortnější

V rychlíkách na trase Praha – Hradec  
Králové – Trutnov se začínají objevo-  
vat klimatizované vozy 2. třídy, které  
doposud jezdily na spojích EC/IC.  
Cestujícím nabídnou klimatizovaný  
interiér, výběr z míst za sebou jako  
v letadle, nebo proti sobě, sklopné  
nebo pevné stolký a zásuvky 230V 50 Hz  
pro napájení drobné elektroniky. Čes-  
ké dráhy letos na této trati vymění cel-  
kem tři čtvrtiny osobních vozů v zá-  
kladní části souprav. Starší zatím  
zůstanou doplňkové posilové vozy. Už  
od prosince jsou v těchto vlcích k dis-  
pozici také moderní kombinované  
vozy 1. a 2. třídy typu ABpee. Linka  
Praha – Hradec Králové – Trutnov je  
třetí rychlíkovou linkou, kde se letos  
obnovují staré vozy za moderní, kom-  
fortní, klimatizované soupravy. (RED)

Legiovlak vyrazil na pouť ve Strakonících

Čes-  
koslo-  
venská  
obec legio-  
nářská, Legie  
100 spolu s hlavními  
partnery, mezi nimiž  
nechybějí ČD, vypraví repli-  
ky vagonů, s nimiž česko-  
slovenští legionáři v letech 1918-20 zdolávali Transsibiř-  
skou magistrálu. Letošní túra odstartovala  
15. března ve Strakonících, následují Písek, Pří-  
bram, Beroun, Kladno, Ústí nad Labem, Teplí-  
ce, Chomutov, Karlovy Vary, Cheb, Aš, Pl-  
zeň, Rokycany, Železná Ruda, Klatovy,  
Domažlice, Bezručice a Praha. (MM)



Zástupci Eurofirmy zavítali na ředitelství ČD

Člen představenstva Čes-  
kých drah Roman Štěř-  
ba v doprovodu ředitele od-  
boru ekonomiky ČD Libora  
Müllera přijal v budově GŘ  
7. března delegaci organizace  
Eurofima, zastoupenou Mi-  
chelem Monterfiorem a Asse-  
netou Deliisky. Projednali  
hospodaření společnosti, v níž  
má národní dopravce ČD kapi-  
tálový podíl 1%. Diskutovali  
o možnostech a podmínkách  
úvěrování i o vývoji na kapitá-  
lových trzích. Posláním Eurofi-  
my je poskytovat národním  
železničním podnikům výhod-  
né úvěry na obnovu vozidel.  
(RED)







Na Velký pátek pojedou vlaky jako ve svátek

Letos se stal Velký pátek státním svátkem. Při přípravě JŘ 2016 se s novým veliko-

nočním svátkem ještě nepočítalo a proto pojedou některé vlaky jinak, než je uvedeno v tištěných jízdních řádech. Všechny aktualizované informace o spojení však naleznete ve vyhledávacích nebo v aplikaci Můj vlak. Doporučujeme si tedy spojení na pátek 25. března před jízdou vždy nejprve ověřit. (RED)



V Pendolinu si nově vyčistíte boty zdarma



Prošli jste blátem, máte špinavé boty a potřebujete si je dát rychle do pořádku, aby vypadaly jako nové? Nechcete přijít na schůzku zašpinění a nemáte možnost si je očistit? Pak právě vám je určena nová služba ve vlacích Českých drah. Obutí si můžete zdarma vyčistit přímo při cestě, takže neztratíte žádný čas. Čistič bot je zkušebně instalován v jednotce Pendolino číslo 680.003. Pokud se osvědčí, rozšíří se čističe bot do dalších jednotek v rámci jejich plánované modernizace. (RED)

ČD BUS pojedou do Krakova rychleji

S příchodem jara České dráhy obnovují autobusovou linku z Ostravy do polského Krakova. Spoj začne jezdit 23. března. Vedle nově zaváděného drobného občerstvení a denního tisku zdarma nabídne i rychlejší spojení. ČD BUS nebude zajiždět na letišti v Krakově – Balicích. Do metropole Malopolského vojvodství odveze cestující klimatizovaný autobus s wi-fi za zhruba dvě hodiny z Ostravy. (RED)



# Pendolino by mohlo více zářit!

Jméno Patrika Kotase je synonymem pro design dopravních prostředků a staveb moderní doby. S nadsázkou říká, že vlaky ho prostupují všemi směry. Už jako malý sbíral jejich modely a zároveň nezastírá, že jeho duševní úchylkou je veřejná doprava jako celek. Jak se z něj stal uznávaný architekt a designér, co nového chystá a proč se v něm vaří krev, když kdokoli řekne, že jezdí „sockou“?

JOSEF HOLEK | FOTO: MICHAL MÁLEK

**Začneme obligátní otázkou. Co vás přivedlo k práci designéra vozidel hromadné dopravy a architekta dopravních staveb?**

Už od mala jsem chtěl dělat dopravní stavby a navrhovat dopravní prostředky. A železnice byla nejsilnějším afrodiziakem. Jde asi o genetickou úchylku, která má své klady i záporny. Sbíral jsem modely, stavěl z kostek, pak z lega, Merkurů, sbíral jsem modelové mašinky velikosti Ho.

**Působíte na ČVUT. Dá se ve vašich projektech najít rukopis studentů?**

Nemyslím si. Nicméně školní prostředí je osvěžující a inspirativní. U mnohých studentů tušíte, že jejich studium má doopravdy smysl. A to je to osvěžení, tak vzniká oboustranná inspirace. Od nich přichází kus energie – ve chvíli, kdy už nevíte kudy kam, studenti vám řeknou, že nechápou, proč by měl architekt něco vzdávat. Jsou nezátížení autocenzurou, nemají bariéry, které říkají, co všechno u staveb a v designu jde a nejde. Konkrétní prvky tedy nedávají, ale elán a chuť dodávají neustále. Kdyby si měl člověk připouštět, co všechno nejde nebo kde všude při různých schvalovacích narazí, tak by se do dalších věcí nepouštěl. Projektování v mém pojetí je spojeno s nezměrnou vůlí se pořád pouštět do něčeho nového a znovu a znovu si nabíjet hubu.

**Kde tedy berete inspiraci?**

Vždy jsem inklinoval k tvarům, které vychází z přírody, tedy z různých křivek stromů, kyttek nebo – jak s oblibou říkám – krásných žen, ať to může znít jako kliše. To vše jsou tvary nejdokonalejší. Člověk nikdy nedosáhne jejich dokonalosti, protože architektura a design není jen ve tvarovém řešení. To je tvorba prostoru, provozní uspořádání, konstrukční řešení...

**Vraťme se k dopravním prostředkům. Jaký model považujete vy za ideál krásy?**

Tramvaj T3 od designéra Františka Kardause. Toho člověka obdivuji a miluji i přes to, že jsem se s ním nikdy nesetkal. Podle mě je to jeden z největších tvůrců poválečného designu u nás. Pak musím zmínit Laminátku od profesora Diblíka. Nese nádherný a nadčasový design. Dodnes ji považuji za nejkrásnější českou lokomotivu po éře lokomotiv parních.

**Co tedy naopak v designu odsuzujete?**

Nemám rád, když se musím podřídit diktátu módy, že něco musí být „trendy“. Jsem názoru, že architektura, design a inženýrské umění má nést nadčasovost.

**Zmínil jste Kardause a jeho té trojku. Využil jste nějaký jeho nápad?**

Třeba u tramvaje T15 ForCity, ač se to nemusí zdát. Někdo může říci, že rozdíl mezi T3 a T15 je jako voda a oheň. Dám jeden příklad – pro té trojku je charakteristicky tvarované čelní sklo. Je dokulata. Ve své době to byl výraz úžasného technologického pokroku. Podívejte se na patnáctku, i tam je čelní sklo hlavním motivem, opět oblé tvary se sférickým prostorovým zakřivením.

**Ví se o vás, že bojujete proti názoru, že jízda hromadnou dopravou je jízda tzv. sockou. Snažíte se proti tomuto tvrzení bojovat i při vymýšlení vozů?**

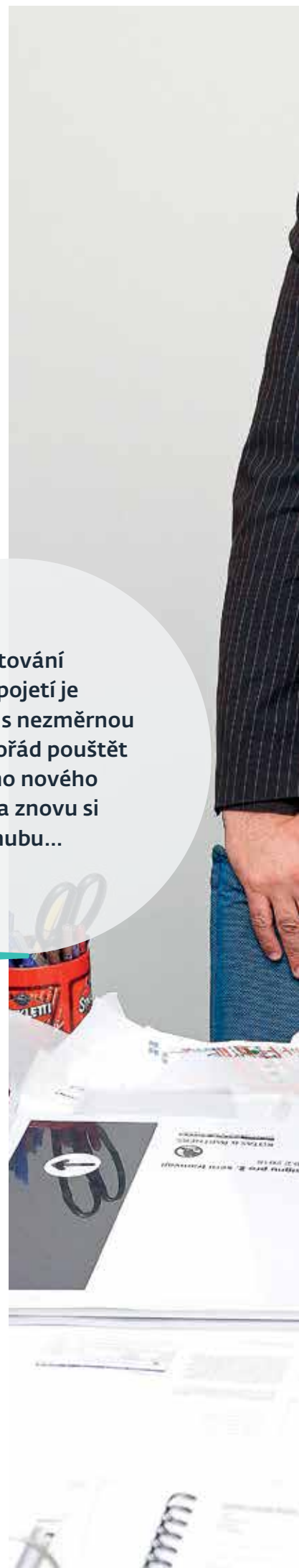
Nesnám to vymezení. Ani nechápu lidi, kteří přepravní službu takto chápou. Mou vůbec první základní myšlenkou je vždy ta, která říká, že dopravní prostředek je součástí prostoru. Jízda musí přinést zážitek. A že se někde vezou bezdomovci, není přeci důvod k tomu, aby byl fenomén veřejné dopravy chápán jako něco nižšího. Chci, aby mé projekty nabídly komfort, kulturní hodnotu a vozidlo se stalo nedílnou součástí prostředí.

**Jste v tomto smyslu nějak limitován zadavatelem?**

Jsem. Zadavatel často inklinuje ke standardním řešením. Chtějí projekt podle „běžných“ postupů. Já holt bývám někdy tím, kdo to komplikuje a navrhuje jiná řešení. Projektů, které skončí, je více než těch, které projdou. Nikdy je nepřesvědčuju k řešením, která by byla hyperavantgardní. Jen většinou řeknu, že když lze něco realizovat v zahraničí, proč by to nešlo u nás.

”

Projektování v mém pojetí je spojeno s nezměrnou vůlí se pořád pouštět do něčeho nového a znovu a znovu si nabíjet hubu...







## PARTIK KOTAS

Narodil se 1. září 1964 v Praze. V letech 1983 – 1988 studoval Fakultu architektury ČVUT v Praze. Po konci studia odcestoval na odbornou stáž na Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Versailles v Paříži. Ve francouzské metropoli strávil rok. Rád cestuje, miluje klasickou hudbu, divadlo a samozřejmě architekturu, design a zahradní umění.

### Z vaší hlavy vychází barevné řešení Pendolina...

Pendolino vzniklo v určité době a mělo jisté omezení. Je odvarem původního projektu, který se připravoval v rámci jistého konsorcia. Tehdy jsem měl pocit otcovství a vkládal do něj mnoho nadějí. Ať je to, jak chce, z původního projektu byl převzat vizuální styl a například interiér je přetaven do prostoru italského Pendolina. Doba ale pokročila, existují nové informační systémy nebo obkladové materiály. Jsou to prvky, které primárně nevytváří styl, ale design a interiér zásadním způsobem ovlivňují. Pendolino by chtělo nové potahy a vůbec změnu některých povrchových materiálů.

### A exteriér?

Nemyslím si, že by mělo Pendolino „zapadnout“ mezi ostatní vlaky. Jako vlajková loď ČD je záměrně trochu jiné. Ale ne zase tak, aby se nedala poznat souvislost s národním dopravcem. Osobně bych ale omezil doplňkové polepy. Trochu šílím z reklamních akcí, kdy se na jednotce objeví nějaká „panduláci“. Osobně si myslím, že kultivovanost prostředí je dána tím, že se reklamní kampaň soustředí na jedno, dvě místa a není tím zakryta dominantní část.

### Co barevnost, měnil byste?

Neměnil bych stávající barevnou kompozici. Existují dokonalejší folie, kterými lze nahradit původní žlutý pruh. Dokonalejší jsou i metalické barvy. Tady myslím na stříbrnou a tyrkysovou modř. Pendolino by mohlo ještě více zářit! Vžily se pro něj konkrétní barvy. A ta tyrkysová s modrou od Najbrtů pěkně koresponduje v rámci firemní vizuální identity. S ostatními jednotkami a vozy ČD je tedy Pendolino jako bratr a sestra.

### Máte nějaký pracovní sen, který byste si chtěl uskutečnit?

Samozřejmě. Tím je lokomotiva nebo elektrická jednotka. Myslím třeba i na velký železniční nebo silniční most. Sním i o nějaké velké nádražní hale, ale také miluji lodě a přístavy...

### A kdy by mohla veřejnost spatřit novinku?

Když vše dobře půjde, tak na podzim letošního roku. ◆





# Lyžařská špička vyrazila do Jasné

Kompletní dámská sjezdařská elita se o víkendu 5. a 6. března sešla na svazích pod Chopkem, aby v předposledním slalomářském závodě sezony v Jasné zabojovala o další body v seriálu Světového poháru. Sportovní svátek se stal vyvrcholením spolupráce Českých drah se Svazem lyžování ČR, s nímž pro tuto akci připravil atraktivní balíčky vstupenek a výhodných jízdenek na celou řadu denních i nočních spojů.

JAN CHALOUPKA, ALEŠ KUČERA | FOTO: JAN CHALOUPKA

Je tomu již 32 let, co Nízké Tatry naposledy hostily Světový pohár ve slalomu žen. Pro příznivce lyžování v Česku a na Slovensku to byla velká událost, vždyť kdo by nepamatoval úspěchy československých reprezentantek Olgvy Charvátové Křížové a Jany Gartnerové Šoltysové, které v 80. letech bojovaly o přední místa ve světových pohárech.

Dnešní generace obdivuje hlavně výkony Šárky Strachové, jíž se v této sezoně velmi daří. O body se přetahuje se závodnicemi ze Slovenska Veronikou Velez-Zuzulovou a Petrou Vlhovou. V Jasné však zabodovala i další z českých nadějí, Martina Dubovská, která se pro letošní sezonu stala hlavní tváří kampaně českého národního dopravce pro cesty do oblasti Tater a především k návštěvě Světového poháru.

## Start závodu překazilo počasí

Závodní trať pro obří slalom měla start na Lukové v nadmořské výšce 1 650 m a přes Priehybu se po sjezdové trati stáčela do cíle ve výšce 1 226 m. Start sobotního klání byl však kvůli silnému větru nejprve odložen o dvě hodiny, aby byl později zrušen úplně a přesunut na pondělí 7. března. Zklamání fanoušci pak museli dát za pravdu závodnicím, které potvrdily, že v těchto podmínkách se regulérně závodit opravdu nedá. Nedělní slalom začal ve výšce 1 450 m, cíl a tribuny byly opět v Jasné ve výšce 1 250 m. Královny svahu tu na provizorně vybudovaných sněhových terasách nadšeně povzbuzovaly i početné skupiny s českými vlajkami.

Nedávno zraněná Šárka Strachová zajela ve slalomu podle očekávání výsledek v TOP 10, když obsadila osmé místo. Byl již devátým takto povedeným umístěním v aktuální sezoně, kde jí patří průběžná 14. příčka v celkovém pořadí SP a 4. ve slalomu. Osmé místo není zdaleka jejím maximem, ale i tak je vzhledem k podmínkám a čtrnáctidenní Šarčině zdravotní pauze úspěchem. Martina Dubovská potvrdila vzrůstající formu, když podruhé ve slalomu SP bodovala, čímž se jí poprvé v kariéře povedlo získat body dvakrát v jedné sezoně.

Závod ve slalomu opanovala Mikaela Shiffrinová před Wendy Holdenerovou ze Švýcarska

a domácí hvězdou Veronikou Velez-Zuzulovou. Veroničin výkon a třetí místo byly pro pořadatele asi největší odměnou, stejně tak pro domácí fanoušky, kteří vytvořili skvělou atmosféru.

## Dorazilo přes třicet tisíc fanů

Třicet tisíc nadšených fanoušků, spokojenost závodníků i zástupců Mezinárodní lyžařské federace. Takto lze shrnout víkend, který i přes nepřízeň počasí umožnil slovenským horám, jejichž lyžařské renomé stále stoupá, zažít elektrizující atmosféru akce světového formátu. Ta se na tatranské svahy dozajista v dohledné době vrátí. „Jasná zabodovala jak po sportovní a organizační, tak i po společenské stránce. Masivní kyvadlová doprava vozila návštěvníky až do nočních hodin a samotné závody takřka nonstop doplňoval kulturní program ve fanzóně nebo se nabízela možnost relaxovat ve vodách vyhlášené Tatralandie. I to bylo hojně využíváno, zejména když si po oznámení zrušení sobotního závodu všichni uvědomili, že větru a dešti se nedá poručit ani dnes,“ přiblížil organizaci akce člen představenstva ČD Michal Štěpán. Dodal, že při hlavním vstupu do areálu vítal návštěv-



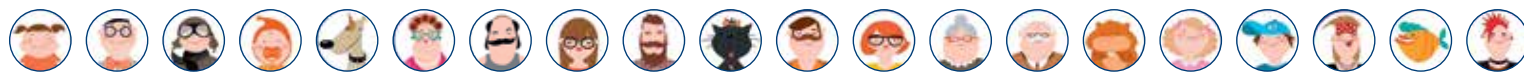
níky i stánek Českých drah, odkud si mohli odnést vedle informací o vlakových spojkách do Tater, časopisu či cukrátek i modré brýle. Na stánku národního dopravce nechyběly ani české vlajčky.

Světový pohár v Jasné byl hlavním vyvrcholením spolupráce Českých drah s lyžařským svazem. Oba partneri pro tuto akci připravili pro velký zájem fanoušků atraktivní balíčky vstupenek a výhodných jízdenek na celou řadu denních i nočních spojů z rozhodujících českých destinací do stanice Liptovský Mikuláš.

Lyžařská sezona však zdaleka nekončí a na Chopku je stále dost sněhu. Kdo si bude chtít zkusit sjet trať světového poháru, může využít balíčků ČD Tatry Snow Jasné. Zahrnují krom zvyhodněné jízdenky z Prahy, Pardubic nebo Olomouce do Liptovského Mikuláše i zlevněný jednodenní, dvou nebo třídní skipas Jasná. Více na [www.cd.cz/cdtatry](http://www.cd.cz/cdtatry). ◆







# Nový web se přiblíží k aplikaci Můj vlak

Zákaznický portál Českých drah [www.cd.cz](http://www.cd.cz) dozná v létě radikálních změn. Více se přiblíží mobilní aplikaci Můj vlak a získá další užitečné funkce. Autoři slibují i jeho výrazné zpřehlednění. Naopak korporátní stránka [www.ceskedrahy.cz](http://www.ceskedrahy.cz) se zatím měnit nebude.



JOSEF HOLEK | FOTO: ARCHIV ČD

Už o letních prázdninách by měli zákazníci Českých drah nakupovat jízdenky přes nový webový portál, který se svým designem hlásí k pozitivně vnímané mobilní aplikaci Můj vlak. Cestující se mohou těšit hlavně na nové funkce zjednodušující elektronické odbavení. Beze změn nezůstane ani uživatelský profil. Cestující si bude moci ukládat oblíbené spoje, vlaky, stanice anebo přiřadit příbuzné či kamarády do oblíbených záložek a využít je například při nákupu jízdenek.

## Přehlednost a jednoduchost především

Autoři stránek se snažili, aby nákup jízdenky a vůbec práce s webem byla rychlejší, intuitivnější a hlavně jednodušší. A to i pro nepřítel zkušeného uživatele. „Méně je někdy více, a proto jsme se s kolegy rozhodli začít, jak se říká, na zelené louce a nešli jsme cestou postupného faceliftu stávajícího webu,“ uvedl Roman Menc, jeden z lídrů projektu a také jeho designér. Nejen proto zvolil tým autorů moderní 2D „flat“ design bez rušivých 3D efektů, barevných přechodů či zbytečných rušivých fotografií. Uhlazenou podobu ocení i příznivci tabletů, webová verze je jim de facto šitá

### JEN VÝHODY

- 4 základní aplikace pro komplexní odbavení (tak jako u Mého vlaku)
- podpora předplaceného ČD Kredit + možnost zrychleného nákupu
- ukládání uživatelů, spojů, vlaků, stanic atd. do oblíbených záložek
- cenové alternativy k vyhledanému spojení
- nový uživatelský profil, dashboard (stránka s widgety)
- provázání se sociálními sítěmi (twitter, facebook, youtube)

na míru co do dotykového ovládání, tak i podpory vysokého rozlišení. Samozřejmě to ale neznamená, že by lidé nakupující na klasickém počítači byli o cokoli ochuzeni. Milovníci nákupů v mobilu mohou využít mobilní aplikaci. „V plochem 2D designu lze lépe vypíchnout důležité informace,“ vysvětlil Menc. To se například týká osobního profilu a uživatelského dashboardu (stránka s widgety), kde si budou moci cestující nastavit veškeré funkce. Na jednom místě si tak za pomoci widgetů spraví věrnostní program, Peněženku na In Kartě, ČD Kredit nebo In Kartu jako takovou. „Pokud zákazník uzná za vhodné, může si v profilu zaškrtnout i možnost odbírání newsletteru a spravovat ony oblíbené položky,“ připomněl Menc další podstatné výhody, jež například nenajdete ani v Mém vlaku. Zkrátka, profil si můžete poskládat na míru.

Do profilu a dashboardu může navíc cestující vstoupit prakticky ze kterékoli podstránky jedním klikem. Autoři počítají i s možností zrychleného nákupu pomocí kreditového účtu. Funkcionalita bude určena lidem, kteří si nebudou chtít vybrat různé doplňkové služby. V tomto případě vývojáři mysleli na uživatele, kteří nakupují za pět minut dvanáct – těm bude stačit pár kliků a jízdenku budou mít na světě.

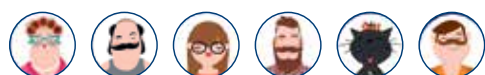
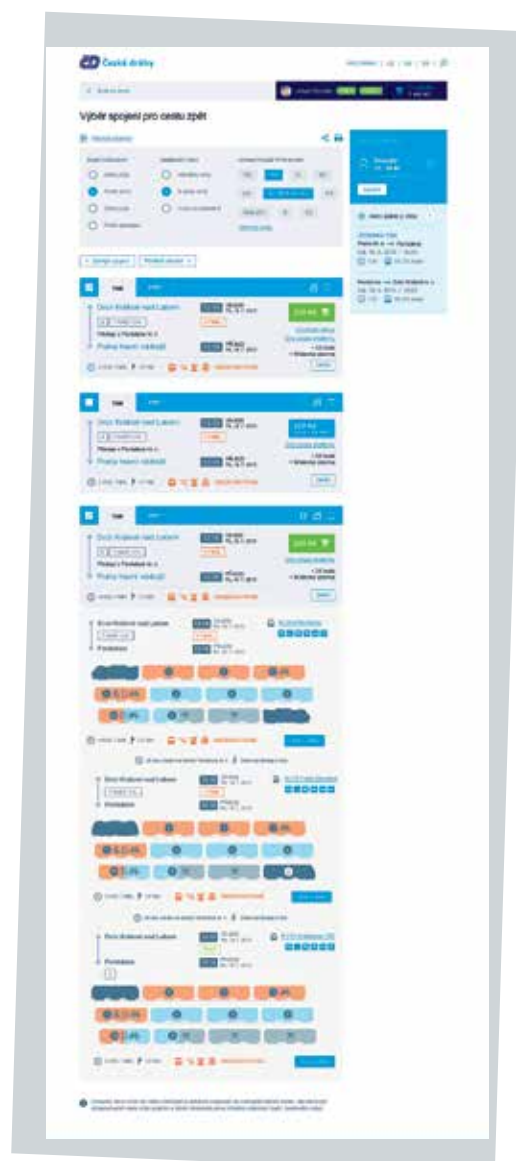
## Vyplatí se čekat

Profil si bude muset každý zákazník nastavit. Web si ho ale už bude pamatovat. K němu si pak může dle libosti přidat profil příbuzného nebo kamaráda. „Nahrát může i vlastní obrázek. Když nebude chtít, dostane na vybranou z galerie ‚avatarů‘. Pro fajnšmekry máme i přísnou tchýni,“ konstatoval s úsměvem Menc. Připojování profilů především usnadní nákup společné jízdenky, systém pak například dokáže vyhledat optimální cenovou nabídku. „Většina nápadů je naší provenience, u konkurence jsme se inspirovali minimálně. Vycházeli jsme z principů a mechanismů naší úspěšné aplikace Můj vlak,“ podotkl Menc s tím, že profil na webovém portálu bude s profilem v mobilní „apce“ úzce spolupracovat.

Aplikace jako taková může za delší vývoj celé stránky. „Potřebovali jsme si na ní ověřit pár mechanismů. Delší testování se ale osvědčilo,“ vysvětlil. Vývoj tedy trvá déle, zato výsledek by měl být o to kvalitnější. „Nechtěli jsme mít na webu mraky funkcionalit, které cestující nepotřebuje. Základem jsou odbavovací funkce a důraz na prodej jízdenek a služeb,“ popsal autor. Oblíbená e-shopová „šotofunkce“ znázornění řazení konkrétního vlaku v reálných náterezech se zruší. Cestující nově uvidí jen schematický vláček s ikonkami služeb, které jsou v daném vozu nabízeny. Nabídka e-shopu je však neměnná.

Zatím beze změny bohužel zůstává i nemožnost výběru konkrétního místa u vlaků zahraničních dopravců. „České dráhy tento problém řeší společně s kolegy ze zahraničí v rámci UIC. Cílem by mělo být vytvoření všemi uznaného protokolu o sdílení informací o místech v rezervačních systémech. Pokud bude jednání úspěšné, jsme připraveni tuto klíčovou funkci ihned nasadit,“ dodal Menc. Časový horizont však nelze nyní odhadnout.

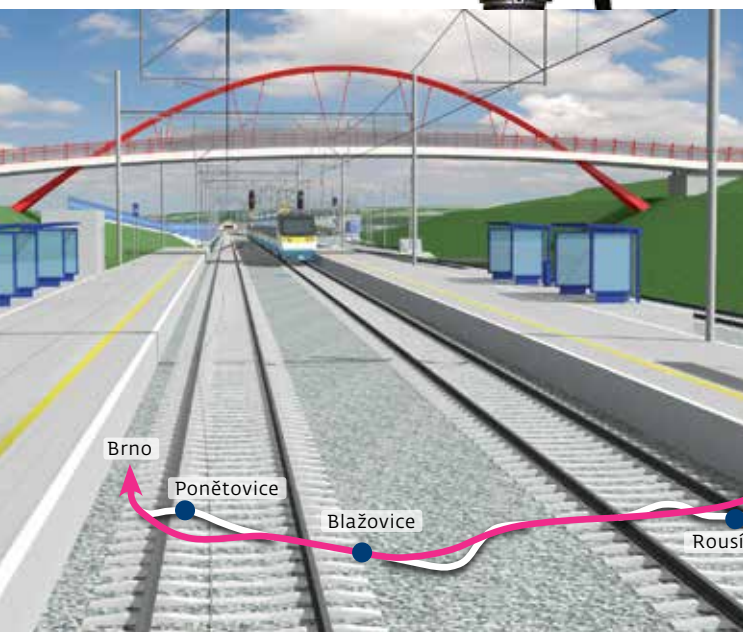
V následujících týdnech budou programátoři pracovat na dalších podstránkách a různých vylepšeních, která uživatelé berou jako samozřejmost. „Nyní jsme ve fázi, kdy některé části stránek testujeme a ladíme, některé ještě vyvíjíme. Musíme ještě zapracovat na textech,“ vyjmenoval Menc další nezbytné kroky. Korporátní web [www.ceskedrahy.cz](http://www.ceskedrahy.cz) zatím omlazovací kúrou neprojde, veškeré úsilí programátorů je směřováno na zákaznický portál [www.cd.cz](http://www.cd.cz). ◆



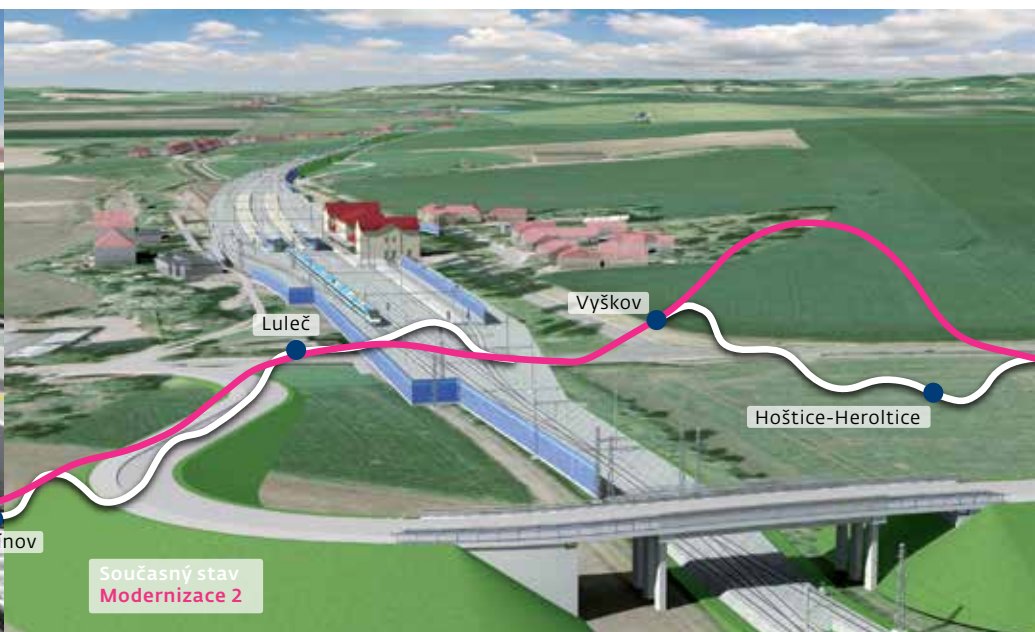




# 200 km/h?



Zastávka Blažovice



Stanice Nezamyslice s mimoúrovňovým křížením místní komunikace

Dvoustakilometrová rychlost na tuzemské železnici dostává hmatatelnější obrysy. Ministerstvo dopravy schválilo studii proveditelnosti modernizace trati Brno – Přerov přes Vyškov a Kojetín. Celková délka dosahuje 67 kilometrů a dvoustavkové budou vlaky jezdit po dvou traťových kolejkách prakticky v celém úseku. Pro stávající jednokolejnou trať jde o radikální proměnu, která přinese zásadní průlom v kvalitě a rychlosti cestování, stejně jako v propustnosti. Přesto se už nyní objevují hlasy, že v dlouhodobém výhledu budou dvě traťové koleje nedostačující.

MARTIN HARÁK | VIZUALIZACE: SUDOP BRNO

První studie na vysokorychlostní úsek významné, leč z větší části jednokolejně moravské magistrály pochází již z roku 2004. Od té doby bylo nastíněno několik projektových variant, u nichž se generálně počítalo s rekonstrukcí železničního svršku a spodku, s prodloužením vybraných stanic pro nákladní vlaky o délce až 740 metrů, s sanací mostních objektů, zabezpečovacím zařízením ETCS Level 2 a přesunem stykového bodu střídavé a stejnosměrné soustavy z Nezamyslic až do úseku Chropyně

– Přerov. Sedm navrhovaných variant (viz box) se od sebe liší rychlostmi, podíly novostaveb a rozsahem zdvoukolejnění současné tratě, přičemž všechny obsahovaly novou dvojkolejnou trať v úseku Brno – Blažovice. Favoritem byla ale po celou dobu varianta M2, která počítá nejen se zdvoukolejněním v celé délce, ale také nejvíce akceptuje požadavek obcí, aby se modernizovaná nádraží nevzdálila pokud možno od jejich současné polohy.

## Superlativy se můžou za 20 let rozplynout

I přesto jde ale o kompromisní řešení. Stopa trati bude sice vedena částečně v odlišné trase a většina současných nádraží zůstane zachována a následně modernizována, na trati nebu-

## CELKEM PĚT STAVEB

Pro další projektovou přípravu a následnou realizaci byla celá trať o délce 67 km rozdělena na pět staveb:

- 1 Blažovice – Vyškov na Moravě
- 2 Vyškov na Moravě – Nezamyslice
- 3 Nezamyslice – Kojetín
- 4 Kojetín – Přerov
- 5 Brno – Blažovice

dou úroveň křížení s pozemními komunikacemi a kromě několika míst, kde bude traťová rychlost snížena (před Přerovem 140 km/h v délce cca 1 km – oblouk u Bochoře a 100 km/h

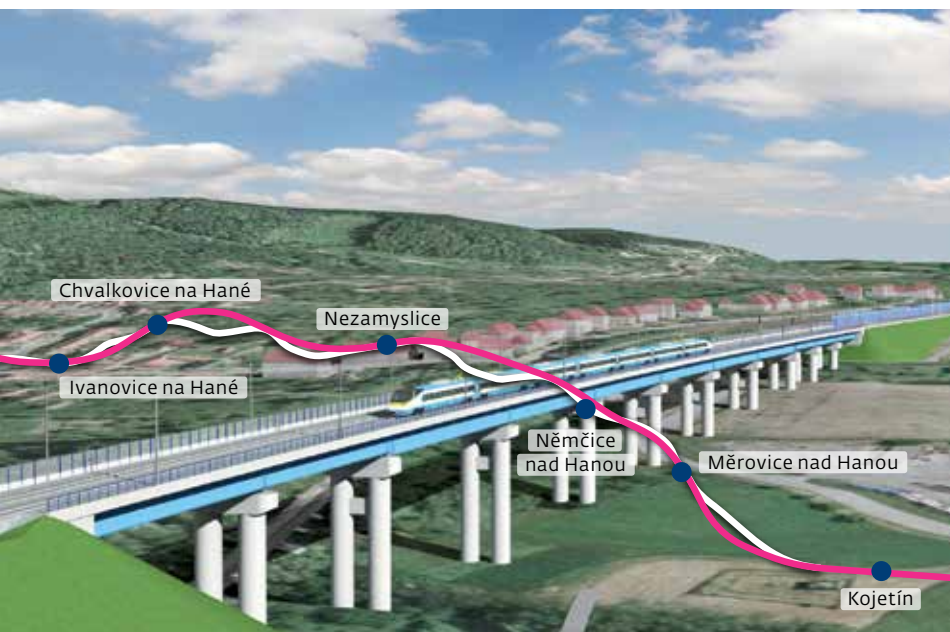
## ZVAŽOVANÉ VARIANTY

- O2+ – optimalizace pro rychlost 100 – 160 km/h
- M1 – modernizace pro rychlost 160 km/h
- M2 – modernizace pro rychlost 200 km/h
- K3 – kombinace (modernizace pro rychlost 200 km/h ve většině délky, pouze v úseku Vyškov – Ivanovice n. H. optimalizace pro rychlost 105 – 120 km/h)
- S5 - N1 – kombinace (optimalizace současné jednokolejné trati v úseku Vyškov – Ivanovice n. H., dále novostavba trati pro rychlost 200 km/h s parametry VRT v úseku Vyškov – Přerov modernizace pro rychlost 200 km/h)
- N1 – novostavba pro rychlost 200 km/h v parametrech VRT v trase podle zásad územního rozvoje
- N2 – novostavba pro rychlost 200 km/h v parametrech VRT v trase souběžné s dálnicí D1

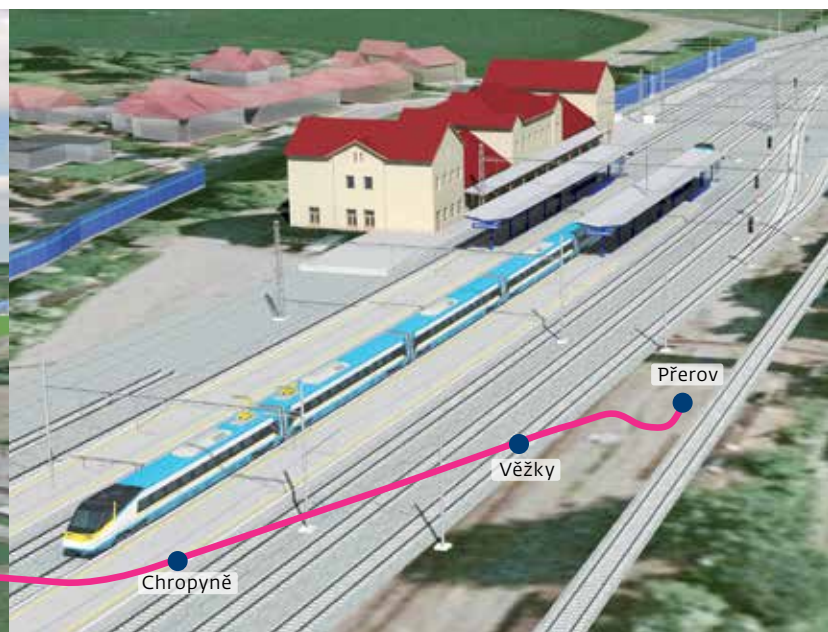
Pozn. Pokud není uvedeno jinak, šlo vždy o dvojkolejnou variantu.



# Z BRNA DO PŘEROVA V ROCE 2023



Viadukt u Luleče



Detail stanice Nezamyslice

v délce něco přes 2 km – průjezd přednádražím v Přerově), bude dvoustovka využitelná v převážné délce z celkových 67 kilometrů. Pokud však dojde k proklamované výstavbě vysokorychlostní trati z Prahy do Brna, může znamenat takto modernizovaný úsek Brno – Přerov úzké hrdlo. Po VRT by totiž měly jezdit vlaky relace Praha – Ostrava, resp. Olomouc či Zlín a z Brna využívat spojnicí dnešní trati číslo 300. Zároveň se počítá i s návratem regionální dopravy do úseku Vyškov – Blažovice, která dnes stávající stanice a zastávky Luleč, Komořany vůbec neobsluhuje a v Rousínově zastavuje jen zanedbatelné procento spojů. Jinými slovy: dvě koleje, byť s rychlostí 200 km/h, by mohly být už za cca 20 let pro tak hustý provoz nedostačující.

## Vlaky pojedou i šesti novými tunely

Výhledově se počítá s rozšířením expresních spojů mezi Prahou, Brnem a Ostravou v půlhodinovém intervalu, do Zlína a Olomouce by měl být hodinový interval a po dvou hodinách by měly jezdit vlaky mezi Vídní, Brnem a polskými Katovicemi. Pochopitelně, že přesné podmínky vedení expresních spojů záleží na budoucím konceptu sítě rychlých spojení. Takže možná by problém vyřešila čtyřkolejná varianta. Ta je prozatím počítána pouze z přestavěného železničního uzlu Brno směrem k Ponětovicím. Dvě koleje by patřily dnešní vlářské dráze a zbývající dvě nové trase, vedené jižněji v sousedství letiště Brno-Tuřany. V úseku Ponětovice – Blažovice se plánuje rekonstrukce stávající dvoukolejné vlářské dráhy a souběžně by jí měla

## CÍLE PROJEKTU

- výrazné zvýšení propustnosti trati pro dálkovou i regionální dopravu
- zlepšení přestupních vazeb mezi železniční a autobusovou dopravou s přiblížením zastávek sídlům
- vhodnější obsluha území se zařazením do Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje a dostatečná kapacita pro vedení regionálních vlaků ve špičkovém intervalu 30 minut
- vytvoření podmínek pro konkurenceschopnost při spojení Brna, Ostravy, Olomouce a Zlína
- zvýšení bezpečnosti železniční dopravy
- umožnění zapojení trati do systému takzvaných rychlých spojení – zajištění návaznosti na vysokorychlostní trati Brno – Praha a Přerov – Ostrava
- optimalizace trati pro nákladní dopravu – umožnění průjezdu vlaků délky až 740 metrů



Brněnský rychlík s Esem v novém retronátěru mezi Chropyní a Kojetínem

Foto: Lukáš Hanzlík

následovat dvoukolejná novostavba varianty M2. Modernizovaná trať pak povede z Blažovic až ke Kojetínu převážně na přeložkách, vzhledem k vlnitému terénu bude potřeba vyhloubit i šest nových dvoukolejných tunelů. Od Kojetína po Přerov povede trať v přímém směru, takže postačí její revitalizace a zdvoukolejnění bez přeložek. Pokud všechno dobře dopadne a stavět se začne v roce 2019, mohli by se první cestující svést po nové trati už v roce 2023.



ZAHRA NIČ I

# THALYS

## vínové rychlovlaky slaví dvacetiny

Rok 1996 znamenal pro evropskou vysokorychlostní dopravu další z milníků. Poprvé se rozjely mezistátní vysokorychlostní vlaky pod značkou Thalys a několik let poté byly otevřeny první mezistátní vysokorychlostní tratě.

Před rokem 1996 už zajížděly národní rychlovlaky do sousedních zemí, například TGV z Francie do Ženevy nebo německé ICE do Basileje a Curychu, ale teprve projekty Eurostar a Thalys odstartovaly skutečně celoevropský vysokorychlostní dopravní systém.

PETR ŠTÁHLAVSKÝ | FOTO: AUTOR A WIKIPEDIE



Thalys vyjel poprvé mezi Paříží, Bruslem a Amsterdamem 2. června 1996. Cesta z Paříže do Bruselu trvala 2 hodiny a 3 minuty a do Amsterdamu 4 hodiny a 47 minut. Přípravy na zahájení provozu začaly už v roce 1987, kdy padlo mezinárodní rozhodnutí o realizaci takového spojení Paříže, Bruselu, Amsterdamu a Kolína nad Rýnem. V roce 1993 byla založena pracovní skupina IPM, která projekt připravila, a o dva roky později byla založena společnost Westrail International se sídlem v Bruselu. Ta měla vlaky provozovat a v roce 1999 se přejmenovala na Thalys International.

### Nejrychlejší mezistátní vlaky světa

Nadnárodní společnost Thalys zakládaly francouzské a belgické železnice SNCF (podíl 70 %) a SNCB (podíl 30 %). Pro provoz v Nizozemí byla zřízena dceřiná firma Thalys Nederland. V letech 2007 až 2012 patřilo 10 % Thalysu také německé DB.

Od 14. prosince 1997 začala fungovat celá síť včetně spojů do Kolína nad Rýnem a díky dalším vysokorychlostním tratím se zkrátila cestovní doba mezi Paříží a Bruslem na 85 minut a do Amsterdamu na čtyři a čtvrt hodiny. V dalších letech byla doplňována sezonní spojení. Například v zimě do francouzských Alp a v létě do Avignonu a Marseille. V Německu byly spoje pro-





dloženy do oblasti Porúří (Dortmund, Essen). Rychlovlaky začaly využívat postupně dobudované vysokorychlostní tratě v Belgii a Nizozemí pro rychlost až 300 km/h a modernizovanou trať Aachen – Kolín nad Rýnem (až 250 km/h). V současné době trvá cesta z Paříže do Bruselu asi 85 minut, do Amsterdamu přibližně 3 hodiny a 22 min. a do Kolína nad Rýnem kolem 3 hodin a 20 minut. Vlaky Thalys jsou nejrychlejší mezistátní vlaky světa s průměrnou rychlostí mezi Paříží a Bruselem okolo 220 km/h.

### Vítězství nad leteckou dopravou

Během 20 let provozu se zlepšovaly také služby. Například od roku 2005 byly vlaky Thalys postupně vybavovány wi-fi připojením k internetu a v roce 2009 zahájil provoz první vlak s modernizovaným interiérem. Thalys spolupracuje také s několika leteckými společnostmi, pro které úspěšně zajišťuje „lety ve výši nula“ mezi Paříží a Bruselem po zrušení mnoha leteckých spojů.

Během 20 let provozu přepravily rychlovlaky Thalys přes 100 milionů cestujících. Zatímco v roce 1997 cestovalo rychlovlaky 3 miliony cestujících, nyní počet přepravených lidí za rok atakuje 7 milionů. Thalys se stal velkou konkurencí individuální i letecké dopravě. Podíl železnice mezi Paříží a Bruselem stoupl z 24 % na více než polovinu a drtivá většina letecké dopravy byla zastavena.

### Technika vychází z TGV

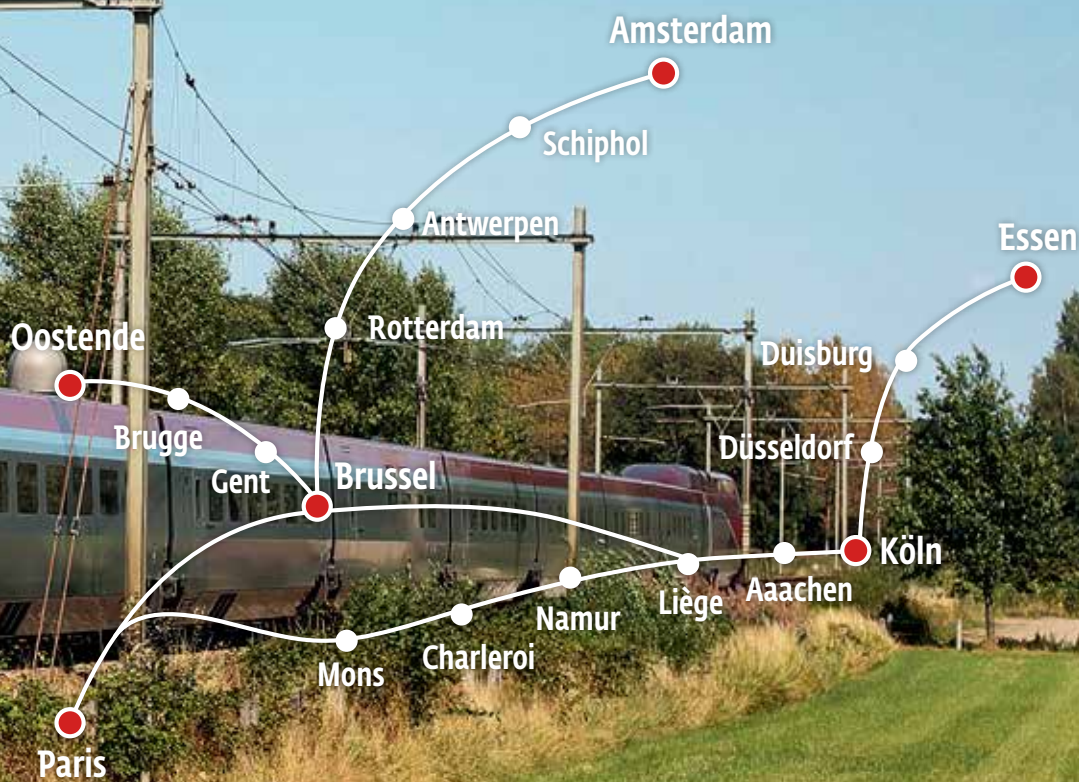
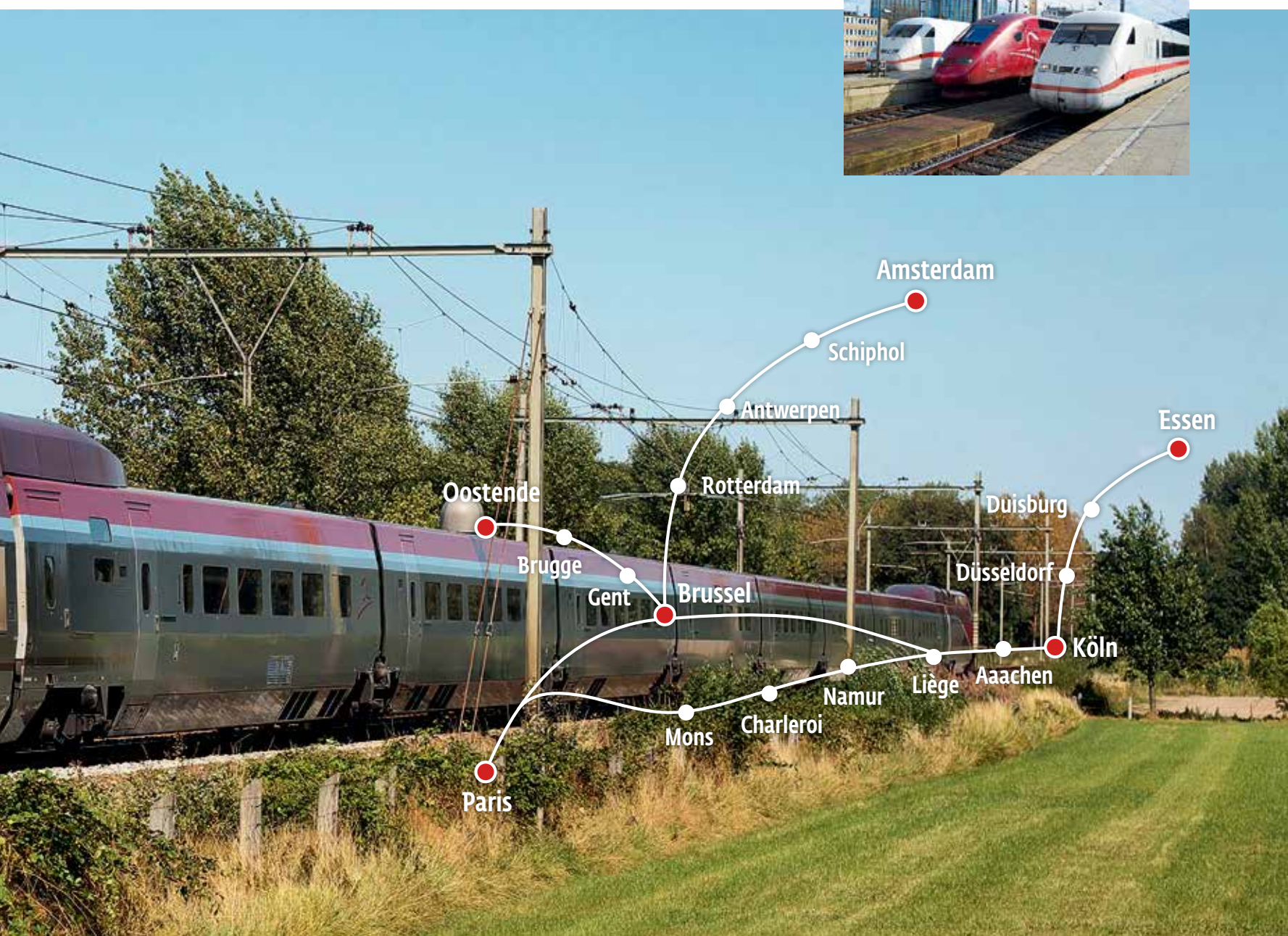
Společnost Thalys využívá dva typy rychlovlaků označených podle prvních písmen cílových stanic jako PBA (Paříž Brusel Amsterdam) a PBKA (Paříž Brusel Kolín Amsterdam). Původně deset jednotek PBA vychází z vlaků TGV Réseau, se kterými mají také shodný design čelního vozu. Tím se liší od vlaků PBKA s modernějším designem užívaným u patrových TGV.

Dvě stě metrů dlouhá a 386 tun těžká souprava PBA se skládá z 8 vložených a 2 čelních hnacích vozů. Je vybavena pro provoz na tratích Francie, Belgie a Nizozemí včetně tří napájecích a všech potřebných zabezpečovacích systémů pro rychlost až 320 km/h. Vlak má 377 míst k sezení, z toho 122 je v 1. třídě. Vyrobeny byly v letech 1991 až 1993.

Sedmnáct novějších jednotek PBKA je čtyř systémových a navíc vybavených také německými zabezpečovacími PZB a LZB. Vlaky o délce 200 metrů a hmotnosti 416 tun mají 377 míst k sezení, z toho 120 míst je v 1. třídě. I ony mají celkem 10 vozů, z toho oba čelní představují stejně jako u jednotek PBA v podstatě lokomotivu. Jejich maximální rychlost je 320 km/h, výkon se však liší podle použité trakce od 8,8 MW u 25 kV 50 Hz po 3,7 MW u 3 kV a 1,5 kV ss. Jednotky byly uvedeny do provozu v letech 1996 až 1997.

### SPOJENÍ PAŘÍŽE A BENELUXU

Už mezi světovými válkami patřilo mezi nejrychlejší mezistátní spojení v Evropě. V roce 1924 byl zaveden vlak typu Rapide, který 309 kilometrů mezi francouzským a belgickým hlavním městem urazil za 3 hodiny a 45 minut. V roce 1927 se rozjel luxusní vlak Étoile du Nord a o dva roky později vlak Oiseau Bleu, které provozovala na lince Paříž – Brusel – Amsterdam společnost CIWL. Až deseti vozové soupravy zkrátily cestování mezi Paříží a Bruselem na 3 hodiny. Cesta do Amsterdamu jim trvala necelých 8 hodin. Po válce jezdilo mezi Paříží a Bruselem až 6 párů luxusních TEE, z toho dva pokračovaly do Amsterdamu. Jízdní doba mezi Paříží a Bruselem se zkrátila na 2 hodiny a 20 minut. Čas Paříž – Amsterdam se postupně zkrátit na 5 hodin. V roce 1993 Francouzi otevřeli první úsek vysokorychlostní trati LGV Nord a klasické soupravy na trase Paříž – Brusel začaly postupně během let 1995 a 1996 nahrazovat rychlovlaky TGV a později Thalys.





# Přepravám tříděného uhlí pomáhá atraktivní nabídka

Pevná paliva jsou jednou z nejdůležitějších komodit, které ČD Cargo přepravuje. Téměř 60 procent z celkového objemu 15 mil. tun pevných paliv přepravených vlaky ČD Cargo představuje hnědé uhlí. Jeho největší část je následně v elektrárnách a teplárnách přeměněna na elektrickou a tepelnou energii. Nezanedbatelný podíl však stále zaujímají přepravy takzvaného tříděného uhlí pro maloobdoběratele.



MICHAL ROH | FOTO: AUTOR A MICHAL ROH ML.

Uhlí stále zůstává oblíbeným palivem českých domácností. Ekologové sice upozorňují na vysoké emise, ale cenová dostupnost má při volbě paliva přednost. Nejžádanějším uhlím je v tuzemsku tříděné hnědé uhlí vhodné do tradičních i automatických kotlů na pevná paliva. Co si představit pod pojmem tříděné uhlí? Vytěžené uhlí je v závislosti na kvalitě upraveno tříděním, drcením a rozdrůžováním na pestrý sortiment produktů, přičemž pro domácnosti jsou určeny zejména frakce kostka 2, ořech 1 a ořech 2 s nízkým obsahem škodlivin.

## Přednost dostávají nákladní auta

Nejdůležitějším producentem tříděného uhlí v České republice je společnost Severočeské doly,

a.s. – Doly Bílina. Ke koncovým odběratelům je palivo distribuováno prostřednictvím uhelných skladů. Zařízení pro vykládku uhlí bylo možné ještě v nedávné době spatřit v řadě železničních stanic nebo i nákladních stanic. Není divu, železnice patřila k téměř dominantním dopravcům tříděného uhlí. Dnes bohužel v těchto přepravách hraje prim nákladní automobily. Důvodů je několik. V důsledku plynofikace obecně poklesla poptávka po tomto palivu, navíc silnice je v mnoha případech pro přepravy na kratší vzdálenosti a menšího objemu uhlí flexibilnější. Svoji roli hrají i náklady na překládku uhlí z železničního vozu na meziskládku a poté do nákladních automobilů. Nezanedbatelným faktorem je pak důrazný požadavek dolů na platby za pa-



livo před jeho odběrem. Tento požadavek nutí z finančních důvodů řadu uhelných skladů k odběru menšího množství paliva, než je vhodné pro železniční přepravu.

## K zákazníkům se dostane přes 700 tisíc tun paliva

I přes řadu nepříznivých skutečností ČD Cargo se silnicí tvrdě bojuje. Výsledkem je přeprava více než 700 tisíc tun tříděného uhlí určeného maloobdoběratelům. Přepravy neklesají a atraktivní nabídkou se v posledních letech udržují na stejné úrovni, případně mírně narůstají. Společnost ČD Cargo je jediným tuzemským železničním dopravcem, který nabízí přepravu tohoto paliva formou jednotlivých vozových zásilek do cca tisíce vykládacích míst v České republice. Z tohoto počtu bylo v roce 2015 využito přes 200 tarifních bodů. Velká část těchto míst se nachází na méně frekventovaných regionálních tratích.

Pro přepravy tříděného uhlí jsou vhodné zejména vysokostěnné vozy řady Eas nebo Eanos. V případě zájmu o přepravu menšího množství paliva můžeme zákazníkům nabídnout dvounápravové vysokostěnné vozy řady Es. Zajímavostí jsou přepravy tříděného uhlí pro příjemce PALIVA V & V SEDLČANY s.r.o. nebo Uhelné sklady Jíhlava a.s., kteří odebírají uhlí ve výsypných vozech řady Falls obvyklých spíše pro přepravy do elektráren a tepláren. ♦

## VYJÁDRĚNÍ K EXISTENCI SÍTÍ NA POZEMKU ON-LINE

Vyjádření k existenci sítí v majetku ČD - Telematiky na stavebním pozemku je možné od 1. března 2016 žádat jednoduše na portále <http://vyjadreni.cdt.cz>. Služba není zpoplatněna. Portál je určen nejen pro fyzické osoby a právnické osoby, ale i žádostem státní správy. Nová služba ČD - Telematiky urychlí a zpříjemní formální kroky všem, kteří staví například rodinný dům.

Podání žádosti na portále vede ke zjištění existence telekomunikačních vedení a zařízení ve správě společnosti ČD - Telematika, a to v rámci předprojektové přípravy, zpracování projektu, územního a stavebního řízení dle stavebního zákona nebo z osobních důvodů. Portál <http://vyjadreni.cdt.cz> jednoduše provádí žadatele jednotlivými kroky od vyplnění identifikačních údajů až po zakreslení oblasti, které se potřeba zjištění sítí týká. Žadatel si v konečném kroku zvolí také způsob doručení vypracované žádosti – buďto ke stažení elektronicky nebo poštou.

V případě, že projektový záměr nezasahuje do bezpečnostního pásma sítí elektronických komunikací ve správě společnosti ČD - Telematika, obdrží žadatel elektronické vyjádření obratem. V opačném případě je elektronické vyjádření vypracováno nejpozději do 30 dnů od podání žádosti. (ČDT)







## Vladimír Peléšek odjel na poslední pout'

Železnice pro něj byla vším a obětoval jí převážnou část života. I když dosáhl na vedoucí pozice, nikdy nepřestal být laskavým člověkem a vždy dokázal trpělivě naslouchat podřízeným. O to více všechny 3. března zasáhla smutná zpráva, že náš kolega a kamarád Vladimír Peléšek ve věku pouhých 46 let opustil. Prohrál boj se zákeřnou nemocí a zanechal po sobě ženu a pět dětí.

MARTIN HARÁK | FOTO: MILAN ZACH

Vzpomínat na něj budou mnozí přátelé a kolegové. Pověstná byla především jeho věčně dobrá nálada a pozitivní pohled na svět. Vláška železnici dával úplně všechno, snažil se zlepšovat zdánlivě malé detaily a posouvat pozitivní obraz Českých drah stále dál a dál. Měl vzácnou povahu – nikomu neškodil. Proslul také černým humorem. A i když pracoval ve vedoucí pozici, nikdy nedával najevo převahu, natož jakoukoli povýšenost či pohrdání lidmi. Nesnášel flákání a lenost. A jak na něj vzpomínají jeho nejbližší kolegové?

### Rodina pro něj znamenala mnoho

Žil rodinou, prací a přáteli. Měl ale také rád rychlou jízdu autem, což odpovídalo jeho divoké povaze a horké krvi. „Byl navíc dobrý tanečník, zpěvák a společník. Nade všechno ale miloval rodinu, ženu Janu a svých pět dcer. Když začal hovořit o dětech, tak všechno kolem přestalo existovat. Nástěnný kalendář s dětmi každoročně zdobil i jeho kancelář,“ vzpomínala například Jitka Kocyanová z odboru obchodu osobní dopravy ČD.

„Vlášku jsem poprvé poznala na veletrhu ITF Slovenskiatour na Slovensku v roce 2002. Byl veselý a měl stále dobrou náladu, ostatně takhle jsme ho znali všichni. Rád si dal víno a dobře zpíval. Akce, které jsme s ním zažili v různých morav-

ských sklípčích, budou navždy patřit k těm, na něž se nezapomíná. Jeho silný hlas zněl sklepením a bylo dost těžké s ním udržet krok.

### Byl pro mě druhým tátou

Zvláštní vztah k Vladimírovi měl Jan Vávra, odborník na mezinárodní tarify. „Znal jsem ho od roku 2008, kdy již pracoval na Generálním ředitelství na postu vedoucího kontroly. V té době jsem řešil problematiku padělků jízdních dokladů a Vláška mi podal pomocnou ruku při prosazování této nelehké disciplíny.“ ČD se i díky tomuto kroku mohly připojit k důležité evropské organizaci COLPOFER, která zastřešuje spolupráci železničních správ a policie. „S Vladimírem jsem se zúčastnil řady zasedání v různých evropských zemích. Protože byl starý praktik, který léta pracoval v provozu, nasměroval mě vždy správným směrem. Uměl také decentně propojit teorii s praxí. Za to jsem mu neuvěřitelně vděčný. Navíc to pro mě byl jakýsi železniční táta a tak trochu mi nahrazoval i skutečného otce, jenž bohužel před deseti lety zemřel. A je trochu tragédie, že jsem teď přišel i o Vlášku. Nikdy na něj nezapomenu, je to můj velký vzor,“ dodal Vávra.

### Dokázal vždy ochotně poradit

„Vladimíra znám od roku 1985, kdy jsem nastoupila v Břeclavi na střední školu a on tam již jeden rok působil. V Břeclavi jsme si užívali studentského života a po třech letech se naše cesty rozdělily,“ vzpomínala na kolegu Petra Kloknerová z oddělení kvality a kontroly. Opět jsme se setkali až

„Vláška dával železnici úplně všechno, snažil se zlepšovat zdánlivě malé detaily a stále vylepšovat obraz Českých drah.“

po roce 2002 v Praze, nejdřív jako kolegové, později byl mým přímým nadřízeným. Spolupráce s Vláškou byla výborná, rozuměli jsme si po odborné stránce, věděla jsem, že se mám s kým poradit, probrat odborné i soukromé věci. Mohla jsem mu kdykoli zavolat,“ podotkla.

### Hrdý Moravák se ničeho nebál

Vláška se narodil na Valašsku. Byl na to nesmírně hrdý a dokazoval to všem na služebních cestách na Moravu, kdy zničehonic při mluvě někde u Jihlavy přepnul z pražské spisovné češtiny na valašské nářečí a většinou volal rodině na Moravu, že už se blíží. Měl rád český rock, hlavně skupinu Kabát. „Jednou mi po poradě oznámil, že je nutné provést kontrolu u nočních lůžkových vozů do Moskvy a že ji provedeme tentýž den,“ vzpomínal další spolupracovník Jan Horný. „Po příchodu na nástupiště jsme zjistili, že poslední dva přímé vozy do Kyjeva jsou nedobytné a na klepání na okna a dveře nikdo nereaguje. Ruská průvodčí po chvíli vyhlédla a nevěřivě se dívala na naše papírové průkazky. Vláška zničehonic pronesl: Na papír oni nereagují, rychle tahej odznak kontrolora. A měl pravdu! Průvodčí okamžitě otevřela a snažila se nás uplatit vodkou a králíkem zabaleným v novinách,“ přidal veselou historku.

### Zázrak se bohužel nekonal

„S Vláškou se známe od roku 1988, kdy jsme začali chodit na Vysokou školu dopravy a spojů v Žilině. Vysokoškolská léta uplynula rychle, poté žil na východním Slovensku a já v Čechách. Pracovně jsme se opět sešli v roce 2002, oba tehdy na generálním ředitelství ČD v Praze. Vystřídali jsme různé pracovní pozice. Vláška nikdy nerozlišoval, zda je nadřízený nebo podřízený,“ vzpomínal člen představenstva ČD Michal Štěpán. „Když jsme se s kolegy v roce 2014 dozvěděli o jeho těžké nemoci, nemohli jsme zprvu uvěřit. Na zázrak jsme začali věřit o pár měsíců později, když v plné svěžesti začal zase naplno pracovat. Tehdy jsme netušili, že nás čeká už jen něco málo přes rok, kdy se budeme potkávat. Já, ani mnozí kolegové stále nemůžeme pochopit, proč se aspoň v tomto případě zázrak nekonal. Čest jeho památce!“

### VLADIMÍR PELÉŠEK

Po studiu Vysoké školy dopravy a spojů v Žilině a absolvování základní vojenské služby začal pracovat v roce 1993 u společnosti Železnice Slovenské republiky jako výpravčí vlaků v žst. Košice. V letech 1995 až 1996 působil u ŽSR jako systémový specialista a poté v letech 1997 až 2002 u společnosti ZSSK jako vedoucí oddělení přepravních podmínek a tarifů. V roce 2002 se vrátil zpět do ČR a nastoupil u ČD na Odbor nákladní dopravy, v roce 2004 přestoupil na Odbor osobní dopravy jako vedoucí oddělení kontroly. Od roku 2008 zastával funkci vedoucího skupiny kontroly a technologie a mezi lety 2010 až 2012 pracoval jako ředitel Odboru produktů a obchodu, později cenotvorby. V roce 2013 přešel ve stejném odboru na post vedoucího oddělení a poté působil jako vedoucí oddělení kvality a kontroly.



## RECENZE

# Genius loci pražských nádražek

Kouzlo zakouřených hospůdek nebo lůza čtvrté cenové? Když jsme se rozhodli otestovat vybrané pražské nádražní občerstvovny, vyvstala otázka, pro koho vlastně tento průzkum poněkud undergroundového charakteru děláme. Každý máme jiné kvalitativní představy a to s sebou přináší jistá rizika i úžasná překvapení, což nejlépe oceníte, pokud zůstanete nad věcí.

ZDENĚK STON | FOTO: AUTOR

Z původní vize, že si v každé nádražce poručíme klasickou českou dvojkombinaci „pivo a párek“ bohužel s ohledem na aktuální nabídku zařízení sešlo. V Německu přitom tuhle párkovou kulturu úžasně povýšili a v nádražních bufetech, bistroch všeho druhu i fast foodech najdete skutečné lahůdky. Pro srovnání jsme proto zvolili klasiku současnou – naložené bratry utopence a hermelín. „Utopenej pro páníčka a hermoš pro dámičku,“ jak bystře poznamenal číšník ve smíchovské Oáze.

### Smíchov



Na tuto již legendární smíchovskou nádražku postavenou stejně jako budova v duchu reálného socialismu jsme četli pochvalné ódy. Z haly musíme po schodech do prvního patra na úroveň nástupiště. Má to svůj význam. Sedáme si k prosklené čelní stěně, na níž se skví nalepená palma a nápis „oáza“. Odtud můžeme krásně pozorovat mumraj v hale. Když už nevidíte vlaky, zahlednete aspoň cestující. Má to své kouzlo. Na čepu Staropramen ve třech provedeních. Jaká jiná klasika by se sem, kousek od pivovaru, hodila. Rychlým a všímavým mladým číšníkem však všechna pozitiva končí. Samotná pivnice nepůsobí nijak útulným dojmem, z televize do místnosti řve „óčko“ a rezonance matou. Místo dvanáctky dostává přítelkyně desítku, místo nakládaného hermelínu tlačenu. Vypadá snad na to, že konzumuje „tláču?“ Ta navíc připomíná ze všeho nejvíc překyselené švejžuze se slzavou cibulí navrch. Utopenec je tlustá mastná kyselá obluda. Vracíme, dáváme radši šanci obyčejnému řízku. Dostáváme eurořízek z mrazáku o normované tloušťce 5 milimetrů. Ve fritéze nebyl dlouho, našťastí se vzhledem k jeho šíři stačil propéct a nehrozí nám žádné zdravotní následky. Raději však zapijíme zelenou oázou.



„Když čekáš víc, a nedostaneš nic.“

HODNOCENÍ



### Dejvice



Zdejší nádražka má punc honosnosti a městskou atmosféru. V budově se nachází i jeden z vládních salonků. Přesně takhle si představujeme putyku, kde se setkává místní inteligence s pracující třídou i s náhodnými cestujícími. Je prostorem největší ze všech, ve druhém sále se navíc nachází pódium s pianem přímo předurčující k pořádání uměleckých vystoupení. Na zdech visí ručně vyrobená recesistická dílka vzdávající hold symbolu normalizační televize Miloši Frýbovi. Tu obrázek, tu koláž nebo papírový artefakt v podobě malé přenosné televize. U stolu naproti sedí dva mladí nekonformní umělci a zaboření hlavami do notebooků připravují nějaké jistě originální dílko a k tomu popíjejí pivo v ušatých půllitrech, zatímco za oknem za jejich zády se co chvíli mihne Regina nebo Břežlovec se soupravou na Kladno. Na čepu desítka „neurazí“ a dvanáctka Plzeň. První rundu nám výčepní donese ke stolu, pro druhou si už musíme přijít k baru stejně jako si objednat jídlo. Čteme v komentářích na netu: prý se to tu občas zvrhává v obyčejnou punkerskou nálevnu. Utopenec ještě ujde, den dva navíc by mu pomohly stejně jako chlebu na čerstvosti o den méně. Hermelín však chutná tak hrozně, až je nám to trapné. Bohatě posypaný shora i zevnitř obyčejným grilovacím kořením, které nepříjemně dře v krku, chuť syru smazává a nutí ke kašli.



„Honosná stylem, zkažená lidmi.“

HODNOCENÍ



### Čakovice



Motoráčkem jako za starých časů Vysočany nad Prahu mezi pole, kolem přistávací plochy kbelského letiště až do Čakovic. Kdysi tu fungoval cukrovar, poznáte ho podle velkého komína. A také tu asi bylo i více ruchu, o čemž svědčí zavřený nadchod areálu Avie, u jehož paty je vybudována příjemně vyhlížející zahrádka zdejší nádražky Faust. Samotná hospůdka je čistá, zrekonstruovaná, trochu strohá s decentní výzdobou, v pozadí hraje rádio. Místní štamgasti, protože nastalo páteční odpoledne, si přidávají rundu štamprlí navíc a jeden posilněný člen si s paní vrchní hraje na honěnou až za bar. Ta si však především hlídá své hosty, nebojí se usmát, a když nemůže nabídnout spolu s utopencem hermelín, nabízí aspoň čerstvou česnečku. Ta je vydatná a stojí jen dvacku, jak glosuje paní vrchní, „polívka je grunt a šetřit se na ní nemá!“. Utopenec za směšných 25 však opět trpí neuleželostí a kombinace s rohlíkem se moc nenosí. Člověk by si připlatil i dvojnásobek, kdyby dostal k pivu skutečnou chuťovku. Europivo desítka za pár korun neurazí ani nenadchne, Břežňák čtrnáctka za 28 korun však chutná výtečně. Nejlepší pivo z testovaných nádražek. Z okna vidíme zahrádku, kde bude v létě chutnat pivo ještě víc, a taky přijíždějící Hydru od Neratovic. Jedeme dál!



„Malé, intimní, trochu strohé, ale příjemné.“

HODNOCENÍ





## VAGUS A TI DALŠÍ

Recenze hospod patří k oblíbeným kratochvím českomoravského společenstva, nádražky nevyjímaje. Na toto téma vznikl nejeden článek nebo webovky a sociální sítě jsou zaplaveny pozvánkami na „nádražka tour“. Asi nejznámější recenzent, záhadný vagus, na svém blogu tuto subkulturu originálně a vtipně glosuje, dokonce vydal i knihu, s trochu drsným ale příznačným názvem *Kdyby ti tak pám-bů prdel roztrh’. K dostání u dobrých knihkupců.*



## O TESTU

Hodnotili jsme atmosféru, nabídku a kvalitu jídla a pív, úroveň obsluhy i celkový dojem. Ti zhyčkanější z vás nechtě si pár desítek procent z hodnocení odečtou. V Praze evidujeme zhruba deset nádražních restaurací, či spíše hospod, důležité je, co lze ještě považovat za nádražku a v jaké blízkosti od samotné nádražní budovy musí být ono zařízení umístěno. Z testu jsme vynechali Bubeneč, neboť místní nádražka ztratila to nejdůležitější, co jí nádražkou dělá – nádraží. Dále pak trochu nepochopený a měnící se libeňský koncept „restaurace s obsluhou“, pozůstatek kdysi slavnostně promovaného projektu LaRocket a taky Masarykovo nádraží. Zdejší zařízení omývaná močí bezdomovců slouží jen těm nejotrlejší. Budeme rádi za vaše postřehy, připomínky či názory. Příště určitě vytáhneme paty z hlavního města a zamíříme klidně do chebské nebo těšínské nádražky. Mimochodem – česnečka na nádraží v Českém Těšíně posunula mé dosavadní skromné kulinářské znalosti a dovednosti, které jsem následně snad úspěšně přetavil při vaření v jedné karlínské hospodě.



## Hostivař



Sychravo, vystupujeme z Elefantu na zbrusu novém nástupišti. Vítá nás beton a ocel. Zjišťujeme, že nová nástupišť jsou umístěna dále od původní výpravní budovy, nyní ztmavlé v šeru a hlavní proud lidí směřující k navazující MHD a na sídliště ji jednoduše mýjí. Za nevyužitou budovou se v přítmí krčí nevzhledný přízemní kvádr s osvětleným poutákem Staropramen. Vcházíme nejistě. V místnosti u výčepu to vypadá jako ve spartánském doupěti, v místnosti pro posezení zase v doupěti bohemáckém. Tomu odpovídá nazelenalé provedení stěn a skrze hustý kouř lze zahlédnout i sádrového klokana v zelenobílém trikotu. Vedle něj hraje nahlas televize, dávají jakýsi fotbal, který ale nikdo z hostů tvořených dvěma štamgasty v bačkorách a ukrajinskými dělníky, nesleduje. Snad jen výčepní, který sedí u stolu v čele místnosti a střídavě pozoruje dění na place a v televizi. Nastává překvapení první. Pivo (prostě pivo – mají tu jedno) má dobrou teplotu i říz, výčepní obsluhuje rychle a efektivně. Překvapení číslo dvě – skvěle uložené a chuťově výborně sladěné duo utopenec a hermelín. Něco k zapamatování – pikantní hostivařský utopenec za cca 40 Kč. K tomu výborný čerstvý chléb voněl v ošatce sám o sobě. V téhle špeluňce bychom to nečekali. Najednou se dokážeme uvolnit, vrchní přikládá do kamen a my odcházíme uspokojeni do deštivého večera.



„Jednoznačně nejlepší utopenec i hermelín.“

HODNOCENÍ



## Vysočany



Tak takhle ne! Po vstupu nás s útrpným výrazem vítá výčepní. Pozdravila vůbec? My ano. Tudiž si připadáme jako školáci, když nám musí pedagogicky vysvětlit, že pivo se tady točí jen jedno. Dáváme si tedy Pardála, budějovickou chloubu o stupňovitosti deset. Zapomněli jsme si připravit tácky. Omlouváme se, zatímco nás rentgenují oči místních štamgastů. Oproti jiným hospodám tu sedí každý hezky v čele u svého stolu. Je slyšet vrzání dveří z podchodu do vstupní haly i příjezd každého vlaku. To se klepe i pěna ve sklenici. Svým způsobem to má kouzlo, jen kdyby to pivo nebylo echt špatné! V nabídce jen párek v rohlíku, klobása a tlačěnka. Znuděná vrchní se opírá o výčepní pult a otráveným výrazem vítá každého hosta krom stálých štamgastů, kdy ze svého nabroušeného výrazu o cosi ubere. Nabídka pochutin není velká a ochota paní vrchní taktéž ne. Ještě jednou přejedou naše oči po stěnách, jejichž výzdoba přechází od reklam na známé nápoje jako Cinzano, Coca-Cola, Budweisser přes komunistická hesla až po černobílé obrázky mašinek. Jo takhle, proto název Lokálka... Právě nám dochází, co je tady divné. Ospalý kouř, odlupující se omítka od stropu, zvědavé oči místních i divné ticho. Když se znovu rozklepe sklenice našeho půllitru, vrznou vstupní dveře a naše záda ovane průvan z haly, rozhodujeme se, že popojedeme dál...



„Z nudy tu vytrhává jen vrzání dveří a dunění podvozků.“

HODNOCENÍ



## Braník



Zrekonstruovaná nástupišť, Regionova, bagry, bláto. A přesto zvoláme – jééé, tady je útulno! V kamnech hoří polena, oheň vyluzuje příjemné teplo a zpoza baru nás vítají dvě usměvavé číšnice středního věku. Že se tahle nádražka bude vymykat těm předchozím, dotvrzuje seznam hotovek zavěšený na cedulích u vstupu do kuchyně jako ve správném bufetu, několik trampků s velkými krosnami a zaměstnanec dopravního podniku hlavního města Prahy. Pochutnávají si na řízečku s hranolky a tatarokou. Na čepu místní až téměř muzeální klasika na dohled – desítka Braník ve skle bez ouška a jedenáctka Braník ve správném půllitru s ouškem. Jedinou vadou na kráse se bohužel, a opravdu nerad říkám bohužel, ukázal utopenec i hermelín. Obé dobře připraveno, použity kvalitní suroviny, jen opět neuleženo dostatečně dlouhou dobu. Dali jsme tedy šanci smaženým olomouckým tvarůžkům. Tohle k pivu prostě jde. Naši milou číšnici nerozhodil ani nechtěně rozlité půllitru, naopak ledy roztály úplně a zbytek posezení se nesl v uvolněnějším duchu. Dobrá zpráva: parta trampků s usárny, v armádních svetrech a pohorkách tu s kytarami v ruce dokáže vyloudit nezapomenutelnou atmosféru. Sem bych chtěl zabloudit zase...



„Má na sto. Nakládání znamená ale nakládání.“

HODNOCENÍ





# S větrem o závod aneb tvrdý chleba

Jedno z přikázání „šotoušova desatera“ říká: kam vedou koleje, nepoužiješ jiné dopravy než železniční! V malé zemi uprostřed Evropy to jakžtakž jde dodržet, ale ve Vietnamu? Šestnáct hodin ve vlaku versus jedna v letadle? Když je vlak dvakrát tak drahý? No tak pardon, tady jdou všechny vášně stranou! Vlakem se svezu později, nějaký kratší kousek...

MATOUŠ VINŠ | FOTO: AUTOR

Po přistání v Da Nangu jsme ale s kamarádem Adamem postaveni před další Sofínu volbu. Buď se spolehnout na svoje nohy, nebo znovu zhřešit. Tentokrát dokonce v sedle individuálního dopravního prostředku! Až doteď jsem se motorce bránil, nejenže nemám řidičák, ale zároveň mám pocit, že je to nejnedušší způsob, jak se nechat zabít. Jenže ve zdejší hustotě dopravy to není bezpečnější ani pěšky – to by mě motorka zajela. Kostky jsou vrženy o chvíli později, když startuji půjčenou poloautomatickou Hondou.

## Pravidla chaosu fungují dobře

Silniční pravidlo tu platí jen jedno: Silnější má přednost. Kamiony projíždějí křižovatkou na plný plyn s rukou na klaksonu a všichni se poslušně klidí z cesty. Naštěstí 99% provozu tvoří motorky. Křižovatka funguje jako zip – vždycky to do sebe nějak zapadne – a všichni jezdí dostatečně pomalu a ohleduplně na to, aby se nikdo nemohl zabít. Hrdinu ze sebe ale dělat nebudu, v nekonečném proudu motorek mám pěkně nahnáno. Naštěstí stačí pár dní ježdění ve zdejším bláznivém provozu a krátký výlet za město, aby se motorka stala téměř mojí součástí.

Da Nang je sice páté největší město v zemi, ale teoreticky tu není nic k vidění. Většina návštěvníků si ho proto prohlédne maximálně z taxíku po cestě z nádraží nebo letiště do nedalekého městečka Hoi An, jedné z nejprofláklejších turistických destinací ve Vietnamu. Přitom je to vynikající základna pro výlety po okolí, místo, kde nasajete vietnamskou kulturu, i ráj pro gurmány. I koupání na pláži tu můžete zažít, jen sem nesmíte jezdit v zimě jako my...

Ale dost výčtů, chceme něco vidět a tady je v šest tma. Po snídani a jedné tradiční silné kávě s kondenzovaným mlékem vyrážíme z města směrem na sever, do hor. Ještě než k nim dorazíme, čeká nás deset kilometrů podél pláže, kde si na prázdné rovné silnici konečně začínám

motorku pořádně užívat a nebojím se trochu přidat plyn.

## Šťěstí přeje připraveným

„Hej, tady nutně potřebuju mít fotku vlaku!“ volám nadšeně na Adama poté, co jsme zastavili na jedné vyhlídce. Železnice se tu zakusuje do kopce, který se prudce zvedá od pláže. „No jo, jenže tu jezdí jenom čtyři denně,“ odpovídá pesimisticky Adam. A slunko už svítí jen na vrchol hory, aby za chvíli zapadlo úplně. Musím si zjistit jízdní řád a vyrazit sem nějaký další den.

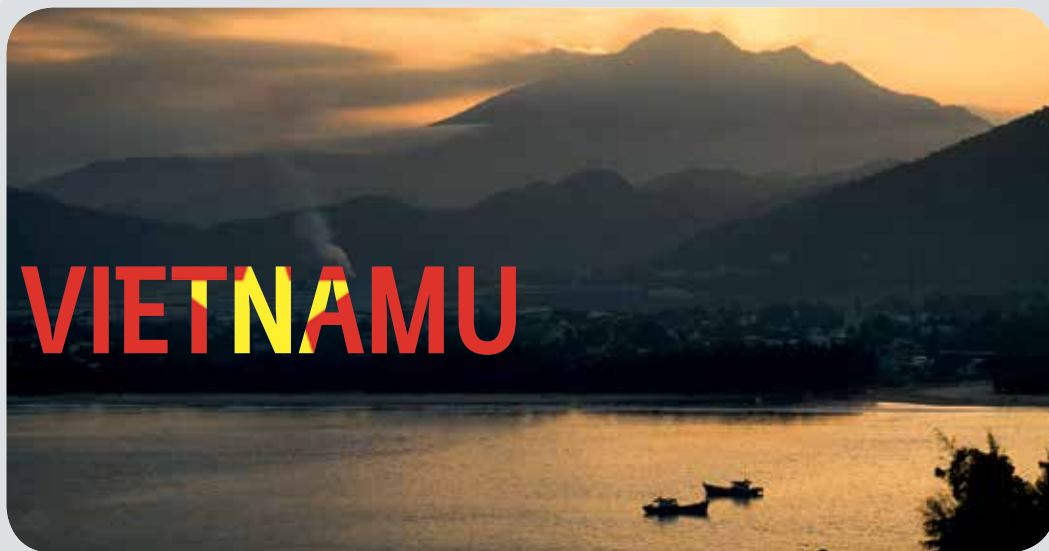


Vyjíždíme ještě o kus výš na místo, odkud bude lépe vidět západ slunce. Vrchol hory zahalený v mraku se barví do oranžova a slunce chvíli na to úplně mizí za obzorem. Ohlížím se k tunelu v dálce a přemýšlím, odkud budu příště fotit železnici. Možností je milion. Třeba tam, kde teď jede ten vlak. Cože? Vlak? Téměř jsem si ho v té obrovské zelené ploše nevšiml. S radostí





# Šotouše ve VIETNAMU



mačkám spouštět a vyrážíme na rychlou cestu zpět, ať to do města stihneme za světla.

## Opuštěný střípek dokonalosti

Horský průsmyk nás nalákal, a tak o pár dní později opět nasedáme na motorky. Tentokrát už žádné zajišťky do okolních vesniček a rýžových polí, jedeme rovnou směrem na Huê. Stejně jako železnice fungovala i tato silnice – Highway 1 – jako hlavní spojnice severního a jižního Vietnamu a právě zdejší úsek patřil k těm nejnebezpečnějším. V roce 2005 ale našťastí Vietnamci otevřeli skrz hory nový tunel, kam se přesunula většina dopravy. Na původním úseku silnice tak dnes potkáte jen motorky a výjimečně nákladáky s benzinem nebo naftou, které do tunelu nesmí. Z obávaného Đèo Hải Vân – Průsmyku oceánské mlhy – se tak stala jedna z nejoblíbenějších vyhlídkových tras v celé jihovýchodní Asii. Pokud sledujete Top Gear, určitě jste ji zaznamenali,

že Jeremy Clarkson ji označil za „opuštěný střípek dokonalosti“. Před posledním úsekem stoupání na chvíli zastavujeme a fascinovaně pozorujeme mlhu, která z průsmyku proudí dolů do údolí, jako by to byla řeka. V tu chvíli se ke mně opět obrací štěstí, z tunelu vyjíždí další vlak. Teď už vím, v kolik jezdí, to by byl hřích si na něj někde nepočkat. Původní plán byla fotka na dlouhém ocelovém mostě přes ústí řeky, nakonec mi ale přijde o hodně zajímavější snímek s lidmi – železnice tu vede vesnicí a těsně ke kolejím sahá malý trh.

Přímo u přejezdu prodává zeleninu babička, kterou při hledání vhodné kompozice nemůžu nevyfotit. Obsluha z budky zavírá závory a já se začínám modlit, aby tam babička zůstala sedět. Tuší, co mám, za lubem – šibalsky se na mě usmívá. Zahoukání, rachot mostu, za chvíli je tu.

## Vietnamci jsou pohodáři v jakémkoli věku

„Ne, prosím!“ Nějaká paní mi leze přímo do záběru. Mám asi tak pět vteřin a jsem si jistý, že mi nebude rozumět ani slovo. Už jsem se s fotkou v duchu rozloučil, ale babička rychle paní chytá za rameno a táhne ji dolů. Sice pořád překáží, ale aspoň něco. Na poslední chvíli babička vykukuje a směje se na mě. Je to tam, díky!

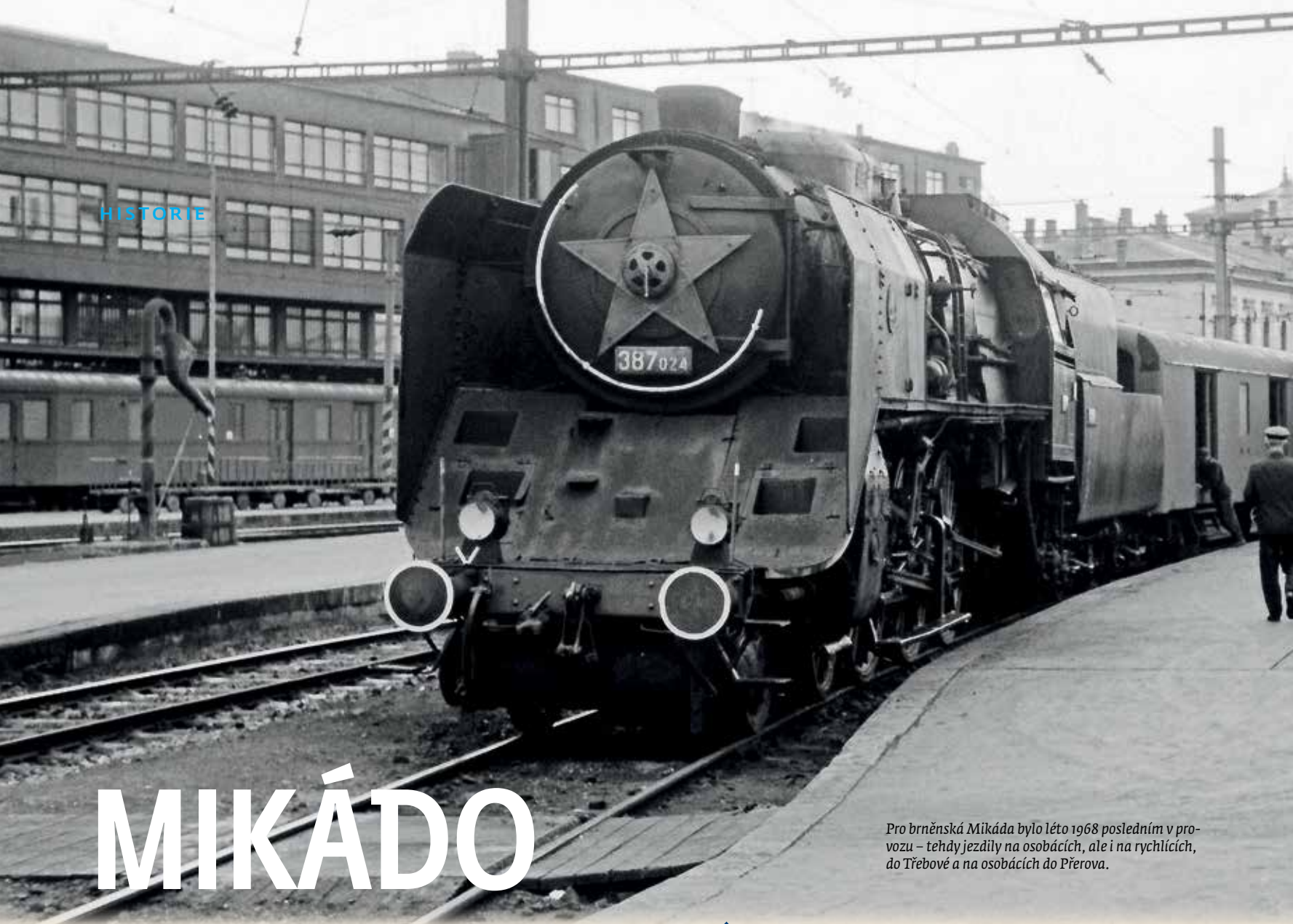
Prapůvodní plán, povozit se ve Vietnamu vlakem tedy nevyšel, ale jiné zážitky mi to vrchovatě vynahradily. Ukázalo se, že Vietnamci jsou hned po Íráncích nejpohodovější a nejpřátelštější národ, který jsem kdy na cestách potkal. Proto jsem se k nim rozhodl vrátit už za pár týdnů a splnit předsevzetí. Tentokrát se mi svezení vlakem podaří!

## ŠOTOINFO:

Nejrychlejší vlak zvládne 1 726 kilometrů dlouhou trať mezi Hanojí a Saigonem (Ho Chi Minh) projet za 30 hodin, přičemž při své cestě podél pobřeží projíždí mnoha dechberoucími scenériemi. Právě úsek mezi Huê a Da Nangem patří k nejkrásnějším. Jako většina ostatních tratí ve Vietnamu využívá tato nejdůležitější spojnice rozchod 1 000 mm a provoz zajišťují dieselové lokomotivy. Některé z nich přitom v 80. letech vyrobila pražská lokomotivka ČKD. Šestinápravová lokomotiva D20E na snímku je ale novější, v roce 2006 ji do Vietnamu dodal německý Siemens.







Pro brněnská Mikáda bylo léto 1968 posledním v provozu – tehdy jezdily na osobáčích, ale i na rychlících, do Třebové a na osobáčích do Přerova.

# MIKÁDO

## 90 let ikonické elegance

Zkonzumovalo až dvě tuny uhlí za hodinu a za stejnou dobu se do jeho válců dostala pára odpařená z 90 litrů vody. Krmit jeho ohnivý chřtán na špičkových výkonech bylo nad síly jednoho topiče, proto se o neskutečnou dřinu museli dělit dva. Hospodyňky u trati mezi Přerovem a Prahou před jeho průjezdem spěšně uklízely bělostné prádlo a kouřová vlečka sazí ze zběsile oddychující mašiny jim brala zdravý rozum. Přesto na něj (nejen malí) kluci koukali s otevřenou pusou a chlapi se v „kuchyni“ dmuli pýchou. Vodili mašinu, která přijela psát dějiny, podobně jako účes, po kterém ho pojmenovali. Mikádo!

VÁCLAV RUBEŠ | FOTO: ONDŘEJ ŘEPKA ARCHIV JOSEFA MOTYČKY

**B** ylo dvanáctého května 1926. Vzducholoď Norge jako první prokazatelně dosáhla severního pólu a svět byl opojen z prolovení dalšího limitu vědy a techniky. O tři týdny později proběhl akt, který svět nijak neohromil, byl však významným milníkem pro tuzemskou železnici. ČSD převzaly do inventárního stavu první stroj řady 386.o. Až později se ukázalo, že tímto dnem odstartovalo období vrcholné elegance i výkonů páry v mezi-válečném období a Mikádo se stalo symbolem této zlaté epochy. Synonymum pro krásu na kolejích letos slaví neuvěřitelných 90 let.

### Souboj s hmotností

Fascinující příběh – pro spoustu příznivců nekrásnějšího parního oře všech dob i kontinentů – začal na počátku roku 1925, kdy ČSD objednaly nový typ rychlíkové lokomotivy. Měla jí být do vínku dána schopnost uhánět po rovině s rychlíkem o hmotnosti 500 tun rychlostí 110 km/h. Toho nebyly tehdejší „vlajkové lodě“

(dvojčité ř. 365.o ani sdružené čtyřválcové ř. 375.o) schopny. Volba proto padla na trojčlenný stroj s hmotností 16t na nápravu a označením řadou 386.o.

Konstrukce a výroby se ujaly Škodovy závody v Plzni v čele s šéfkonstruktérem německého původu Oskarem Dolchem. Některé prameny uvádějí, že šlo o Švýcara, odpůrci však uštěpačně tvrdí, že do Švýcarska se Dolch dostal maximálně jako turista. Ať tak či onak, jeho týmu se podařilo zkonstruovat stroj, který neměl v tuzemsku obdoby. Mikádo mělo dosud největší kotel, jeho trámcový rám byl poprvé ve střední Evropě odlit z vanadiové oceli. Svým způsobem šlo o „technologický demonstrátor“ úrovně našeho tehdejšího průmyslu.

První lokomotiva byla dodána 27. května 1926, dalších pět od 5. do 28. června. Přestože bylo při stavbě použito nejnovějších poznatků konstrukce i materiálů, při kontrolním vážení hotové lokomotivy se ukázalo, že předepsaná hmotnost na nápravu byla překročena o 600 až 900 kg. A to byl kardinální problém. Pro zamýšlené nasazení na trati Přerov – Praha byla

proto Mikáda příliš těžká. ČSD přistoupily k improvizaci a lokomotivy po tři roky dislokovaly ve výtopně Plzeň, odkud vozily osobní vlaky do Prahy. Mezitím došlo k přečíslování z řady 386.o na 387.o a zároveň byly na hlavní tepně z Prahy na východ provedeny nezbytné stavební úpravy. Ty přinesly zvýšení traťové rychlosti z 80 na 90 km/h, byť s řadou omezení ve stanicích (v pěti musela být snížena dokonce na 30 km/h!).







„  
Je to přesně ten typ  
lokomotivy, které  
když zatáhnou za vlak,  
máte pocit, že se  
vagony rozjely samy.

Jindřich Bek,  
železniční historik, odborník  
na parní lokomotivy, autor  
několika drážních publikací, 1992

### Z Plzně do Přerova

Mikáda se z „vedlejšího angažmá“ v Plzni do role rychlíkových hvězd dostala od 17. května 1929. A hned ukázala, že oprávněně. Tam, kde dosavadní nosná rychlíková řada 375.0 vozila 8 až 9 čtyřnápravových vozů (330 – 360 tun) a mezi Přerovem a Prahou dosahovala jízdní doby 4 hodiny 53 minut, zvládlo Mikádo vozit až dvanáctivozové rychlíky za 4 hodiny 40 minut. Do Přerova se v roce 1929 „odstěhovalo“ všech šest dosud vyrobených Mikád, pět bylo v turnusu, šesté jako provozní záloha.

Protože zkušenosti byly více než dobré, v polovině roku 1929 objednaly ČSD u Škodových závodů dalších pět strojů (387.007 – 387.011). Ty byly dodány v dubnu 1930 a dislokovány opět v Přerově. Nastala doba „pilotů na železných ořích“ a „strážců ohnivé výhně“, jak barvitě popisuje ve svých pamětech Vlastimil Mareš (Železničář, ročník 1975), který patřil k největším znalcům této řady. Jako důkaz potenci-

álu, který v Mikádech objevily strojní čety, uváděl bezpočet příkladů krácení zpoždění a jízdních dob. Například 6. července 1933 se strojní četa na stroji 387.011 podařilo s rychlíkem č. 147 o hmotnosti 535 tun zkrátit jedennáctiminutové zpoždění v úseku Choceň – Praha a do cíle dorazit s minutovým náskokem.

Společnost strojním četám dělal velmi rád a velmi často i akademický malíř Vilém Kreibich, otec designu a barevného řešení pozdějších parních lokomotiv. Velmi se obdivoval umu i dřině celé řady strojvedoucích a topičů, bylo tradicí, že četu za úžasný zážitek odměnil cigaretkou. Možná proto se právě Mikádo se stalo častým námětem jeho maleb.

### Expanze do dalších výtopen

Mikáda si vydobyla pověst rychlíkové legendy doslova pár let po dodání do Přerova a s tím, jak se zvyšovala únosnost tratí, si ČSD uvědomovaly, že jde o takřka dokonalý stroj. V roce 1932 proto byly objednány další lokomotivy (10 na počátku roku a 5 koncem). Dalším „mikádovým“ depem se stala výtopna Praha a objednávky pokračovaly v rychlém sledu stejně

jako místa, kde byla doma. Postupně se dostala do Břeclavi, Bratislavy či Brna-Horních Heršpic. Poslední, 387.043, bylo dodáno 15. prosince 1937 do pražské výtopny.

Sloužila spolehlivě, četám se otiskla do rukou i srdcí. Během krušných válečných let se Mikáda podívala i na koleje Říše. Od 1. února 1944 převzala vozbu rychlíků Praha – Drážďany a Praha – České Velenice – Vídeň. Svým půdlem sdělení strojvedoucích, kteří s Mikády jezdili do Vídně a Drážďan, vzbuzovaly tyto barevné krasavice mimořádnou pozornost nejen u železničních zaměstnanců, ale i u cestujících a široké veřejnosti. Obdivován byl nejen vzhled, ale též elegancie a jemnost provedení tyčí pohonu a pák rozvodu jako „jemná mechanika ve velkém“.

### Král je mrtev, ať žije král!

Zatímco Mikádo kralovalo rychlíkům, na rýsovacích prknech plzeňské Škodovky se začal rodit jejich pokořitel – Albatros. Od roku 1947, kdy byla nová řada rychlíkových lokomotiv řady 498.0 nasazována do provozu, začal počet Mikád v kmenových výtopnách Praha a Přerov pomalu klesat. Pod hořáky autogenu ale ještě neskončila. Dále se uplatňovala v dopravě rychlíků a osobních vlaků, později i lehčích nákladních, zejména na trati Praha – Děčín. Ještě v roce 1965 bylo v děčínském depu dislokováno 22 strojů řady 387.0. Jejich význam ale s postupující motorizací i elektrizací klesal.

Stále častěji byla vídána sice jako vlaková, ale už jen s tenkou stužkou kouře udržovaného ohně, s přípřeží dunících a novotou svítících „traktorů“. Pravděpodobně posledním Mikádem ve službách ČSD se stal stroj 387.028, zdokumentovaný v roce 1971 s pracovním vlakem u Rohatce. Soumrak jejich provozu hojně dokumentoval také „lokomotivní nestor“ a legendární fotograf Jaroslav Kocourek. Definitivní konec nastal v roce 1974, kdy řada 387.0 v pravidelném provozu skončila. Jejich slávu a podmanivou krásu dnes připomíná poslední vyrobený stroj 387.043, patřící do sbírek Národního technického muzea, toho času neprovozní. Z obce železničářských fandů je často slyšet postesek, jak obrovská škoda (ostuda) je, že tato legenda nemůže stanout v čele nostalgických vlaků. Daleko větší ztrátou je ale to, že muži, kteří stáli u jeho zrodu, ani ti, kteří se ve třicátých letech s hrdostí vykláněli z jeho budky, si s námi o svých zážitcích už nepovídají. Jejich fascinaci dnes připomíná jen žlutnoucí papír a blednoucí fotografie. A přitom to byli právě oni, díky nimž se z Mikáda stala legenda, která okouzluje i ve svých 90 letech. ◆







## Pravidelná rubrika Zelená ulice neskončila, jen se přesunula jinam

Dočetl jsem další číslo Železničáře v novém designu. Musím redakci pochválit za tuto „generační“ změnu, a to ať se jedná o nový formát, tak i o samotnou grafiku. Bohužel mi ale ve verzi pro veřejnost chybí jedna rubrika. A tou je Zelená ulice – Informace nejen pro strojvedoucí. Pro mě jako ne-železničáře bylo příjemné číst, že na dráze pracují lidi, kterým není jedno, co se v jejich okolí děje, a navrhuji zlepšení, které mají větší či menší dopad na stabilitu jízdy. Rád bych se přimluvil za obnovení této rubriky.

MICHAL POMEISL

*Odpověď redakce: Rubrika Zelená ulice z Železničáře zmizela jen částečně. Přešla do mutace Železničář-zpravodaj, určené pro zaměstnance ČD. Těm byly informace v této rubrice určeny primárně. Chápeme, že mohla být zajímavá i pro čtenáře mimo firmu, nicméně rozdělením komunikační strategie ven a dovnitř jsme sledovali právě možnost informování našich kolegů v provozu takovým způsobem, který by autorům umožňoval uveřejňovat i internější informace, které by se „ven“ dostávat neměly. Proto byla tato rubrika přesunuta do periodika pro interní komunikaci a s jejím návratem nepočítáme.*

## Jak to vypadá s obnovením vlakového spojení z Moldavy do Holzhau?

Po čase jsem si prošel starší čísla Železničáře a v čísle 1/2010 jsem narazil na článek s titulem Pojedou opět vlaky do Holzhau? Ve zkratce připomenu, o co jde. V textu se píše o eventuelním znovu propojení Moldavy v Krušných horách s městem Holzhau, které je součástí obce Rechenberg-Bienenmühle, a tedy opětovném ucelení celé dráhy z Mostu až do Freibergu. Už v té době se uskutečnily nějaké kroky k uskutečnění této myšlenky a jak se v článku píše, provoz by měl být podle původních plánů zahájen v roce 2011. Jak ovšem už dobře víme, je rok 2016 a vlaky z Moldavy do Holzhau zatím nemají po čem jezdit. Napadlo mě, jestli byste nemohli zjistit, jak to v současné době s tímto záměrem opět propojit krušnohorskou Moldavu s Holzhau vypadá nyní, a seznámit s tím v Železničáři ostatní čtenáře. Mám pouze hrubé informace, jak to s projektem ve skutečnosti je. Děkuji předem za odpověď a přeji mnoho úspěchů.

VÍT MRHAL

*Odpověď redakce: Děkujeme za váš příspěvek a věcnou připomínku. Tomuto tématu se na stránkách Železničáře budeme věnovat v některém z následujících čísel.*

## Díky za transformaci Železničáře do podoby časopisu

Jako pravidelný čtenář Železničáře bych chtěl poděkovat za jeho úspěšnou transformaci do podoby časopisu. Cestopisy, články o zajímavostech na tratích, o novinkách a úspěších našeho železničního strojírenství, náměty na výlety u nás i v blízkém příhraničí včetně železničních zajímavostí, výlety do železniční minulosti, aktuality z provozu, či rozhovory s těmi nejpovolanějšími, ať již z managementu Českých drah či ministerstva dopravy. Rubriky dostaly odpovídající prostor. Osobně bych se rád přimluvil za zařazení křížovky a pro ženy pak tematické rubriky „Rozhovory s dámami na kolejích“. Přimlouval bych se, pokud by to bylo v technických a finančních možnostech vydavatele, za oděnění časopisu do „krčivzdornější“ obálky (podobně jako má magazín ČD pro vás), která vydrží bez úhony i to neintenzivnější čtení.

RENĚ ŠEVČÍK

*Odpověď redakce: Rubriky se ještě budou dále vyvíjet. Na čtenáře z řad něžného pohlaví jsme mysleli, například v minulém čísle jsme uveřejnili text o malířkách železnice. Naopak s křížovkami nepočítáme. Pevnější vazba je otázkou budoucnosti.*

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

## PŘEČETLI JSME ZA VÁS

### Z Čech na Moravu chybějí koleje

Mezi Prahou a Moravou jezdí především přes Českou Třebovou příliš mnoho vlaků – mají problém se na trať vtěsnat. Stát vymýšlí, co by se s přeplněnou tratí dalo ještě dělat. „V podstatě se dá říct, že z Prahy na Moravu chybí dvě koleje,“ říká Tomáš Záruba z Centra pro efektivní dopravu. Podle něj stát v minulosti zaspal a nepočítal s nárůstem počtu vlaků. „Podstatné je hlavně, aby se chyby s kapacitním podceněním projektů dále neopakovaly,“ dodal Záruba. K velkým problémům s kapacitou došlo nástupem soukromých dopravců, který však přilákal na železnici více lidí. Na nedostatečnou kapacitu si stěžují osobní i nákladní dopravci. Ministerstvo dopravy přitom už v jednom z materiálů zkoumá, že by kvůli plně trati začalo regulovat provoz dálkových vlaků. Správa železniční dopravní cesty, které trať patří, nepředpokládá, že by na trasu přidávala další koleje. Podle mluvčího Marka Iliáše půjde spíše cestou úprav a zlepšení v jednotlivých úsecích. Chystá se modernizace úseku Dluhonice–Prosenice u Přerova či přestavba železničního uzlu v Ostravě.

MFDNES 29. 2. 2016

### České dráhy vybírají firmu na opravu vagonů

V souvislosti se zapojováním ojetých rakouských vagonů do provozu na tuzemských kolejích přichystaly České dráhy pro železniční opravy zajímavou zakázku. Jde o takzvané periodické opravy, kterými musí každý vagon projít po ujetí přesně daného počtu kilometrů. Celkem půjde o 127 oprav. Národní dopravce počítá, že za čtyři roky provozu za ně vydá přes 300 milionů korun. Zakázka se zatím týká padesátky vagonů pro rychlost 200 kilometrů v hodině, které český dopravce koupil od Rakouských spolkových drah. Celkem dráhy od jižních sousedů převzaly v několika sériích 120 vagonů v provedení první i druhé třídy, některé jsou s dětským kinem, 13 vagonů je určeno pro převoz aut. Dopravce je nasazuje především na mezinárodní linky. „Zatím jsme u těchto vozů dělali vlastními silami především opravy podvozků, nyní je ale třeba začít provádět velké vyvazovací opravy. Proto jsme vypsalí veřejnou soutěž,“ uvedl mluvčí Českých drah Radek Joklík.

E15 2. 3. 2016

### Kraje si vyjednaly více peněz na vlaky

Ministerstvo dopravy dojednalo s hejtmany kompromisní dohodu, podle které bude stát i po roce 2019 finančně přispívat na regionální železniční spoje. Kraje si dokonce finančně mírně polepší, navíc se jim podařilo odrazit snahu státu, který chtěl jako sponzor získat větší vliv na podobu krajských linek. Dohodu také projednala vláda. Rok 2019 je pro českou železnici klíčovým mezníkem, neboť vyprší závazek státu z roku 2009 na lokálky přispívat. Krajům zároveň skončí desetileté smlouvy s Českými drahmi. Pokud by stát nadále na regionální vlaky nedal ani korunu, železnice by skončila v troskách; kraje by zřejmě sáhly po mnohem levnější autobusové variantě. Nová dohoda počítá s tím, že stát do regionů pošle 2,9 miliardy korun ročně plus příslušné inflační navýšení. Tím pokryje všem krajům 30,5 % nákladů na vlaky, zatímco zbytek si hejtmanství doplátí. Model je podobný dnešnímu stavu, kraje si ovšem polepší o 122 milionů korun. Vymohly si totiž za počítání inflace z let 2011 až 2013, kterou stát nijak nekompenzoval. Ministerstvo tak mírně ustoupilo z původních pozic.

E15 9. 3. 2016

### Modernizace železničního koridorů nabírá velké zpoždění

Modernizace tranzitních železničních koridorů se neúměrně prodlužuje. Koridory měly být dokončeny v roce 2010, dostavěné ale budou nejdříve v roce 2021. Stavby jsou předraženy. Vyplývá to ze zprávy Nejvyššího kontrolního úřadu, který prověřil poskytování, použití a čerpání peněz na modernizaci III. a IV. tranzitního železničního koridoru. Podle ministerstva dopravy jsou dílčí zpoždění způsobena především průtahy v oblasti schvalovacích procesů. U kontrolovaných projektů se stavební náklady na jeden kilometr pohybovaly od 117 do 352 milionů korun. „Od cenového normativu, který by měl sloužit k ocenění nákladů při přípravě stavby, se tak liší až o 156 procent, SŽDC ale tento normativ, stejně jako další nástroje pro kontrolu, zda je předpokládaná cena oprávněná, nepoužívala,“ uvedli ve zprávě kontrolori. Náklady na jeden kilometr modernizace byly u III. koridoru 176 milionů korun, u IV. koridoru 203 milionů korun. Ministerstvo dopravy zavedlo závazek používání normativu a dalších kontrolních nástrojů až v únoru 2015. Přitom díky kontrole oprávněnosti nákladů se SŽDC podařilo náklady snížit.

ČTK 7. 3. 2016





**Česká republika – Liberec**  
**WELLNESS HOTEL BABYLON\*\*\*\***

Výhodná nabídka od 1. 4. do 31. 10. 2016  
1 dospělý + 1 dítě do 12 let 1 490 Kč/1 NOC se snídaní.  
Snídaně formou bufetu, neomezený vstup do iQLANDIE, iQPARKU, LUNAPARKU  
s ADVENTURE GOLF, AQUAPARKU a saunového světa po celou dobu pobytu.  
Příplatky za večere formou bufetu 299 Kč/ dospělý, 169 Kč/ dítě 3-11,99 let.  
Tato akce platí v libovolném termínu a libovolném počtu dní.



**Španělsko – Alcoceber**  
**Hotel EURHOSTAL\*\*\*\***

poslední volná místa  
v termínu 7. 9.-16. 9. 2016.  
Letecky, plná penze,  
velice pěkný hotel přímo  
u moře ve velice klidné  
části Alcoceberu.  
Cena po dotaci 14 900 Kč.  
Více na [www.cdtravel.cz](http://www.cdtravel.cz)  
nebo na tel. 972 243 054.

**NABÍDKA ČD TRAVEL**

**Slovensko, Orava**  
**hotel Studnička**

Klidná dovolená ve vyzkoušeném hotelu s domácí kuchyní  
termíny 18. 6. – 17. 9. 2016, pokoje 2–4lůžkové s vlastním soc. zař. a balkonem, **cena po dotaci do 2 650 Kč za osobu a 7 nocí s polopenzí, slevy pro klienty 55+ a děti 3-15 let.**



**Slovensko – Bešeňová**

Kombinovaný pobyt na 3 noci v hotelu Bešeňová\*\*\* v Bešeňově a 3 noci ve Vysokých Tatrách v hotelu FIS\*\*\* zahrnuje ubytování s polopenzí, 2 celodenní vstupy do termálního parku Gino Paradise Bešeňová, vstupy do wellness centra v hotelu FIS, komplexní cestovní pojištění. Doprava je vlastní. **Cena v letních termínech 6 650 Kč po dotaci/dospělá osoba a pobyt, slevy pro děti. Více na [www.cdtravel.cz](http://www.cdtravel.cz) nebo na tel. 972 243 055.**



ČD travel, s.r.o., 28.října 372/5, tel. 972 243 051-55 | e-mail: obch@cdtravel.cz, web: www.cdtravel.cz | provozní doba: pondělí–pátek 9.00–17.00 h  
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



Dopravní vzdělávací institut, a.s. hledá vhodné uchazeče na uvedené pozice. Nabízíme zájemci prosperující firmu, odpovídající smluvní mzdu a technické vybavení, zaměstnanecké benefity.

**Odborný lektor CTV**

**náplň práce:**

- vzdělávání strojevedoucích

**požadavky:**

- ÚSO vzdělání
- 5 let praxe jako strojevedoucí
- dobré vyjadřovací schopnosti
- dobrá znalost předpisů a kolejových vozidel
- znalost práce s PC
- flexibilita, ochota dále se vzdělávat
- trestní bezúhonnost

**místo výkonu práce:**

1 HPP Českořebovsko, 1 HPP Ostravsko, VPP – celá ČR

**kontakt:**

tel. 725 530 580, sek@dvi.cz

**Dopravní lektor RCV**

**náplň práce:**

- vzdělávání zaměstnanců SŽDC, ČDC a ČD

**požadavky:**

- ÚSO vzdělání
- 5 let praxe jako výpravčí
- dobré vyjadřovací schopnosti
- dobrá znalost předpisů a interních norem
- znalost práce s PC
- flexibilita, ochota dále se vzdělávat
- trestní bezúhonnost
- znalost německého jazyka výhodou

**místo výkonu práce:**

1 HPP Hradecko, 1 HPP Českosudějovicko, VPP – celá ČR

**kontakt:**

■ tel. 724 670 450, sek@dvi.cz



ČD-Telematika

Zajímá vás výstavba telekomunikační infrastruktury v dopravních stavbách? Máte podobné zkušenosti a chcete se v této oblasti dále rozvíjet? Staňte se členem našeho týmu.

**Specialista – výstavba infrastruktury**

**Vaší pracovní náplní bude:**

- zpracovávat požadavky obchodního úseku na průzkumy, cenové kalkulace, místní šetření a návrhy technického řešení zakázek, požadavky, obchodního úseku na realizaci zakázek v oblasti výstavby telekomunikační infrastruktury
- zajišťovat návrhy na subdodavatele pro zakázky, předávat podklady a přebírat provedené práce
- vydávat úkoly a komunikovat s výkonnými složkami firmy tak, aby byl dodržován časový harmonogram realizací, průzkumů a zpracování kalkulací
- předávat včas kompletní informace o stavu realizace zakázek a služeb komunikace se zákazníkem v realizaci zakázek a služeb.

**Specialistou výstavby infrastruktury ČD – Telematiky se můžete stát, pokud máte:**

- vzdělání SŠ/VŠ elektrotechnického směru
- minim. 5 let praxe v oboru
- vyhlášku 50/1978 Sb. § 8, náklady na zkoušku plně hradíme, minim. § 6
- zkušenost se stavbami v oblasti telekomunikací výhodou
- samostatnost a zodpovědnost, výborné komunikační schopnosti
- ochotu k práci v terénu, aktivní přístup, spolehlivost
- znalost práce na PC, MS Office
- řídičské oprávnění skupiny B.

**Jako náš nový kolega získáte:**

- prohloubení zkušeností se stavbami v drážním prostředí
- stabilní zájemí a dlouhodobé uplatnění
- profesní vzdělávání
- zaškolení a podporu zkušené pracovní skupiny
- v rámci pracovní doby firemní vůz ve velmi dobrém technickém stavu
- pestrý benefitní program – příspěvek na životní pojištění i penzijní připojištění, poukázky FlexiPass pro volný čas, čerpání benefitů na nákupy v lékárnách, optikách, na dovolenou, stravenky, týden dovolené navíc.

**Místo výkonu práce:**

Celá ČR, pravidelné pracoviště Praha nebo Ostrava

**Nástup:** dohodou

V případě zájmu nám zašlete nám svůj životopis na [kariera@cdt.cz](mailto:kariera@cdt.cz).



ČD-Telematika

Pohybujete se v prostředí telekomunikační infrastruktury? Zajímají vás stavby v drážním prostředí? Máte rádi práci i v terénu? Pak hledáme právě vás!

**Technický zástupce**

**Vaší pracovní náplní bude:**

- zpracovávat nabídky a zajišťovat zpracování kalkulací a technického řešení lokálních projektů
- realizovat projekty – zajišťovat příjem a realizaci zakázek, zpracovávat souhrnná vyjádření k projektovým dokumentacím
- dávat návrhy na změny řešení na stavbách v zájmu investora
- provádět technické prohlídky na nově budovaných technologiích
- evidovat dokumenty ke stavbám – dokumentace staveb, vyjádření, protokoly z přejímek
- koordinovat účast a účastnit se místních šetření a řešení projektů s místním dopadem
- provádět technický dozor na stavbách
- přebírat od zákazníka technologie do služby servisu a údržby
- podílet se na zajištění a organizaci výlukové činnosti telekomunikačního zařízení.

**Technickým zástupcem ČD – Telematiky se můžete stát, pokud máte:**

- vzdělání SO/SŠ elektrotechnického směru
- minim. 2 roky praxe na železnici v některém z oborů sdělovací, zabezpečovací technika (servis, údržba, výstavba)
- znalost stavebního zákona a projekční činnosti
- organizační, komunikační a vyjednávací schopnosti
- odpovědnost a samostatnost
- ochotu k práci v terénu, aktivní přístup, spolehlivost
- vyhlášku 50/1978 Sb. § 8, náklady na zkoušku plně hradíme, minim. § 6
- znalost práce na PC, MS Office ■ řídičské oprávnění skupiny B.

**Jako náš nový kolega získáte:**

- prohloubení zkušeností se stavbami v drážním prostředí
- stabilní zájemí a dlouhodobé uplatnění
- profesní vzdělávání ■ týden dovolené navíc.
- zaškolení a podporu zkušené pracovní skupiny
- v rámci pracovní doby firemní vůz ve velmi dobrém technickém stavu
- pestrý benefitní program – příspěvek na životní pojištění i penzijní připojištění, poukázky FlexiPass pro volný čas, čerpání benefitů na nákupy v lékárnách, optikách, na dovolenou, stravenky

**Místo výkonu práce:** Praha (práce v regionu Středočeského kraje)

**Nástup:** dohodou

V případě zájmu nám zašlete nám svůj životopis na [kariera@cdt.cz](mailto:kariera@cdt.cz).

INZERCE





26. BŘEZNA 2016

### Svezte se historickým vlakem ke skanzenu!

Ve Valašském muzeu v přírodě v Rožnově pod Radhoštěm se o velikonočním víkendu koná jarmark s ukázkami lidových řemesel. V sobotu 26. března se můžete svést z Valašského Meziříčí do Rožnova p. R. zvláštním historickým vlakem taženým parní lokomotivou Matěj. Mezi městy uskuteční vlak dvě jízdy tam i zpět. Z Valašského Meziříčí odjíždí v 8:15 h a ve 12:30 h. Přes Krhovou, Hrachovec, Zašovou, Stráž nad Bečvou a Zubří s ním přijedete do Rožnova p. R. v 8:43 h, resp. 13:14 h. Na zpáteční jízdu z Rožnova pod Radhoštěm se parní vlak vydá v 11:10 h a ve 14:25 h. A kolik stojí jízdenka? Dospělí zaplatí 60 Kč, děti od 6 do 15 let polovinu. Jízdenky lze zakoupit také v předprodeji v ČD centru ve Valašském Meziříčí. Cestující z parního vlaku získají po předložení jízdenky slevu na vstupné do areálu Valašského muzea v přírodě. Bližší informace na [www.cd.cz/zazitky](http://www.cd.cz/zazitky).

**Nejbližší železniční stanice:**  
Valašské Meziříčí/Rožnov pod Radhoštěm



26. A 27. BŘEZNA 2016

FOTO: © MARTIN KALINA



DO 29. BŘEZNA 2016

FOTO: © WWW.OSTERMARKT.CO.AT/GRINNER



OD 29. BŘEZNA DO 3. DUBNA 2016

FOTO: ARCHIV KLUBU ŽELEZNIČNÍCH MODELÁŘŮ PRAHA 7 – BUBNY

### S párou na Královské Velikonoce na Křivoklátě

O velikonočním víkendu 26. a 27. března pojedete z pražského smíchovského nádraží parní vlak směrem Křivoklát, kde v hradním areálu pořádají tradiční velikonoční jarmark. Vlak s historickými vozy ze 40. let minulého století tažený lokomotivou 464.008 (Bulík) odjíždí v sobotu i v neděli ze smíchovského nádraží vždy v 9:40 h. Zastaví v Berouně, na Křivoklát přijede v 11:14 h a dále pokračuje až do Rakovníka (přij. 11:40). Zpět se vlak vydá z Rakovníka v 15:22 h, na křivoklátském nádraží do něj můžete nastoupit od 15:37 do 15:52 h a přes Beroun vás dopraví do Prahy-Smíchova v 17:15 h. Zpáteční jízdenka Praha-Smíchov – Křivoklát stojí 280 Kč, v nabídce je také rodinná zpáteční jízdenka (2+2) za 570 Kč. Po předložení zpáteční jízdenky parního vlaku bude poskytnuta 20% sleva na vstupném na hrad. Vstupenka na hrad umožní volný vstup na jarmark. Více na [www.cd.cz/zazitky](http://www.cd.cz/zazitky).

**Nejbližší železniční stanice:**  
Praha-Smíchov/Beroun/Křivoklát/Rakovník

### Osłavy svátků jara před Schönbrunnem

Nejen v době adventu, ale i kolem Velikonoce panuje v rakouské metropoli dokonalá sváteční atmosféra. Takřka na všech místech, kde se ve Vídni konají vánoční trhy, najdete také velikonoční jarmarky. K nejnavštěvovanějším patří trhy na náměstí Am Hof nebo na Freyungu. Na 60 prodejních stánků s nabídkou různých laskomin, malovaných vajíček a dalších velikonočních ozdob, výrobků ze dřeva a keramiky nebo ručně dělaných šperků najdete na velikonočním trhu před zámkem Schönbrunn. Pro malé i velké návštěvníky tu mají připraven také pestrý doprovodný program. Děti si mohou zadovádat s velikonočním maskotem – rozpustilou slepičkou Robertou, hledat ukrytá vajíčka či si zkusit v Zajíčkově velikonoční dílně vyrobit různé velikonoční dekorace nebo figurky z marciánu. O velikonočním víkendu a každou neděli zpřijemní návštěvu trhu jazzové a swingové koncerty.

**Nejbližší železniční stanice:**  
Wien Hbf/Wien Meidling

### Na pražskou Letnou na výstavu mašinek

V budově Národního zemědělského muzea na pražské Letné bude od 29. března do 3. dubna k vidění výstava modulových kolejí ve velikosti Ho a Hoe (měřítko 1:87) Klubu železničních modelářů z Prahy 7 – Buben. Kolejističtve Ho tvoří běžnou trať s rozchodem modelových kolejí 16,5 mm, kolejističtve Hoe bude úzkorozchodné s modelovým rozchodem kolejí 9 mm. Návštěvníkům výstavy se na kolejističtve představí zejména modely vozidel bývalých ČSD z období 1921 až 1992. K jejich obměně dojde podle železničtve modelářských epoch a to tak, že při zahájení výstavy v úterý 29. 3. se předpokládá provoz vozidel z epochy II (modely z období let 1921–1945), ve středu 30. 3. a ve čtvrtek 31. 3. by měl být provoz v epoše III (modely z období let 1945–1968) a od pátku 1. 4. do neděle 3. 4. pak v epoše IV (modely z období let 1968–1992). Výstava je přístupná v uvedené dny od 9 do 17 hodin.

**Nejbližší železniční stanice:**  
Praha-Dejvice/Praha-Holešovice/  
Praha Masarykovo n./Praha hl. n.