



FOTO MICHAL MÁLEK

Muzeum  
Lužná u Rakovníka

Na příznivce železniční nostalgie myslíme i v letošní sezoně.

## Lužná otevřela své brány

Velikonoční sobota a neděle 19. a 20. dubna byly letos ve znamení zahájení sezony Železničního muzea ČD v Lužné u Rakovníka. Parní podporu po oba dny obstarala děčínská Šlechtična 475.179 ze stavu DHV, která sem v rámci oslav na Křivoklátě došla se zvláštním vlakem Praha-Braník – Beroun – Rakovník – Lužná. I kdyby oddychování kompresoru a voňavá oblaka mourovatého dýmu pod břízami muzea chyběly, návštěvníci by si sem stejně cestu našli. Vědí, že každý rok je zde možné něco nového obdivovat a objevovat.

Muzeum v Lužné je znovu otevřeno pro veřejnost! Mnohé z letošních novinek už bylo vyzkoušeno jinde, tak jen zopakujeme, že na jaře se podařilo dopravit z Českých Velenic do Lužné rozebranou parní lokomotivu 414.096, kterou by v budoucnu měla čekat oprava. V Lužné zakotvil i salonní vůz prezidenta Masaryka. Pomocí venkovní rampy umístěné mezi stáním rotundy bude umožněn návštěvníkům pohled okny do tohoto pojízdného klenotu vyrobeného v roce 1930, podobně jako je tomu v hale Národního technického muzea. Stejně tak by rampa měla nabídnout pohodlný přístup na stanoviště parní lokomotivy Štokr 556.0271. Tato expozice však bude otevřena až během roku po provedení patřičných úprav.

**Představí se opravená Rosnička**  
Názornou reklamní upoutávkou na jedinou úzkorozchodnou dráhu v provozu ČD Třemešná ve Slezsku – Osoblaha je v Lužné nově motorová lokomotiva TU 47.016, jedna z nejstarších motorových lokomotiv u nás, ke které ještě přibude úzkokolejný vůz Balm/u. V areálu se nachází i parní Rosnička 464.202 NTM, která díky sbírce vyhlášené Nadací Okřídlené kolo má již opravený kotel a protože rozsah opravy byl větší, musela se převézt do Lužné. Lokomotiva by se, pokud vše půjde hladce, měla slavnostně představit veřejnosti již v polovině května. Z letošních plánů ještě připomeňme chystanou opravu tendrovky 433.001 z Brna. Její vý-

vaz by měl být proveden také v Lužné a kotel dodavatelky opraví společnost SEA Kolín. Opravovat do provozního stavu by se měly podle kapacitních a personálních možností i lokomotiva 556.0298 a 534.0323. Není to jednoduché, protože nejen o vozidla se stará pouhých sedm zaměstnanců, odborníků v manuálních profesích.

### Těšte se na překvapení

Pokračovat by měla spolupráce s Československou obcí legionářskou na projektu Legiovlak. Ten má široké veřejnosti připomenout důležitou úlohu našich legionářů při vzniku republiky (od zahájení první světové války letos v létě uplyne sto let). „Další překvapení nebudeme prozrazovat, ale návštěvníci se určitě letos mají na co těšit,“ láká do Lužné vrchní přednosta Depa historických vozidel Jindřich Rachota. Brány Železničního muzea ČD v Lužné u Rakovníka se pro letošek uzavrou na státní svátek 28. října.

Jakýmsi středobodem činnosti Depa historických vozidel a muzea bude poslední zářijová sobota, kdy se v Břeclavi uskuteční oslava 175. výročí jízdy prvního parního vlaku na našem území. V této souvislosti je třeba zmínit, že široká i odborná veřejnost pozitivně vnímá tyto aktivity Českých drah. Národní železniční dopravce tak ukazuje, že vedle své hlavní činnosti pamatuje i na milovníky drážní nostalgie a že si umí vážit dědictví šikovných předků.

→ Pokračování na straně 2

### SLOUPEK

#### Zaměstnanci DHV přes zimu nezháleli

Luženské muzeum Českých drah, převzaté 1. července 1999 coby jedna z neperspektivních strojových stanic, to nejsou zdaleka jen nablýskané exponáty parních a jiných krásavic na kolejích. To je také nekončící práce, popřípadě přesvědčování vedení a partnerů o smysluplnosti těchto činností a shánění prostředků. Aby byli návštěvníci v Lužné opravdu spokojeni, tak do prvního parního víkendu 10. a 11. května

**Jindřich Rachota**

vrchní přednosta Depa historických vozidel

musíme dokončit opravu dalších kolejí v muzejním depu, která byla započata už v minulých letech, a rovněž opravu hlavní příjezdové koleje do depa a koleje s přejezdem u vstupu do muzea.

Naši zaměstnanci přes zimu nezháleli a pracovali jak na vozidlech, dalších exponátech, tak i na objektech muzea, aby příprava na novou sezonu proběhla zcela hladce. Mezi takzvané zlaté hřeby letošní sezony bude bezpochyby patřit setkání provozuschopných parních lokomotiv o víkendu 21. a 22. června, kdy se zájemci mohou svězt zvláštními historickými vlaky mezi Lužnou u Rakovníka a Prahou, Krupou a Řevničovem. Tradiční Model víkend proběhne 13. a 14. září, přičemž tato populární akce bude spojena se setkáním šestnápravových motorových lokomotiv. Kromě toho během roku poskytujeme naše vozidla na nostalgické akce v regionech.

Na tomto místě chci poděkovat všem zaměstnancům depa za práci, kterou odvádějí i ve svém volném čase, aby železniční nostalgie mohla fungovat v důstojných podmínkách. V Lužné u Rakovníka rádi uvítáme všechny zájemce o drážní historii, milovníky parních i motorových vozidel – včetně úzkorozchodných – i modelové železnice. Těšíme se na vás!

### INFORMUJEME

## Organizační struktura ČD prošla v květnu změnami

S účinností od 1. května 2014 vstoupilo v účinnost nové organizační uspořádání ČD. Změny přijalo představenstvo společnosti 22. dubna – po jednání s odborovými organizacemi. Počet útvarů na Generálním ředitelství se snížil z 22 na 18, přičemž šest zaniklo a dva vznikly. Došlo také ke zrušení funkce tajemníka generálního ředitele. Byla zrušena funkce náměstka generálního ředitele ČD pro průřezové činnosti, přejmenována se funkce náměstka generálního ředitele ČD pro ekonomiku a techniku na náměstka generálního ředitele ČD pro ekonomiku a finance; nově vznikla místa náměstků generálního ředitele ČD – 1) pro regionální integraci, 2) pro korporátní projekty a logistiku.

### Úpravy v odborech a v kancelářích náměstků

Představenstvo rozhodlo o zrušení Odboru marketingu (O18), který byl převážně včleněn do Odboru obchodu osobní dopravy (O16). Zanikl také samostatný Odbor bezpečnosti (O30), který se stal součástí O17 – nově s názvem Odbor interního auditu, kontroly a bezpečnosti. Odbor správy nemovitostí (O31) a Odbor prodeje zbytného majetku (O32) vytvořily jeden celek s označením Odbor správy a prodeje majetku (O32). Z Odboru zahraničního (O5) se opět stalo oddělení – pod Kanceláři generálního ředitele. Zanikla Kancelář náměstka ředitele ČD pro správu majetku a Kancelář náměstka generálního ředitele ČD pro průřezové činnosti.

Naopak došlo ke zřízení Odboru regionálních obchodních center (O15) a Odboru pro korporátní projekty a rozvoj (O20). Kancelář náměstka generálního ředitele ČD pro ekonomiku a techniku změnila název na Kancelář náměstka generálního ředitele ČD pro ekonomiku a finance.

### Přesuny v kompetencích

Do přímé řídicí působnosti generálního ředitele se nově dostaly Odbor investic (O3) a Odbor kolejových vozidel (O12), který řídí depa kolejových vozidel a Depo historických vozidel. Součástí Kanceláře ge-

nerálního ředitele se stal nejen zrušený Odbor zahraniční (O5), ale i část zrušené Kanceláře náměstka generálního ředitele ČD pro správu majetku. Naopak Odbor interního auditu, kontroly a bezpečnosti (O17) přešel do přímé kompetence představenstva společnosti. Představenstvo nyní řídí i Odbor personální (O10).

Nově zřízený úsek náměstka generálního ředitele ČD pro regionální integraci zahrnuje Odbor regionálních obchodních center (O15). Do nového úseku náměstka generálního ředitele ČD pro korporátní projekty a logistiku patří Odbor korporátní projekty a rozvoj (O20), Odbor informatiky (O22) a Odbor centrálního nákupu a logistiky (O8) – včetně řízení Zásobovacího centra. Náměstek generálního ředitele ČD pro správu majetku sice přišel o svou kancelář, ale nadále řídí regionální správu majetku, Odbor správní (O4) a sloučený Odbor správy a prodeje majetku (O32).

Náměstek generálního ředitele ČD pro ekonomiku a finance má ve své kompetenci kromě kanceláře také Odbor ekonomiky (O1) a Odbor strategického controllingu (O6) – plus Odúčtovnu přepravních tržeb a Centrum interních služeb. Změny v úseku náměstka generálního ředitele ČD pro osobní dopravu spočívají ve zmíněném zániku Odboru marketingu (O18). Nadále sem patří jak jeho kancelář, Odbor provozu osobní dopravy (O11) a Odbor obchodu osobní dopravy (O16), tak řízení krajských center osobní dopravy a Vlakové doprovodu osobní dopravy.

### Počet oddělení se snižuje

V souvislosti se změnou organizační struktury představenstvo zrušilo na Generálním ředitelství pracovní místa odborných poradců a neobsazená pracovní místa. Současně se snížil počet oddělení, která pro příště bude možné vytvářet při minimálním počtu 1+6 systémizovaných položek. Zaměstnanci Českých drah se mohou seznámit s aktualizovaným organizačním řádem včetně schématu organizační struktury v informačním systému NORMIS.

PETR HORÁLEK

### Oboustranný plakát pro všechny předplatitele

Na čtenáře, kteří si platí odběr Železničáře, čeká v tomto čísle bonus s tematikou ČD Cargo.



PRO ZAMĚSTNANCE



## Personální změny ve vedení společnosti

Přinášíme přehled personálních změn ve vedení Českých drah, ke kterým došlo na zasedáních představenstva ČD v posledních měsících.

### Zasedání 4. března 2014:

- Lenka Zohnová byla odvolána z funkce ředitelky kanceláře náměstka generálního ředitele ČD pro ekonomiku a techniku (k 4. 3. 2014) a jmenována ředitelkou kanceláře generálního ředitele (k 5. 3. 2014).
- Jiří Kešner byl odvolán z funkce ředitele kanceláře generálního ředitele (k 4. 3. 2014) a jmenován ředitelem kanceláře náměstka generálního ředitele ČD pro ekonomiku a techniku (k 5. 3. 2014).
- Antonín Hájek byl jmenován ředitelem Odboru interního auditu a kontroly (k 5. 3. 2014).

### Zasedání 25. března 2014:

- Petr Vincenz byl odvolán z funkce ředitele Odboru bezpečnosti a z funkce Bezpečnostního ředitele (k 25. 3. 2014).
- Jiří Zachař byl odvolán z funkce ředitele Centra interních služeb (k 31. 3. 2014) a jmenován ředitelem Odboru informatiky (k 1. 4. 2014).
- Antonín Hájek byl pověřen řízením Odboru bezpečnosti (k 26. 3. 2014).

Současně představenstvo ČD vzalo na vědomí rezignaci Dagmar Holadové na funkci ředitelky Odboru informatiky (k 31. 3. 2014) z důvodu přijetí pracovního místa ředitelky Odboru IT SZDC

### Zasedání 31. března 2014:

- Václav Sosna byl odvolán z funkce vrchního přednosty Depa kolejových Praha (k 31. 3. 2014).
- Miroslav Kupec byl jmenován do funkce vrchního přednosty Depa kolejových vozidel Praha (k 1. 4. 2014).
- Ladislav Hejduk byl jmenován ředitelem Centra interních služeb (k 1. 4. 2014).

Bohuslav Stečinský se vzdal místa ředitele Odboru prodeje zbytného majetku (k 30. 4. 2014).

### Zasedání 1. dubna 2014:

- Martin Ďurina byl jmenován náměstkem generálního ředitele ČD pro správu majetku (k 1. 4. 2014).

### Zasedání 8. dubna 2014:

- Ludka Hnulíková byla jmenována do funkce ředitelky Odboru provozu osobní dopravy (k 8. 4. 2014).

### Zasedání 29. dubna 2014:

- Ivo Veselý byl odvolán z funkce náměstka generálního ředitele ČD pro průřezové činnosti (k 30. 4. 2014) a jmenován ředitelem Odboru personálního (k 1. 5. 2014).
- Ludvík Urban byl odvolán z funkce ředitele KCOD Zlín (k 30. 4. 2014) a jmenován náměstkem generálního ředitele ČD pro regionální integraci (k 1. 5. 2014).
- Lenka Hrdinová byla pověřena řízením KCOD Zlín (k 1. 5. 2014).
- Richard Pinc byl jmenován náměstkem generálního ředitele ČD pro korporátní projekty a logistiku (k 1. 5. 2014).
- Funkce Pavla Krtka byla přejmenována na náměstek generálního ředitele ČD pro ekonomiku a finance (k 1. 5. 2014).
- Šárka Cidlinská byla jmenována ředitelkou Odboru správy a prodeje majetku (k 1. 5. 2014).
- Věra Marková byla odvolána z funkce ředitelky Odboru personálního (k 30. 4. 2014).
- Jiří Havlíček byl odvolán z funkce ředitele Odboru zahraničního (k 30. 4. 2014).
- Stanislav Bytnar byl odvolán z funkce ředitele Odboru správy nemovitostí (k 30. 4. 2014).
- Milan Čermák byl odvolán z funkce ředitele kanceláře náměstka generálního ředitele ČD pro správu majetku (k 30. 4. 2014).
- Antonín Hájkovi bylo zrušeno pověření k řízení Odboru bezpečnosti (k 30. 4. 2014).
- Zdeňku Větrovcovi bylo zrušeno pověření k řízení Odboru marketingu (k 30. 4. 2014).

(op)



### Otevírací doba Muzea ČD v Lužné

19. 4.–31. 5., 1. 9.–28. 10.: sobota, neděle, svátky  
1. 6.–31. 8.: úterý až neděle, svátky  
Otevřeno je vždy od 9.30 do 17.00 hodin.  
Blíže informace najdete na [www.cdmuseum.cz](http://www.cdmuseum.cz).

## Na příznivce železniční nostalgie myslíme i letos

→ Pokračování ze strany 1

Poděkování si zaslouží především zaměstnanci ČD v jednotlivých depech, kteří se o historická vozidla – včetně těch, která nám byla svěřena do péče Národním technickým muzeem – s láskou a umem starají. A jaké hlavní akce pro vás muzeum připravilo na letošní rok?



### První parní víkend, sobota 10. 5. a neděle 11. 5.

Vyjedou zvláštní parní vlaky v trase Praha Masarykovo nádraží – Lužná u Rakovníka a zpět (lokomotiva 477.043 s vozy Bam), Lužná u Rakovníka – Stochov a zpět.

### Historickým vlakem do Kralovic, sobota 24. 5.

Na lokálku Rakovník – Kralovice u Rakovníka a zpět vyjede z Lužné u Rakovníka speciální motorový vlak tvořený stylovými vozy M 240.0100, M 262.076 a představí by se měly i přípojné, nedávno opravené vozy Balm a BFalm neboli BixPost.

### Dětský den, neděle 1. 6.

Lužná i letos myslí na děti, a tak v rámci dětského dne vypraví krásný vlak (tvořený patrovou soupravou Bpjo) z Loun a Žatce do Lužné u Rakovníka a zpět.

### Setkání provozuschopných parních lokomotiv, víkend 21. a 22. 6.

Parní stroje 354.195, 354.7152, 464.008, 464.202, 475.101, 477.043, 498.104, 534.0323, 556.0506 budou hvězdami každoročního velkého setkání parních lokomotiv, letos by v rámci této akce měly vyjet zvláštní vlaky vozy Bam a BRam na trase Praha hl. n. – Lužná u R. a zpět, Lužná u R. – Krupá a zpět, Lužná u R. – Řevničov a zpět.

### Parním vlakem k Berounce, 26. 7.

Červencová sobota bude ve znamení výletu do Zbečna a zpět. Se zvláštním vlakem Lužná u Rakovníka – Zbečno a zpět bude supět 354.195 opět s vozy Bam.

### Z muzea do muzea, sobota 30. 8.

I letos odveze zvláštní parní vlak (tvořený 534.0323 a vozy Bam, BRam) z Lužné zájemce k prohlídce depozitáře Národního technického muzea v Chomutově.

### Model víkend a setkání šestnápravo- vých motorových lokomotiv, sobota 13. 9. a neděle 14. 9.

Tematické setkání určitých typů hnacích vozidel pozve do Lužné plejádu šestispřežných lokomotiv. Vyjet by měly M 240.0100 (Lužná u R. – Rakovník a zpět, Lužná u R. – Krupá a zpět) a v duchu námětu víkendu Čmelák T 669.001 s vozy Bam, BRam na vlaku Praha – Lužná u R. a zpět.

### Poslední parní víkend, sobota 11. 10. a neděle 12. 10.

Na rozloučenou s letošní sezonou vyjede opět Papoušek 477.043 s vozy Bam, BRam



na trať Praha – Lužná u Rakovníka a zpět a Kremák 534.0323 mezi Lužnou u Rakovníka Krupou a Kolečovicemi.

### Párou na Kolečovce, červencové a srpnové soboty (12. 7., 19. 7., 26. 7., 2. 8., 9. 8., 16. 8., 23. 8., 30. 8.)

Ve spolupráci s přáteli Železnice z Klubu historie kolejové dopravy (KHKD) vyjede zvláštní vlaky na lokálce Lužná u Rakovníka – Krupá – Kolečovice a zpět. Řada parní lokomotivy a typ historické soupravy budou upřesněny po domluvě s KHKD.

MARTIN NAVRÁTIL

## Mimozemšťany přivítalo šest a půl tisíce lidí

Nejnetradičtější reklamní kampaň v historii Českých drah nazvaná Přivítejte mimozemšťany slaví úspěch. Jejím hlavním cílem je neotřelou a humornou formou upozornit na největší nešvary, kterých se cestující ve vlacích dopouštějí. Prostřednictvím webových stránek projektu [www.privitejtemimozemstany.cz](http://www.privitejtemimozemstany.cz) se do kampaně odstartované v říjnu 2013 zapojilo téměř 6 500 lidí. Jedním kliknutím hlasovali pro ohleduplnější chování při cestování, čímž dali najevo, že empatie a sebereflexe se nám díkybohu úplně neodcizily.

Velká nadsázka a neotřelý humor, jehož nejvýraznějším projevem jsou například názvy osmi druhů mimozemšťanů – Odpadkář nepořádný, Bagážník zabíravý, Sedavec kočárkový, Čmáran signálový, Decibelář hlasitý, Dýmovník

výpustný, Živočichan srstomilný a Nepouštěč seniorníkový – cestující evidentně zaujali. Novátorská kampaň se přitom zrodila z obvyčejného požadavku na projekt, který by cestující upozornil na



NEPOSLUŠNÍ MARSANI. V rámci marketingové kampaně ČD proběhla vizuálně nápadná akce na pražském hlavním nádraží. FOTO ARCHIV ČD (2x)

příklad na to, že by měli uvolnit místa pro kočárky. „V úplných počátcích jsme zvažovali tradičnější formu upozornění na nešvary cestujících, například formou samolepek s prostým textem.



Nakonec jsme ale zvolili nízkonákladovou, ale mnohem progresivnější variantu, která se snaží člověka zaujmout spíše než obsahem sdělení formou, jakou informaci předáváme. A k tomu se ukázal být zrod zlobivých Marsanů úplně ideální,“ vysvětluje Michal Útlý z Odboru marketingu.

Vzhledem k tomu, že jde o opravdu ojedinelou kampaň, národní dopravce se s ní chtěl poměrně logicky pochlubit a poměřit síly i s projekty jiných společností. Kampaň Přivítejte mimozemšťany se proto utkala v prestižní soutěži marketingových počínů Louskáček. Soutěžní videospot nyní můžete zhlédnout i vy na webových stránkách Železničáře na adrese [zeleznicar.cd.cz](http://zeleznicar.cd.cz). A dívejte se pozorně, třeba v mimozemšťanech poznáte své známé. VÁCLAV RUBEŠ

## Preventivní vlak zastavil ve Zlínském kraji

Preventivní vlak bezpečné železnice, který se koná již od roku 2007, se letos vydal na Valašsko. Jeho jízda začala v úterý 22. dubna ve Valašském Meziříčí a ve čtvrtek 24. dubna přijela souprava na dvou denní návštěvu do Vsetína. V Preventivním vlaku se netradičním způsobem komunikuje s mladými lidmi, což se při uplynulých ročních velmi osvědčilo. Za sedm let ho navštívilo okolo devíti tisíc žáků a studentů.

### Chvilkový hazard s celoživotními následky

Vstup byl zdarma, neboť veškeré náklady na tuto preventivní akci nesli organizátoři projektu – konkrétně České dráhy, ČD Cargo, BESIP, Drážní inspekce ČR, Policie České republiky a letos poprvé i Správa železniční dopravní cesty. Návštěvníci vlaku – starší žáci základních škol a středoškoláci – se mohli přímo v prostředí železnice seznámit s tím, jak

může skončit chvilková nepozornost nebo hloupý hazard. Mládež seznamovali s pravidly bezpečného chování na železnici například vrchní inspektoři SZDC. Drážní hasiči předvedli vyprošťování osob z havarovaného vozidla a zástupci rychlé zdravotní pomoci se zaměřili na zásady poskytování první pomoci.



ÚČINNÁ OSVĚTA. Mladí lidé sledovali zásah hasičů při simulované nehodě. V kinovoze se promítal sestřih reálných záběrů z železničních neštěstí. FOTO AUTOR (2x)

### Největší hloupost v životě

Preventivní vlak tvořil tradičně speciální kinovůz určený k projekci filmů s bezpečnostní tematikou. Sestřih krátkých filmů ukázal reálné záběry následků neštěstí. Emočně velmi působivý byl i snímek, ve kterém dívka popalena elektrickým proudem líčí, že leze-



ním po střeších vagonů provedla svou největší hloupost v životě. V konferenčním voze probíhala diskuze s odborníky zabývajícími se nehodami.

Náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Michal Štěpán, který Preventivní vlak ve Vsetíně navštívil, řekl, že České dráhy tento projekt dlouhodobě podporují a na základě zpětné vazby ze škol i od studentů a dalších spolupracujících složek jej dále zdokonalují. „Velice si vážím také skutečnosti, že Preventivní vlak znamená nejen působivý výklad a diskuze se žáky a studenty, ale také praktické ukázky vyprošťovací techniky, práce záchranářů a prezentaci činnosti integrovaného záchranného systému. Naše firma i celý realizační tým vnímají projekt tak, že jedna názorná ukázka je daleko účinnější než hodiny teoretické výuky v učebnách.“ Příští zastávka Preventivního vlaku letos bude v září v Praze. MARTIN HARÁK

# Slovenský vozidlový park potřebuje rychlou modernizaci

Našimi nejbližšími sousedy jsou z hlediska historického i jazykového Slováci, s nimiž jsme žili více než sedmdesát let ve společné vlasti. Dnes sdílíme nejen Schengenský prostor bez hranic, ale také společnou vozbu vlaků EuroCity mezi oběma státy. O tom, co je dnes aktuálního u partnerského dopravce Železničná spoločnosť Slovensko, jsme hovořili s jeho provozním ředitelem a členem představenstva Igorem Krškem.

## Čím dnes žije slovenská železnice?

Prioritně řešíme problematiku vozby na národním koridoru, který se průběžně staví za plného provozu. V současné době jezdíme z Bratislavy-Rače rychlostí 160 km/h pouze do Nového Mesta nad Váhom a až v roce 2021 by měl být zprovozněn celý úsek z hlavního města po Žilinu. Na tomto traťovém úseku se současně zavádí evropský zabezpečovač ETCS Level 1, což naší společnosti poměrně komplikuje život, protože pro toto zabezpečení máme k dispozici pouze devět lokomotiv řady 350. Navíc probíhá složitá výluka jedné traťové koleje mezi Žilinou a Vrútkami, což má rovněž velký vliv na pravidelnost dopravy. Mimo to se intenzivně zabýváme vlaky na takzvané komerční bázi, což jsou prakticky všechny vlaky kategorie InterCity mezi Bratislavou a Košicemi, které provozujeme na vlastní podnikatelské riziko.

## Jak řešíte problémy s regionální železniční dopravou, jejím objednáním a financováním?

Financování výkonů ve veřejném zájmu je na Slovensku poněkud odlišné od České republiky. Regionální doprava se u nás financuje jako jeden balík, ve kterém dostaneme od slovenského ministerstva dopravy přidělený počet vlakokilometrů, na které se vztahují dotace. Oproti loňskému jízdnímu řádu si stát objednal o půl milionu vlakokilometrů více, což je pozitivní zpráva. Zároveň je k tomu nutné dodat, že bez navýšení finančních prostředků, ale s uvažovanými ekonomicky oprávněnými náklady. Jsem přesvědčen, že Slovensko je natolik malá země, že by byl nesmysl, aby se financování rozdrobilo do osmi vyšších územních správních celků. Navíc většina našich regionálních spojů přejíždí mezi několika „krají“, takže si opravdu nedovedu představit, jak by se tato vozba rozúčtovala a zabezpečovala mezi jednotlivými celky, které mohou mít různé priority v oblasti dopravy. Myslím si, že stát si musí říci, nejen kolik výkonů chce objednat, ale nakonec i zvážit, zda na to má odpovídající finanční prostředky.

## Také na Slovensku, podobně jako v Česku, se musíte vyrovnávat s konkurenční osobní dopravou. Má tato doprava nějaký zásadní dopad do fungování ZSSK?

Objednatel dopravy, tedy slovenské ministerstvo dopravy, výstavby a regionálního rozvoje, přidělil bez veřejné soutěže před nějakou dobou společnosti Regiojet možnost provozování železniční dopravy na vozbním ramenu Bratislava - Komárno přes Dunajskou Strelu. Na této trati zabezpečuje dopravu výhradně tento český privátní dopravce. ZSSK naopak jezdí na všech ostatních



slovenských tratích, takže si vlastně přímo nekonkurujeme. Nechci nijak komentovat různá prohlášení Regiojetu, ale rád bych podotkl, že všechno určitě není tak, jak se to často prezentuje v médiích. Nejen tento dopravce, určitě i jiné firmy budou mít snahu rozšířit svoje výkony i na jiné tratě.

**České dráhy jsou nejbližší partnerskou organizací ZSSK. Obě společnosti mají podobné či stejné lokomotivy či jednotky. Navíc řada mezinárodních spojů jezdí právě mezi oběma zeměmi. Co nového se plánuje v této společné vozbě?** Tradičně vyrovnáváme výkony společnou vozbou českých a slovenských vozidel, ale také strojvedoucích, kteří zajíždí recipročně na strojích obou společností hluboko do vnitrozemí sousedních států. Jediné lokomotivy, které splňovaly

před pár lety rychlostní limit 160 km/h jak v Česku, tak i na Slovensku, byly právě slovenské stroje řady 350, které jsme zapůjčovali na vozbu po českých koridorových tratích. Nedělejme si ale žádné iluze, tyto stroje jsou již značně přestárlé, poruchové a technicky zastaralé. Do devíti strojů z celkové počtu dvaceti, které jsme zmodernizovali, jsme instalovali i systém ETCS, ale i tak uvažujeme o jejich postupné náhradě moderní technikou. Nicméně ještě nějaký čas budou v provozu. Do České republiky budou jezdit ještě i v roce 2015 na dvou spojích mezi Budapeští a Prahou, zbývající vlaky EuroCity budou vedeny, po dohodě s Českými drahami, jejich moderními lokomotivami řady 380. Nicméně v krátké době se budeme muset rozhodnout o nákupu nových třísystemových elektrických lokomotiv s evropským zabezpečo-

## IGOR KRŠKO

Po studiu Vysoké školy dopravy a spojů v Žilíně nastoupil v roce 1994 do stanice Žilina jako technolog. Během studií pracoval brigádně například jako výpravčí, skladník přepravy nebo posunovač. V letech 1999 až 2001 zastával post dopravního náměstka přednosty žst. Žilina a v roce 2002 vyhrál konkurz na přednostu žilinské Správy osobní dopravy. V letech 2006 až 2010 byl členem představenstva a provozním ředitelem ZSSK Slovensko. Pak dva roky pracoval v soukromém sektoru a do ZSSK Slovensko se vrátil v roce 2012 – na stejný post, jaký zastával od roku 2006.

vačem ETCS Level 2, který bude zanedlouho potřeba na českém úseku Břeclav - Kolín, ale i na některých slovenských tratích. Nechtěli bychom se této vozby vzdát, takže je nyní karta na nás.

## Jak vůbec vypadá váš vozidlový park?

Dlouhá léta se vozidlový park na Slovensku neobnovoval a nyní sklízíme poměrně hořké plody. Nechceme ale zůstat sedět s rukama v klíně, proto hledáme všechny možnosti, jak pořídit moderní stroje. Jednou z cest je i modernizace původních stejnosměrných strojů řad 162 a 163 na dvousystémové stroje řady 361. Těch máme celkem objednáno patnáct kusů, z čehož pět je na rychlost 140 km/h a zbývající na 160 km/h. Tyto stroje plánujeme ale prioritně využívat na domácích výkonech a částečně do Česka, ale asi ne na průběžné mezinárodní výkony, kde by měly jezdit nové stroje z továrny. Postupně obnovujeme i vozidla regionální dopravy, takže k deseti škodovským push-pull soupravám a stejnému počtu elektrických jednotek, které jsou podobné vašim CityElefantům, přišlo ještě dvanáct motorových nízkopodlažních jednotek 861. Regionální vlaky jsou nakupovány i s pomocí evropských peněz, a tak ještě do konce roku 2015 dojde k dodávce devíti elektrických jednotek a la CityElefant a dvaceti motorových vlaků řady 861.

## Odborná veřejnost dobře ví, že na Slovensku se mění postupně stejnosměrná trakce na střídavou. Budete mít po přepojení vůbec dostatek lokomotiv nebo jednotek?

Manažer infrastruktury, společnost ŽSR, má prozatím v plánu dokončit přepnutí stejnosměrné trakce na střídavou ve směru od Bratislavy mezi Dolným Hričovem a Žilinou, takže nám to zvláště problém zatím nezpůsobí. A to jen díky tomu, že budeme mít již zmiňované rekonstruované stroje na řadu 361 a navíc české třísystemové stroje 380, které po trase jezdí od Púchova do Žiliny. A k tomu máme štěstí, že všechny naše regionální elektrické jednotky od Škodovky jsou dvousystémové. Až se bude přepínat uzel Žilina a trať dál směrem na východ, vyskytne se určitě potřeba dalších vozidel, ale to nebude dříve jak v roce 2017.

MARTIN HARÁK

## KRÁTCE

### Zkoušky RegioPanterů na jižní Moravě



Od 11. do 13. dubna se uskutečnily mezi stanicemi Vranovce a Podivín na jižní Moravě provozní zkoušky jízdy elektrických motorových jednotek řad 440, 640 a 650. Zkoušek za jízdy v různých variantách řízení se zúčastnily čtyři jednotky – 640.002 + 640.003 + 440.006 + 650.003. Počet jednotek a jejich vzájemné pořadí se průběžně měnilo. Cílem zkoušek bylo projeti zkušební úseků nejvyšší povolenou rychlostí za účelem ověření jízdních vlastností sběračů a funkčnosti vícečlenného řízení zkoušených vozidel. Zkoušek se zúčastnili zástupci Českých drah, VUZ a výrobce. Vzhledem k tomu, že souprava byla složena čtyřmi jednotkami, mohla jezdit maximální rychlostí 120 km/h kvůli požadavku SŽDC.

### I letos podporujeme Aviatickou pouť



Již několik let jsou České dráhy významným partnerem a oficiálním dopravcem pardubické Aviatické pouti, která se letos uskuteční ve dnech 31. května a 1. června – opět na letišti v Pardubicích. Novinkou je prodej vstupenek na akci ve všech osobních pokladnách ČD. Naši zákazníci mohou cestovat z celé republiky až na pardubické letiště s využitím slevy VLAKE. Také letos budou ze zastávek Pardubice závodit až do areálu letiště vypravovány motorové soupravy, které kyvadlově přivezou návštěvníky až do centra dění. Více informací najdete na stránkách [www.aviatickapout.cz](http://www.aviatickapout.cz).

### Železničář je stříbrný ve Zlatém středníku

Ve dvanáctém ročníku soutěže Zlatý středník získal Železničář druhé místo v kategorii interní noviny. Další periodika Českých drah – časopisy ČD pro vás a Můj vláček – odborná porota ohodnotila ve svých kategoriích jako TOP RATED, což deklaruje vysokou profesionální úroveň. Železničář byl již v minulosti oceněn třetím místem, v současnosti se tedy probíjalo o stupeň výše. Soutěž Zlatý středník pořádá PR Klub. Porota hodnotí firemní periodické i neperiodické tiskoviny určené k reprezentaci společnosti, výrobků a služeb vůči zákazníkům, obchodním partnerům nebo zaměstnancům. Posuzuje původní české texty a PR texty otiskované ve firemních či veřejných médiích. (mh, mn, rub)

## PŘEČETLI JSME ZA VÁS

### INTEGROVANÁ DOPRAVA VZNIKNE I NA SEVERU ČECH

Ústecký kraj zavádí integrovaný systém, do kterého se od příštího roku zapojí místní doprava ve všech městech. Kraj slibuje, že se tak zjednoduší a také zlevní cestování. Například Teplice se ale rozhodly, že zapojení do systému nejméně o rok odloží. Součástí systému jsou i noví vysoutěžení autobusové dopravci, kteří podle radnice nabídli své služby příliš lacině. Navíc městu hrozí, že se mu rozpadne MHD – městské autobusy by po soutěži mohl provozovat jiný dopravce než trolejbusy. Ústecký kraj patří k posledním, kde se integrovaná regionální doprava plošně zavádí. Současně ale bude patřit k prvním, které ji dokončí. Zatím funguje celoplošná integrovaná doprava zahrnující MHD, autobusy i železnici v Jihomoravském, Moravskoslezském, Pardubickém, Královéhradeckém kraji a v Praze. Systém sjednotným tarifem zatím nemají v Karlovarském kraji a na Vysočině. ČTK 26. 4. 2014

### ČESKOU ŽELEZNICÍ HÝBE SPOR O LIKVIDACI DŘEVIN

Rychleji než kdy dříve přibývá kolem kolejí pařezů. SŽDC se pod vlajkou vyšší bezpečnosti vrhla na zásadní očistu tratí od dřevin. Což je činnost po desítky let více či méně zanedbávaná. Správa železnic se přitom na mohutné kácení vyzbrojila novým právním výkladem, podle kterého může v obvodu dráhy kácet bez omezení, neboť tam dřeviny jako závada stavby nemají co dělat. Podobně, i když ne tak striktně, se postupuje v až 60 metrů širokém ochranném pásmu kolem kolejí. Jako chybna byla tak opuštěna dosavadní praxe, kdy o kácení rozhodovaly úřady z oblasti ochrany přírody a krajiny. Jenže to je trnem v oku České inspekci životního prostředí. Ta se řídí zákonem o ochraně přírody, zatímco Správa železniční dopravní cesty považuje pro tyto případy za nadřazený zákon o dráze. Zelení inspektoři proto vyrazili do terénu a kácení kontrolují. E15 16. 4. 2014

## ZAUJALO NÁS

Rychlosti 200 kilometrů v hodině se cestující na tuzemské železnici hned tak nedočkají. Náklady na přestavbu vhodných koridorových úseků jsou neúměrně relativně nízkým přínosům. Uvedl to generální ředitel SŽDC Jiří Kolář. Zrychlení tak může přijít až se stavbou nových vysokorychlostních tratí. S těmi se ale počítá nejdříve mezi lety 2030 až 2050. ČTK 22. 4. 2014

### ŽIŽKOVSKÉ NÁDRAŽÍ POSLOUŽÍ JAKO KULTURNÍ CENTRUM?

Podzemní kinosály, expozice s originály soch z Karlova mostu, ateliéry a restaurátorské dílny Uměleckoprůmyslového muzea, sbírky Národního filmového archivu a také kavárny a kluby s kulturním programem. To všechno v prostoru památkově chráněného Nákladového nádraží Žižkov a nejlépe za jednu vstupenku. Vzácná funkcionalistická budova ze třicátých let minulého století se této vizi výrazně přiblížila. To, že se stavba promění v kulturně-vzdělávací centrum podpisem memoranda, stvrdili ministři kultury Daniel Herman, zástupci třetí městské části, Českých drah, hlavního města i developera. Samotná přeměna je však otázkou let. Budovu vlastní České dráhy, které jako akciová společnost musí nejprve vyřešit právní formu převodu majetku na subjekt, který bude objekt provozovat či vlastnit. Podle zúčastněných stran by jím mohlo být občanství vlastníků. MF DNES 16. 4. 2014

### OD BALTU NA JADRAN SE VLAKEM POJEDE PŘES BRNO

Brno musí přestavět své hlavní nádraží a železnice do Přerova musí dostat druhou kolej. Evropská komise letos zavádí novou dopravní politiku a zadala úkoly České republice. Dva z deseti železničních projektů TEN-T povedou přes Brno. První spojí Balt s Jadránem. Druhá vysokorychlostní trať propojí německé Brémy přes Hamburk až k řeckým přístavům a vodní cestou dál na Kypr. Pro jižní Moravu to znamená více osobních i nákladních mezinárodních vlaků. Na investičích do přestavby nádraží a tratí se bude zásadní měrou podílet Evropská unie. Brno má o projekty velký zájem. V jeho okolí není třeba budovat tratě zcela nové, využily by se ty současné směrem na Vídeň. Plánům ovšem nevyhovuje brněnské nádraží, ale ani úsek tratě z Brna do Přerova. Mezi dvěma variantami lokality nádraží – tedy u řeky, nebo pod Petrovem – stále není rozhodnuto. 16. 4. 2014 MF DNES

## KNIHY

## Dějiny železničního vojska na 252 stranách

Na přelomu března a dubna vyšla v nakladatelství NADATUR publikace věnující se dějinám československého železničního vojska. Jde o první ucelené dílo na toto téma. Kniha autorů Tomáše Jiráčka a Radovana Souška poprvé vypovídajícím způsobem informuje o vojsku, které hrálo poměrně důležitou úlohu jak v době první republiky, tak po druhé světové válce. Československý železniční pluk byl nejen připraven plnit váleč-



né úkoly, ale také pomáhat civilnímu obyvatelstvu při různých neštěstích a živelních katastrofách a současně provádět opravy tratí a mostů. Krátce po vzniku protektorátu nacisté pluk zrušili, ale po válce byl opět obnoven. Jeho činnost skončila až 31. března 1994.

Kniha je založena na studiu pramenů z Vojenského ústředního archivu v Praze a Státního okresního archivu v Pardubicích. Má 252 stran tištěných na křídovém papíře, doplněných o 173 vyobrazení a také pět tabulí. Rada cenných fotografií dokumentuje život u železničního vojska, jeho technické vybavení a jednotlivé stavby. Knihu lze zakoupit za 790 korun v nakladatelství NADATUR v Hyberské ulici 20 v Praze nebo ji objednat na e-mailové adrese info@nadatur.com. (mh)

## KAM JET

## Dvacáté kolokvium: o dopravní cestě

Dopravní fakulta Jana Pernera Pardubice, Institut Jana Pernera a Správa železniční dopravní cesty pořádají 22. května v pořadí už 20. kolokvium ŽelAktuel 2014. Letošní téma zní „Možnosti optimalizace využití železniční dopravní infrastruktury“. V konferenčním sále SŽDC v Praze v Dílčedě ulici se mimo jiné bude diskutovat na téma metodiky přidělování kapacity železniční dopravní cesty v liberálním prostředí či zvyšování této kapacity. Kolokvium se koná v rámci řešení projektu POSTA.

## Konference o IDS ve Žďáru nad Sázavou

Ve dnech 19.–21. května se uskuteční již 22. odborná konference „Integrované dopravní systémy“ ve Žďáru nad Sázavou o aktuálních problémech ve veřejné osobní dopravě. Jedná se o každoroční akci pro zájemce i organizátory přípravy a provozování integrovaného dopravního systému hromadné přepravy osob. Více info na [www.perner.cz](http://www.perner.cz), případně na telefonu 723 382 154 či e-mailu milena.foglarova@upce.cz. (mn, rub)

# Nádraží v Havířově projde radikální modernizací

V roce 2010 byla na základě rozhodnutí vedení Českých drah a Moravskoslezského kraje vyčleněna dotační podpora EU na modernizaci dopravních terminálů a veřejné hromadné dopravy, jejíž součástí je i revitalizace nádražních budov v havířovské stanici. Po několika měsících začaly přípravy na stavbu nového havířovského terminálu. O jeho podobě rozhodli jednomyslně zástupci města i ČD po předložení a důkladném vyhodnocení několika prověřovacích studií.



## Základní údaje o rekonstrukci stanice

- Dojde k odbourání předimenzované halové části – jen vestibul v přízemí má rozlohu 1 030 metrů čtverečních (téměř pětina celé plochy nádraží).
- Přestavba a využití stávající levé části provozní budovy nabídne efektivní využití prostoru pro všechny železniční i autobusové dopravce včetně plochy pro komerční využití.
- Bude se moci využít evropské dotace z Regionálního operačního programu.
- Hlavní průčelí budovy bude orientováno do krytého autobusového terminálu jako převyšena nádražní hala přes dvě podlaží.
- Krytý prostor s dynamickou střechou se vytvoří z plachtoviny na lanových konstrukcích a bezúdržbovými betonovými podpory tvaru „X“ s nočním osvětlením.
- Součástí projektu je i rekonstrukce stávajícího silničního podjezdu a navýšení parkovacích míst pro automobily.
- U vchodu do podchodu vznikne klidová zelená plocha.

Podle původního plánu měla stavba terminálu nového havířovského nádraží začít v roce 2013. Jenže kvůli projektu a především demolici haly výpravní budovy protestovala skupina architektů i bývalý ministr dopravy Žák. Dnes je situace úplně jiná. Současný ministr dopravy Antonín Prachař odsouhlasil pokračování projektu v podobě, jak byl připraven.

## Společné projekty dopravce a města mají podporu EU

Stavba dopravního terminálu je společným projektem města Havířova a Českých drah. Podle původní dohody se dopravce měl postarat o přestavbu nádražní budovy a město o přednádražní prostor. Nový terminál má propojit železniční a autobusovou linkovou i městskou dopravu a na vlakové nádraží bude navazovat prostor pro autobusové zastávky

a velké parkoviště. Po zpracování projektové dokumentace v roce 2012 se v roce následujícím žádalo o přidělení dotace z Regionálního operačního programu Moravskoslezsko, přičemž obě žádosti (tedy pro město Havířov i pro České dráhy) byly schváleny.

## Zachování současné haly by zvýšilo náklady trojnásobně

„V loňském roce zřídil bývalý ministr dopravy Zdeněk Žák na základě iniciativy části odborné veřejnosti krizový štáb, který opět prověřoval diskutovaný projekt i další varianty – plus investiční náklady všech variant přestavby včetně zachování halové části. Zachováním současné haly by ale náklady na tuto stavbu vzrostly až trojnásobně a navíc by příprava nového projektu vyžadovala delší čas. České dráhy, ale i město Havířov, by tak přišly o možnost čerpání

finančních prostředků z Evropské unie. Předloženou analýzu nikdo z členů na tehdejší zasedání štábu nerozporoval. Rekonstrukce haly ve stávajících rozměrech je z hlediska stavebních nákladů, ale i budoucích provozních nákladů, výrazně méně efektivní než vybraná varianta, která představuje optimalizaci prostoru nádraží odbouráním hlavní a rekonstrukcí vedlejší provozní budovy,“ říká ředitel kanceláře náměstka generálního ředitele pro správu majetku ČD Milan Čermák.

## Obří prostory využijí jen tři tisíce lidí denně

Budova je z hlediska požadavků dnešní železnice předimenzovaná a neefektivní. V době jejího největšího rozkvětu jí prošlo denně okolo patnácti tisíc cestujících, dnes je to pouze pětina. Zároveň se v Havířově nachází řada nevyužitých

prostorů a o využití komerčních prostor je minimální zájem. Budova si tak na investice a opravy svým provozem jednoduše nemůže vydělat. „Rekonstrukcí dojde jednoznačně k jejímu zefektivnění,“ říká vedoucí oddělení železničních stanic z Odboru správy nemovitostí Jan Vraný. Potvrzuje, že výstavba dopravního terminálu Havířov, tedy i demolice nádražní haly a rekonstrukce provozní části, je finančně výrazně levnější než rekonstrukce stávající budovy.

„Rozhodně nebylo naším přednostním cílem bourat, být se názory na architektonickou hodnotu budovy docela různí. Musíme si uvědomit, že se prioritně jedná o nádražní budovu! Jako taková musí plnit určité funkce. Její vlastník, a už je to kdokoli, potřebuje, aby byla provozně efektivní a poskytovala služby požadované cestující veřejností. V minulosti jsme vyzkoušeli řadu možností, jak současný objekt využít alternativně na komerčním základě. Bohužel se nenašel ani externí investor či subjekt, který by byl ochoten tento objekt odkoupit nebo dlouhodobě pronajmout a využívat jej adekvátním způsobem, například jako muzeum,“ dodává Vraný. MARTIN HARÁK



**BUDOUCNOST.** Naplánovaná nová hala havířovského nádraží bude přirozeně propojena s terminálem.



**SOUČASNOST.** Obří vestibul byl postaven v dobách, kdy zdejší nádraží využívalo až 15 tisíc lidí denně. FOTO AUTOR



Další fotografie najdete ve webových verzích Zeleznice.cz.

## Parní oslavy připomněly 130 let dráhy na Valašsku

Přávě před 130 lety se údolím Bečvy rozezněl první hvízd píšťaly z parní lokomotivy. V roce 1884 se naplnila snaha místních podnikatelů o postavení železné dráhy z Hranic na Moravě do Vsetína, byť v prvním roce provozu dráha dojela pouze do Krásna nad Bečvou. Tuto významnou událost si připomenuly v sobotu 12. dubna České dráhy, Valašská společnost historických kolejových vozidel a město Vsetín.

### Třináctivozovému vlaku vědčila Šlechtična

Oslavy zahájila jízda speciálního parního vlaku, který vyjel už dvacet minut po sedmé ranní z Olomouce. V čele třináctivozového vlaku dýmila mohutná brněnská rychlíková lokomotiva Šlechtična 475.101. Stroj vyslalo na akci De-

po historických vozidel, neboť na Valašsku mají k dispozici pouze menší stroj 433.002 přezdívaný Matěj. Ten ale není tak výkonný, aby tak dlouhý a těžký vlak uvezl. Nicméně i menší mašinka byla ve Vsetíně, centru sobotních oslav, pro potěšení návštěvníků „zatopená“.

„Původně jsme chtěli vypravit stroj, který byl pro Valašsko charakteristický – lokomotivu Papoušek řady 477.0 plus patrovou soupravu typickou pro zdejší region. Bohužel se na takový vlak nenašly odpovídající finanční prostředky, takže jsme zvolili kompromisní variantu se zapůjčenou Šlechtičnou s osobními vozy typu Rybák pocházejícími částečně z brněnského a valašskomeziříčského depa. Vznikl tak asi jeden z nejdelších nostalgických vlaků v České republice,“ říká Martin Šustal z olomouckého DKV.



Hlavní hvězdou oslav ve Vsetíně byla mohutná parní Šlechtična. FOTO AUTOR

Mimo parních strojů byly ve Vsetíně k vidění historické i současné elektrické a motorové stroje, dále Kinematovlak, kde se promítaly filmy pro malé diváky, a z Plzně výstavní vůz pana Simbartla,

ve kterém si mohli zájemci prohlédnout různé artefakty z dějin železnice. A navíc byla po městě zavedena mimořádná linka historickým linkovým autobusem Škoda 706 RTO, která spojila nádraží se zajímavými místy ve Vsetíně, například s výstavou železničních modelů v Maštalisce.

### Zážitek pro dva tisíce nadšenců

„Když přijel do Vsetína první vlak, tak nádraží v té době vypadalo úplně jinak, jiné byly i vlaky. Nejprve byly parní a nakonec elektrické. Určitě ale tenkrát přišel přivítat první vlak každý, kdo ve městě bydlel, v čele s tehdejší panem starostou,“ řekl na úvod oslav ředitel zlínského KČOD Ludvík Urban, který vzápětí předal slovo vsetínské starostce Ivetě Táborské. „Oslavy ukázaly celý

průřez historií tratě Hranice na Moravě – Vsetín. Moc bych si přála, aby při příštích oslavách naše nádraží vypadalo úplně jinak, protože si doopravdy zaslouží moderní kabát,“ zadoufala starostka.

Na oslavy přijely více než dvě tisícovky návštěvníků. „Letáky s pozvánkou na oslavy jsme nechali vyvěsit na městských úřadech, ale i po nádražích. V regionálních rádiích byly vysílány krátké spoty. Překvapilo nás, jak rychle byl vyprodán protokolární vlak, který z Olomouce, Hranic na Moravě a Valašského Meziříčí dovezl do Vsetína okolo sedmi stovek cestujících,“ říká manažerka zlínského KČOD Lenka Hrdinová. Kdo měl zájem o svezení parním vlakem a nevěšel se do ranního spoje, mohl využít ještě další dopolední vlaky na trase Vsetín – Hranice na Moravě. MARTIN HARÁK



## KRÁTCE

## Pro Správu státních hmotných rezerv

Od konce ledna do druhé poloviny dubna letošního roku probíhaly netradiční přepravy železničního materiálu mezi některými sklady Správy státních hmotných rezerv. Konkrétně šlo o opouštění skladů v Borohrádku a Časlavi a převoz skladovaného materiálu do lokalit Bošice na Kolínsku a Okna u Máchova jezera. Přepravena byla řada různých komponent a dílců různými typy krytých i otevřených vozů, a to zpravidla jako vozové zásilky. Určitým vyvrcholem celé akce pak byla přeprava ucelených vlaků z Borohrádku do Oken v polovině dubna, ložených tzv. IP nosníky. Tyto kovové profily různých délek (zpravidla 12 až 26 metrů) jsou určeny pro rychlou montáž provizorních mostů v případě živelních katastrof i samozřejmě válečných konfliktů. Ložení i sestava vlaků byly poměrně komplikované, neboť bylo nutno správně nakombinovat délky nosníků, jejich přesahy přes některé vozy a případně použít i ochranné vozy. (čdc)

## Personální změny ve vedení společnosti

Představenstvo ČD Cargo na svém zasedání konaném dne 25. března 2014 přijalo usnesení č. 1888/2014 a schválilo:

- s účinností od 1. 4. 2014 obsadit do pracovní pozice ředitele Odboru bezpečnosti (O30) Davida Höfera
- s účinností ke dni 31. 3. 2014 odvolat z pracovní pozice ředitele Odboru controllingu a finančního řízení (O1) Tomáše Tótha
- s účinností od 1. 4. 2014 obsadit do pracovní pozice ředitele Odboru ekonomiky a finančního řízení (O1) Tomáše Tótha
- s účinností ke dni 31. 3. 2014 odvolat z pracovní pozice ředitele Odboru účetnictví (O2) Mariolu Wróbel
- s účinností od 1. 4. 2014 obsadit do pracovní pozice ředitele Odboru účetnictví (O2) Roberta Heděnce
- s účinností od 1. 4. 2014 obsadit do pracovní pozice ředitele Odboru controllingu a kapitálových účastí Libora Gatěka.

VĚRA DRNCOVÁ

## Lokomotivy řad 749 a 751 stále v provozu

Po oficiálním ukončení pravidelného provozu legendárních lokomotiv řady 749, známých pod přezdívkami Bardotka nebo Zamračená, k němuž došlo v osobní dopravě za zájmu médií v prosinci loňského roku, byly během února v Českých Budějovicích odstaveny pro nadbytečnost i poslední dvě provozované „zamračené“ lokomotivy v nákladní dopravě u ČD Cargo. Jednalo se o lokomotivy 749.018 a 751.219. Z důvodu zvýšené potřeby lokomotiv nezávislé traktce, která souvisí mimo jiné i s náročnou výlukovou činností na síti SŽDC, však byly už na konci března zmiňované lokomotivy opět zprovozněny. A do provozu se ze stejného důvodu vrátily i lokomotivy 749.187 a 749.019. Jedním z výkonů, na které mohou být tyto lokomotivy nasazeny, je i vozba odklonových nákladních vlaků po neelektrifikovaných tratích.

MARTIN KALOUSEK

Provozní pracoviště Ostrava-Kunčice zabezpečuje řadu špičkových přeprav, mezi něž patří i kompletní zabezpečení vnitropodnikové dopravy u jednoho z největších českých výrobců celulózy a buničiny – Biocelu Paskov. Právě tam zaměstnanci ČD Cargo denně odbaví řadu ucelených vlaků s dřevem nebo chemikáliemi, které jsou nutné pro výrobu viskózních vláken.



FOTO AUTOR (3x)

## Zabezpečujeme rozvážkový servis v areálu Biocel Paskov

Jízdy všech vlaků do závodu v Paskově nutně vedou přes stanici Ostrava-Kunčice, neboť právě zde se mění elektrická trakce na dieselovou. Vlak ČD Cargo směřující do paskovského závodu musí jet z Kunčic nejprve do stanice Paskov po neelektrizované trati směrem na Frýdek-Místek a pak ještě po vleče do závodu Biocel, kde je i celá tamní síť „bez drátů“.

## Dirigujeme si vlaky po celém areálu

Podle vedoucího kunčického Provozního pracoviště ČD Cargo Jiřího Procházky míří v současné době do Paskova vlaky naložené kmenovým dřívím z Polska a Ukrajiny a také spoje se štěpkou ze Ždírců nad Doubravou. ČD Cargo je v Paskově poněkud netypicky nejen provozovatelem drážní dopravy, ale i provozovatelem dráhy. Přímo v srdci závodu sídlí pracoviště, odkud se dirigují vlaky po celém areálu. Ty má na starosti výpravčí ČD Cargo, který je zároveň vedoucím směny. Společnost má v Paskově k dispozici i posunovací dieselovou lokomotivu.

V každé směně se nachází vedle strojevedoucího posunovací lokomotivy ještě vedoucí posunu, posunovač, ale také vozmistr, tranzitér připravář a nákladní pokladník. Na Biocelu se pracuje v pracovních dnech takzvaně na „osmičky“ a o sobotách a nedělích ve dvanáctihodinových denních směnách. Vzhledem k tomu, že zaměstnanci společnosti ČD Cargo zabezpečují vnitropodnikový rozvoz materiálu, mezi který patří například i kyseliny, čpavky nebo louhy, po více než patnácti střediscích v paskovském Biocelu, musí mít všechny jízdy dokonale naplánované. „Všichni naši zaměstnanci, kteří pracují v závodu



Zaměstnanci zabezpečují rozvoz materiálu po více než 15 střediscích závodu.



VEDOUcí SMĚNY. Řízení provozu má netradičně na starosti výpravčí ČD Cargo. Vlaky do závodu ale vjíždějí až po souhlasu kolegů ze SŽDC ze stanice Paskov.

Biocel Paskov, jsou speciálně vyškoleni a navíc obsluhují tamní informační systém, do kterého zadávají údaje o vážení zásilek pro jednotlivá střediska. Jsme jako autonomní jednotka na území partnerské firmy, což opravdu není moc obvyklé,“ vysvětluje Procházka.

## Vedoucím směny je vždy výpravčí

Výpravčí je tak na Biocelu Paskov „nejvyšším panem železničářem“, který na základě požadavků jednotlivých závodových středisek nechává operativně ad hoc přistavovat jednotlivé vozy nebo jejich skupiny pomocí posunovací zálohy. Jeden z výpravčích Vlastislav Červenka potvrzuje, že ranní nebo odpolední směny nejsou žádnou odpočinkovou záležitostí. Podle jeho slov se musí co neekonomičtěji a také nejrychleji rozposunovat ucelený vlak, který navezou do závodu kolegové z Ostravy-Kunčic.

A jak vše probíhá? Po souhlasu s výpravčím SŽDC ze stanice Paskov najede ucelený nebo takzvaně směsný vlak do seřadovacího nádraží v závodu, odkud se lokomotiva ihned vrací se sestavným vlakem zpět. Okamžitě najíždí posunovací záloha a podle přesných pokynů přes vysílačku se rozjede do jednotlivých provozů. Podle výpravčího se občas stane, že některé středisko si nárokuje svůj vůz dřívě, což je podle jeho slov špatné. „Pokud bych vyhověl jednomu středisku a poslal mu tam vůz, aby ho měl o deset minut dřívě, tak z toho může vzniknout řetězová reakce, zpoždění by neúměrně narůstalo a z několika minut by za chvíli mohla být hodina. K tomu navíc ještě zajišťujeme dopravu na pilu v sousedním areálu,“ říká výpravčí.

Malý exkurz do výroby viskózy  
Výsledným produktem Biocelu Paskov je jak viskózní buničina, která je základem pro textilie, tak i různé výluhy, které se používají například ve stavebnictví nebo metalurgickém průmyslu. Viskózní vlákna slouží například pro potřeby hasičů nebo vojáků. K výrobě celulózy a buničiny se používá buď štěpka, což jsou malé, asi čtyřicentimetrové destičky dřeva, nebo dříví z dovezených kmenů. Štěpka je vlastně odpad, ale z kvalitního dřeva, který se dřívě používal jako topné palivo, nyní k průmyslovým účelům. Pily štěpku s úspěchem prodávají do celulózek. Z kmenů je naopak dříví horší vlákninové kvality, které se nehodí na řezivo. Toto dříví se takzvaně odkorní, aby se z něj dostala celulóza, která u nás původně sloužila pro výrobu papíru, dnes pro výrobu viskózy. MARTIN HARÁK

## Nákladní automobily pro arabského zákazníka

Od počátku února letošního roku probíhají přepravy vojenských nákladních automobilů Tatra 810, které jsou určeny pro zákazníka ve Spojených arabských emirátech. Tyto nákladní automobily jsou obdobného provedení jako ty, které po roce 2008 v počtu 588 kusů (s opcí na celkem 977 kusů) pořídila Armáda České republiky.

## Export vojenské techniky má v českém prostředí tradici

Tatra 810 je třinápravový vojenský nákladní vozidlo, které u naší armády nahradilo legendární Pragu V3S – ta byla zavedena do armády v 50. letech minulého století a sloužila v hojném počtu až do roku 2008 (z výzbroje ale definitivně nezmizela). Automobil je určen především pro přepravu osob, materiálu a vlečení přívěsů jak na silnici, tak i v obtížných terénních podmínkách – stejně jako jeho předchůdce. Základní technické parametry Tatra 810 jsou: vlastní hmotnost 8,5 tuny, užitečná hmotnost 4,5 tuny, maximální hmotnost přívěsu 12,5 tuny, maximální rychlost na silnici 106 km/h, maximální svah 45°, maximální boční náklon 39° nebo například brodivost 1,2 metru.

Kromě AČR je armáda Spojených arabských emirátů zatím zřejmě jediným

dalším kupcem a provozovatelem těchto speciálních nákladních automobilů. Export tohoto typu techniky do této části světa má u nás dlouhou tradici. Za zmínku stojí například kontrakt na dodávku 1 170 nákladních automobilů Tatra 815, který proběhl v letech 1997 a 1998. Každopádně lze o Spojených arabských emirátech říci, že jsou tradičně pro Českou republiku z mimoevropských zemí třetím až pátým největším exportním trhem, hned po USA a Číně (v roce 2012 se mírně propadly na šestou pozici po USA, Číně, Izraeli, Japonsku a Indii). V blízkový-

chodním regionu obsadily druhé místo za Izraelem před Saúdskou Arábií a Egyptem a za prvních sedm měsíců roku 2013 opět obsadily první pozici v regionu před Izraelem a Saúdskou Arábií.

## Přeprava zhruba jednou měsíčně

Automobily jsou z Kopřivnice do Bremerhavenu – až přímo „k boku námořní lodi“ – přepravovány po železnici. Přepravy probíhají na speciálních nízko- podlažních vozech firmy Transwaggon pro přepravy větších silničních vozidel a odesílány jsou vždy ve skupinách několika vozů s frekvencí zhruba jednou za měsíc. Tyto skupiny jsou dopravovány běžnou vlakotvorbou přes seřadovací stanice v Přerově a České Třebové.

Každopádně lze říci, že nákladní automobily a další speciální silniční vozidla jsou pro železnici zajímavou přepravní komoditou, která ovšem trpí některými omezeními. Především je to poměrně nízká produkce českých i okolních výrobců a zejména jejich slabý odbyt ve vzdálenějších destinacích, který jediný je vhodný pro přepravu po železnici. Proto zřejmě i v budoucnu budou takovéto přepravy vzácné. MARTIN BOHÁČ



NA EXPORT. Nákladní automobily jsou pro dopravce na železnici zajímavou komoditou. Jejich přeprava po kolejích ale příliš často neprobíhá. FOTO DAVID MAROUŠ





## PLÁNY ÚPRAV NA ROK 2014

V roce 2013 bylo ze strany ČD uplatněno 160 požadavků. Po „odfiltrování“ těch, které budou řešeny v rámci tzv. Malých projektů OPD, nebo realizovány později, bylo vybráno 34 požadavků k dalšímu rozpracování formou technických zpráv. V průběhu letošního roku má být realizováno následujících 15 požadavků na optimalizaci traťové rychlosti:

Děčín východ – Benešov nad Ploučnicí  
Planá u M. L. – Tachov  
Žďár nad Sázavou – Nové Město na Moravě  
Hulín – Valašské Meziříčí  
Opava východ – Hlučín  
Veselí nad Lužnicí – Havlíčkův Brod  
Moravské Bránice – Ivančice  
Znojmo – Moravské Budějovice  
Křižanov – Velké Meziříčí zastávka  
Suchdol nad Odrou – Nový Jičín město  
Studénka – Bílovec  
Mladá Boleslav – Mělník  
Obrnice – Břvany  
Louny město – Domoušice  
Olbramovice – Sedčany

# Pomáháme manažerovi infrastruktury zvyšovat rychlost na tratích

V roce 2012 byla mezi Českými drahami a Správou železniční dopravní cesty podepsána Deklarace o spolupráci, která se týká především optimalizace traťových rychlostí. Dokument neřeší rozsáhlé změny dopravních modelů vyplývající z klasické modernizace infrastruktury jako je budování koridorů či modernizace zabezpečovacích zařízení. Jeho cílem je pracovat na postupné úpravě infrastruktury a provádět drobná zlepšení ve prospěch dopravce i zákazníka.

Každý rok České dráhy předávají SŽDC požadavky a náměty na prověření možnosti zvýšení traťové rychlosti. Izdánlivě malé zvýšení v rozsahu 5 až 20 km/h, resp. odstranění rychlostních propadů na vybraných úsecích, přispívá především ke zvýšení stability grafikonu, popřípadě umožní změnu v jeho konstrukci – například se přesune křížování do vhodnější stanice. Současně se sleduje snižování energetické náročnosti dopravce. Při vhodné kombinaci více opatření v rámci jedné tratě či linky tak lze zlepšit přestupní vazby či celkový koncept dopravní nabídky.

### Den D nastává 30. srpna

Vždy k 30. srpnu ČD zasílají informace s přehledem úseků či tratí, kde je možná změna dopravního řešení. Tím je myšlena změna křížování nebo dosažení přípojů a také úseky s možností zvýšení stability provozu. Popřípadě jde o traťové úseky, kde dopravce předpokládá nasazení takzvaných stanovených vozidel, která mohou využívat traťové rychlosti při průjezdu oblouky pro nedostatek převýšení 130 mm na takzvané horní rych-

### HORNÍ RYCHLOSTNÍKY N

Při umístění dvou rychlostníků N nad sebou se vyšší rychlostí řídí tzv. stanovená vozidla, tj. ta, která mohou využívat vyšších hodnot nedostatku převýšení. Jedná se o následující vozidla:

1. hnací vozidla českých dopravců řad 150.2, 151, 162, 163, 263, 350, 362, 363, 371, 372, 380, 440, 441, 442, 471, 480, 640, 641, 642, 650, 651, 840, 841, 842, 843, 844 a 845, vč. jednotek řady 680 Pendolino, pokud nemají funkční naklápění; německá vozidla ER 20 (řada 761, ÖBB 2016, BR 223), 180, 189, 642, ale také Taurusy ÖBB řad 1116 a 1216 a PKP řady 5 370 (Husarz)
2. osobní a řídicí vozy s kotoučovou brzdou
3. vozy pro přepravu osobních automobilů řady DDM<sup>915</sup>.

Rychlosti návěstěné horními rychlostníky jsou zpravidla o 5–10 km/h vyšší než hodnoty dovolené běžným rychlostníkem N. Obecně lze říci, že již všechna nová vozidla dodávaná českým dopravcům budou moci využít horní rychlostníky.

lostníky. U manažera infrastruktury byla proto založena odborná pracovní skupina, která výše uvedené požadavky posuzuje a doporučuje technická řešení pro jednotlivé případy. Skupina je vedena Odborem strategie za významné podpory Odboru traťového hospodářství. Na

činnosti této pracovní skupiny se dále podílejí všechny zainteresované odborné útvary Generálního ředitelství SŽDC.

V rámci spolupráce Českých drah a SŽDC se podařilo například zvýšit traťovou rychlost na trati z Turnova do Prahy, konkrétně pak mezi Všetaty a stanicí Pra-



Na úseku z Plzně-Jižního předměstí do Vejprnic se zvýší maximální rychlost z 90 na 100 km/h a po výměně některých pražců až na 120 km/h.

ha-Satalice na několika úsecích z 90 na 100 km/h, což přispělo k vyšší stabilitě jízdního řádu. Na dalším úseku z Plzně-Jižního předměstí do Vejprnic se zvýší maximální rychlost z 90 na 100 km/h a po výměně některých pražců až na rychlost 120 km/h.

**Pomáhají i horní rychlostníky**  
Nad rámec činnosti odborné pracovní skupiny SŽDC je téma optimalizace traťových rychlostí akcentováno i v rámci

provádění opravných prací z důvodu zajištění provozu železniční dopravy. Při plánování a provádění souvislých opravných prací se následně posuzují možnosti optimalizace traťové rychlosti. Cílem je postupně zavedení rychlostního profilu označeného jako V130 (horní rychlostník) pro vybraná vozidla, která mohou projíždět oblouky vyšší rychlostí. Tam, kde taková vozidla nejezdí ani nebudou jezdit, bude dále zvyšována rychlost návěstěná „běžnými“ rychlostníky N. Navíc je potřeba koordinovat optimalizace traťových rychlostí s požadavky vyplývajícími z potřeb objednatelů dopravy i samotných dopravců.

### Dobře seřízená spolupráce

Výsledkem dobré spolupráce dopravce, objednatel a manažera infrastruktury je maximálně efektivní železniční doprava. Činnost pracovní skupiny pro optimalizaci traťových rychlostí je úzce koordinována se záměry modernizací železniční sítě. Většina revitalizací je zaměřena na odstranění míst s nízkou rychlostí. S návrhy často přicházejí bystří a všímaví zaměstnanci ČD z provozu, zejména strojevedoucí.

Podklady jsou připravovány na jednotlivých KCOD. Následně jsou na úseku osobní dopravy hromadně zasílány na SŽDC, která pak má čas na jejich vyhodnocení v rámci zmiňované pracovní skupiny. Po interním vyhodnocení vypracuje vždy k 1. březnu následujícího roku hodnocení možnosti realizace vybraných námětů na konkrétních tratích a úsecích. **MARTIN HARÁK**

## Náhradní autobusová doprava dostala speciální ceník

Vzhledem k rostoucímu počtu výluk, které na jarní a letní měsíce plánuje Správa železniční dopravní cesty, přistoupily České dráhy k dalšímu zefektivnění náhradní autobusové dopravy (NAD). Změny se týkají odbavování cestujících řidiči v autobusech. Platnost následujících opatření je od 1. května 2014. Upozorňujeme cestující, že v souladu se SPPO od nich bude řidič autobusu požadovat předložení platné jízdenky už při nástupu.

### Jízdní doklady vydá řidič

Pokud si cestující nezajistí jízdenku předem, prodá mu ji v takovém případě řidič autobusu, pokud nebude zajištěn jiný způsob prodeje pověřeným zaměstnancem Českých drah před nástupem, během jízdy nebo při výstupu z autobusu. Jestliže není prováděno odbavení a kontrola před nástupem, použijí cestující přední dveře autobusu a předloží jízdní doklady řidiči.



VÝLUKA. V náhradních autobusech platí již nová pravidla.

FOTO MICHAL MÁLEK

V případě, že cestující jízdní doklady nemá, prodá mu je rovnou řidič. Základní jízdné v náhradní autobusové dopravě se dělí na tři cenové úrovně: 10–15–20 korun. Za zlevněné jízdné 5–7–10 korun jsou odbavováni děti, důchodci, držitelé průkazů ZTP a ZTP/P, žáci a držitelé IN Karty se slevovou aplikací (vyjma IN 100 a IN Business). Jiné slevy se při odbavení řidičem náhradní autobusové dopravy neuznávají. Ceník pro odbavení mezi konkrétními stanicemi na trase autobusu se cestující dozví vždy při vyhlášení výluky. U delších tras mohou být ceny sestaveny i součtem cen v jednotlivých úrovních (pásmech). Při přestupu z náhradní autobusové dopravy do návazného vlaku vystaví prů-

vodčí standardní jízdenku ČD a odečte cenu zaplacenou podle ceníku NAD.

### Pozor na přírůžku

Ve vyhlášených případech mohou zaměstnanci ČD provádět odbavení cestujících před nástupem, během jízdy nebo při výstupu z autobusu NAD. Odbavení

při výstupu je v takovém případě možné pouze na základě potvrzení o nástupu do NAD, které cestující obdrží bezplatně od řidiče v nástupní stanici. Pokud cestující toto potvrzení nepředloží, bude při výstupu odbaven jízden-

kou z výchozí stanice autobusu NAD s přírůžkou k jízdnému. Zveřejnění informací ke způsobu odbavení při výlukách zajišťuje KCOD na vývěskách v dotčených stanicích. **PETR HORÁLEK**

### Jízdné v NAD (v Kč)

Cenová úroveň	Základní	Zlevněné
1.	10	5
2.	15	7
3.	20	10

# Stanice Wien Hauptbahnhof v prosinci otevírá i pro dálkové spoje

Vídeňské hlavní nádraží míří do finále. Vše se musí zvládnout tak, aby v říjnu mohl začít provoz nové obchodní galerie. Ta nabídne Vídeňanům a ostatním cestujícím 20 tisíc m<sup>2</sup> nákupních ploch ve dvou podlažích. Bude zde kolem 90 obchodů a gastronomických provozů. Již nyní je 96 procent všech prostor pronajato. Své obchody na nádraží otevrou například módní značky New Yorker, Deichmann, Calzedonia, Tezenis, Promod nebo Intimissimi, sportovní obchod Hervis, knihkupectví Thalia nebo drogerie a parfumerie Marionnaud a dm drogerie markt. Občerstvení nabídnou mezinárodní řetězce Mc Donald's, Burger King, Starbucks nebo místní značka Anker. Potraviny bude možné nakoupit v Intersparu.

## Každý den odbaví přes tisícovku vlaků

Pro většinu spojů se otevře hlavní nádraží s letošní prosincovou změnou jízdního řádu. Od 14. prosince 2014 tam zastaví i vlaky ČD railjet spojující Prahu, Brno, Vídeň a Graz. V prosinci 2015, s dokončením celého nového kolejiště, pak ÖBB počítají s konečnou podobou jízdních řádů všech vlaků, které budou využívat stanici Wien Hauptbahnhof. Stanice je proto dimenzována pro více než jeden tisíc vlaků a odbavení téměř 150 tisíc cestujících za den. Těm bude sloužit Reisezentrum o ploše několika stovek čtverečních metrů, až 14 pokladen, na dvě desítky jízdenkových automatů, několik přepážek informací, komfortní čekárna ÖBB Lounge a řada úschovných skříněk.



**Přestavba železničního uzlu umožní zrod celé nové městské čtvrti. Do roku 2020 má na ploše 59 ha vzniknout 5 tisíc bytů pro asi 13 tisíc obyvatel.**

Cestující, ale také návštěvníci obchodní galerie, budou mít k dispozici 700 míst v gastronomických prostorech. Cyklisté budou moci využít i několik ploch a garáží pro jízdní kola s kapacitou více než tisíc míst vybavených také stojany pro dobíjení elektrokol. Motoristé pohodlně zaparkují v podzemní garáži s 600 místy. Nové nádraží bude přívětivé také k vozíčkářům, seniorům, rodičům s kočárky nebo cestujícím s těžký-



FOTO ÖBB/ROMAN BÖNSCH (7x)

## ZÁKLADNÍ DATA O STAVBĚ NÁDRAŽÍ

- Plocha projektu: 50 ha
- Délka projektu: 6,7 km
- Položení asi 100 km kolejí
- Instalace asi 300 výhybek
- Stavba protihlukových stěn v délce 8 km
- Instalace 14 tisíc oken
- Stavba 5 krytých nástupišť
- Investiční náklady: více než 1 miliarda eur

Už jen přibližně půl roku zbývá do otevření obchodní galerie BahnhofCity Wien Hauptbahnhof a jen o několik málo měsíců více do přeměňování velké části vlaků na nové vídeňské hlavní nádraží. Práce na jednom z největších současných infrastrukturních projektů Rakouska vrcholí. V březnu byla dokončena střeška hlavní, 100 metrů dlouhé a 25 metrů široké odbavovací haly na Südtiroler Platz. Stavební práce se přesouvají do dalších objektů, kde se instaluje topení, klimatizace nebo vzduchotechnika.

mi zavazadly díky průchodům v jedné úrovni. Pohyb do dalších pater umožní 14 výtahů a 29 pohyblivých schodišť.

## Naplněný sen z 19. století

Vídeň snila o jednom centrálním vlakovém nádraží už v 19. století. Padaly návrhy umístit ho například do samého srdce města na Stephansplatz, do blízkosti opery na Karlsplatz nebo na opačnou stranu centra do blízkosti kanálu. Konkrétní návrh na přestavbu vídeňského železničního uzlu z roku 1910 předpokládal vznik dvou stanic na severním

a jižním okraji města, kam by se soustředila veškerá doprava. Také mezi světovými válkami uvažovali stavitelé o výstavbě centrálního nádraží.

Novodobou cestu k jeho vzniku odstartoval v roce 1987 koncept Die Neue Bahn s 15 projekty na vylepšení železniční infrastruktury Rakouska. Vedle například přestavby hlavní tepny Westbahn z Vídně do Lince a dál na západ nebo zkapacitnění Tauernbahn byla jedním z projektů také stavba centrálního vídeňského nádraží a příjezdových tratí. V polovině 90. let začaly práce na prvních konkrétních

návrzích, o deset let později byly zahájeny studie vlivu na životní prostředí a v roce 2009 odstartovala příprava samotné stavby včetně uzavření samotného nádraží Südbahnhof. V následujícím roce už začala stavba nového hlavního nádraží, jehož první malá část byla uvedena do provozu v prosinci 2012.

## Místo kolejí sídliště a park

Nové spojení, odstavné kolejiště i samotné Hlavní nádraží využijí jen část rozlehlého železničního areálu bývalých Jižního a Východního nádraží. Přestavba

železničního uzlu tak umožní zrod celé nové městské čtvrti na území desátého vídeňského městského obvodu. Do roku 2020 má na ploše 59 ha vzniknout místo bývalých kolejišť 5 tisíc bytů pro nejméně 13 tisíc obyvatel. Investiční náklady na nové sídliště přesáhnou 3 miliardy eur. Vybudovány budou také nové administrativní objekty, hotely, centra obchodu a služeb nebo třeba základní a mateřská škola. Součástí projektu je také nový park o rozloze 8 hektarů nebo výstavba tramvajové tratě v délce přes 5 kilometrů. **PETR ŠTÁHLAVSKÝ**



## KRÁTCE

### Koordinátoři ohlídnou na transevropské koridory

Evropská komise jmenovala jedenáct koordinátorů pro každý z devíti koridorů hlavní sítě v rámci transevropské dopravní sítě (TEN-T). Jmenování byli i koordinátoři řídicího systému ERTMS a tzv. mořských dálnic (Motorways of the Sea). Koordinátoři budou zodpovědní za řízení projektů a organizovat průběžná veřejná slyšení k dosavadní práci na projektech. V neposlední řadě by měli přinášet doporučení na další optimalizaci návaznosti stávající dopravní infrastruktury na koridory.

### Dodávka motorů pro prodloužené metro

Přes čtyřicet souprav metra v čínském městě Suzhou dostane motor od česko-čínské společnosti Škoda Kingway Electric. Kontrakt ve výši 1,1 miliardy korun byl uzavřen letos v březnu, první souprava z nově uzavřené zakázky pojedě během příštího roku na nové lince. Hlavní dodávky vozidel mají probíhat do roku 2016. Plánované soupravy metra jsou šestivozové (dosud jezdí pětivozové). Odráží to neustálý růst cestujících, takže se musí prodloužovat i nástupiště a zvětšovat stanice.

### Český podíl na výstavbě koridoru Rail Baltica

Společnost AŽD Praha podepsala smlouvu na doplnění a úpravu řídicích a zabezpečovacích technologií pro litevskou železnici na trati Kaunas – Kazlu Ruda. Zakázka má hodnotu přes 43 milionů korun a je součástí rekonstrukce koridoru Rail Baltica. Úprava se bude týkat čtyř elektronických stávků ESA 11-LG a elektronického automatického bloku ABE-1-LG. Výstavba koridoru pohltí 3,2 až 3,7 miliardy eur, z toho přibližně 550 milionů se proinvestuje na území Litvy, kde zahrnuje trať v délce 335 kilometrů.

### Dvoupodlažní Vivalto obsluží Lombardsko

Na milánském nádraží Centrale byla „odhalena“ první z celkem 63 dvoupodlažních obousměrných vlakových souprav Vivalto, které jsou určeny pro regionálního operátora Trenord v oblasti Lombardie. Soupravy pro rychlost 160 km/h představuje šest klimatizovaných dvoupodlažních osobních vozů AnsaldoBreda TSR a jednokabinová elektrická lokomotiva Bombardier E464 Traxx. Zakázka má hodnotu 500 milionů eur. Do června má jezdit již šest souprav. Zbytek bude dodán do začátku roku 2016.

### Dodávka deseti Flirtů ve žluto-zeleném nátěru

Dodávka prvních čtyř jednotek Flirt od výrobce Stadler je v plném proudu. V polovině ledna rakousko-maďarská železniční společnost GYSEV převzala v pořadí už třetí a v únoru čtvrtou jednotku v zeleno-žlutém nátěru. Začala také dodávat dalších šesti kusů z druhé opce. Celkem tak přibude deset nových jednotek. Skříň jednotek se vyrábí v Szolnoku, v dceřiném závodě Stadleru, elektrickou výzbroj jednotky dostávají v Polsku a závěrečné oživování probíhá opět v Maďarsku. **(oz, acri, gak)**



## NABÍDKA ČD TRAVEL



Česká republika

## Luhačovice – wellness hotel Pohoda \*\*\*\*

MINIRELAX v termínu 27. 4.–25. 5. 2014

Lastová cena: 4 990 Kč/os./pobyt (původní cena 6 010 Kč), jednolůžkový pokoj: 5 970 Kč, 3. osoba na přistýlce: 4 490 Kč, dítě do 15 let na přistýlce (bez procedury): 1 440 Kč. Cena zahrnuje: uvítací přítpek, 4x ubytování, 4x polopenzí – snídaní a večeří formou bohatého bufetu, 1x bylinkovou relaxační koupel se zábalem, 1x perličkovou koupel se zábalem, 2x aromaterapeutickou masáž zad a šíje, 1x infračervenou kabinu, volný vstup do fitness a wellness (bazén, saunový svět). Doplnkové služby v ceně pobytu zdarma (konzultace s lékařem, pravidelná dopolední a odpolední doprava do městského centra a zpět, 10% sleva na dokoupené procedury).



Slovensko

## Podhajska – bungalovy u penzionu Energy I

nástup Po–Ne, počet míst omezen

Cena: 3 400 Kč/os./pobyt

Cena zahrnuje: 6 nocí bez stravy, neomezený celodenní vstup do krytého termálního bazénu a letního venkovního bazénu areálu Energy I, možnost doplacení polopenze nebo snídaní/večeří.



Slovensko

## Hokovce – hotel Park \*\*\*

27. 4.–21. 6. 2014, léčebný pobyt

Cena: 6 390 Kč/polopenze, 6 790 Kč/plná penze

Cena zahrnuje: autobusovou dopravu, 6 nocí, 6x plnou penzi nebo polopenzi, vstupní lékařskou prohlídku, 10 léčebných procedur na základě doporučení lékaře, vstup do bazénů 7–19 h neomezeně, vstup do sauny úterý, čtvrtek, sobota 16–18 h, v případě vlastní dopravy se odečte 700 Kč.



Itálie

## Ischia

VÝHODNÁ NABÍDKA do 31. 5. 2014

Cena od: 5 409 Kč, děti do 12 let na 3./4. lůžku 30% sleva; 3./4. lůžko dospělí 20% sleva

Hotel Corona\*\*\* Forio, v nabídce je i hotel Mediterraneo\*\*\*\*

Cena od 6 990 Kč, výhodná nabídka od 17. 5.–8. 8. 2014

Více informací o hotelech zašleme na základě poptávky.

Cena zahrnuje: 7 nocí s polopenzí, využívání termálních bazénů u hotelu, delegátský servis v ČJ. Cena nezahrnuje: dopravu, pojištění, poplatek městu.



Itálie

## Sicilie

VLAKOVÝ POZNÁVACÍ ZÁJEZD

8. 9.–22. 9. 2014, 9 990 Kč, 10x ubytování v apartmánové rezidenci 50 m od moře s možností vaření. Jeden z nejoblíbenějších zájezdů za sluncem a antickými památkami. Koupání ve vyňřátém Tyrhénském moři, lodní výlet na ostrov Vulcano, autobusem na nejvyšší evropskou sopku Etnu, krásné přímořské letovisko Cefalu, světoznámá Taormina s antickým divadlem či hlavní město Sicílie Palermo a nedaleké Monreale s úchvatnými mozaikami. Pojeďte s námi, vrátet se budete určitě spokojeni jako řada našich klientů v předěšlých letech! Neváhejte s objednaním!

## CO SE STALO

Srážka R 633 s odstavenou soupravou Os 9122 na první staniční koleji stanice Čerčany.

## NÁSLEDKY

Usmrcen strojvedoucí elektrické jednotky, zraněn strojvedoucí R 633 a pět cestujících rychlíku. Hmotná škoda celkem 4 089 216 Kč.

## HLAVNÍ PŘÍČINY

Postavení vlakové cesty na obsazenou kolej, aniž by o této skutečnosti byl strojvedoucí předem zpraven. Porušení podmínek jízdy na Přivolávací návěst strojvedoucím R 633.

## ODPOVĚDNOST

Výpravčí ve stanici Čerčany (podmíněný trest 2 roky odnětí svobody na zkušební lhůtu 18 měsíců), signalista St. 1 stanice Čerčany (podmíněný trest 20 měsíců odnětí svobody na zkušební lhůtu 2 roky), strojvedoucí R 633 (podmíněný trest 2 roky odnětí svobody na zkušební lhůtu 30 měsíců).

# Čerčany 2007: Smutný příběh slepé důvěry

Srážka rychlíku s odstaveným pantografem v Čerčanech, k níž došlo v polovině července 2007 a při které byly porušeny elementární předpisy, vyvolala diskusi zejména mezi strojvedoucími. Důvodem bylo dilema, jehož chybné rozklíčování neslo lví podíl na tragické nehodě. Důvěřovat tvrzení výpravčího, že kolej je volná, nebo striktně respektovat podmínky Přivolávací návěsti?

V polovině roku 2007 byla v plném proudu výstavba koridoru na trati 221 v úseku Praha-Hostivař – Benešov u Prahy. Stavební práce se dotkly i traťového úseku Senohraby – Čerčany, kde se v osudný den – 14. července – z důvodu výluky jezdilo jen po druhé traťové koleji. Také v sousedním Benešově probíhala výluková činnost – byla zde zavedena napětová výluka. Pro dopravky tedy situace vyžadující mnohem větší soustředění než rutinní služba, kdy vlaky jezdí „první, druhá“.

V ranní špičce se dva výpravčí sloužící v Čerčanech takřka nezastavili a teprve blížící se desátá hodina dopolední měla přinést alespoň částečné vydechnutí. Čtyři minuty po půl desáté přijel do Čerčan osobní vlak z Prahy-Smíchova, složený ze dvou pantografových jednotek (451.047,048 + 451.019,020). O tom, že dopravní situace během výluky nebyla jednoduchá, svědčí i pozdější výpověď signalisty St. 1, ve které uvedl, že volba vjezdové koleje pro tento osobák (Os 9119) se změnila třikrát. Nejprve měl vjíždět na třetí kolej, pak se výpravčí rozhodli pro první kolej. Následovala změna opět na třetí, aby se nakonec skutečně vjezd na první, tedy průběžnou kolej.

letu a zakoupit něco k jídlu. Předávka však proběhla pouze ústně, nikoli i písemně, jak požadovala základní dopravní dokumentace stanice Čerčany. O šest minut později přijal po nesprávné koleji výpravčí B rychlík 633 ze stanice Senohraby.

## Na odjezdu volno!

V 10.00 nařídil výpravčí B přípravu vlakové cesty pro R 633 ze druhé traťové na první a z první staniční koleje, a to i přesto, že tato byla obsazena dvěma elektrickými jednotkami. Tady nastala první z řetězů fatálních chyb, které vedly k nehodě – ani jednomu ze tří dopraváků nedošlo, že vlakovou cestu staví na obsazenou kolej. Na odjezdovém návěstidle se skutečně rozsvítila návěst Volno, jak výpovědi potvrdil strojvedoucí pantografu, který měl později odjet do Benešova. Vzhledem k tomu, že však ještě nebyl o jízdě zpraven, na návěst nereagoval.

V tu chvíli už rychlík stál u vjezdového návěstidla S asi čtyři minuty a o vjezdu na obsazenou kolej nebyl zpraven. Po rozsvícení přivolávací návěsti se rozjel a vjížděl do stanice. Strojvedoucí na lokomotivě 363.053 jel

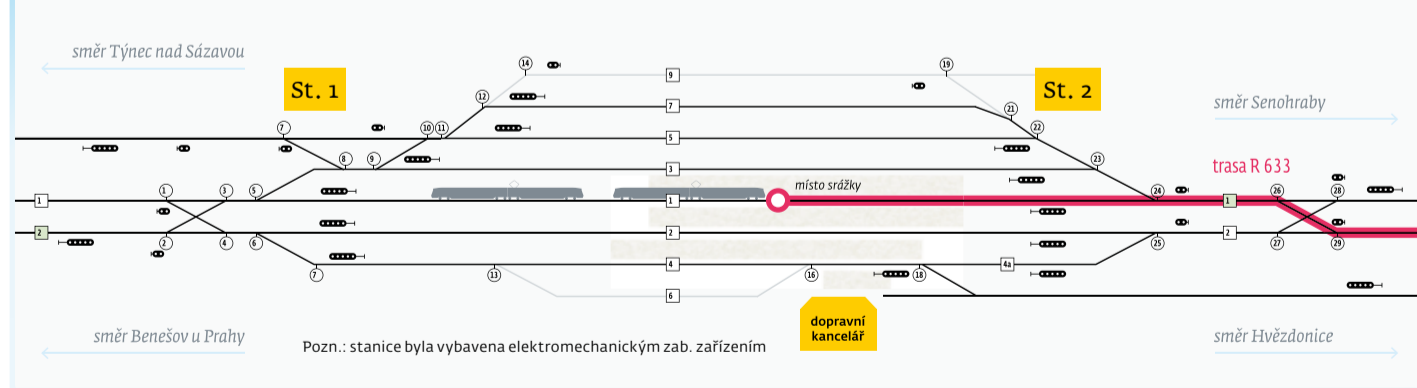
vozidla takové překročení rychlosti (nastavena na 40 km/h) nedovolil.

## Od života ho dělily dva kroky

Protože stanice Čerčany je situována do obloku, strojvedoucí rychlíku zjistil vozidla ve své jízdě dráze na poslední chvíli. I přes rychlostní brzdní nemohl srážce z takové rychlosti zabránit. Ještě uviděl, jak se na staniční pantografu snaží jeho kolega uniknout z kabiny. To se mu sice povedlo, ovšem smrt ho stejně dostihla. Nárazem se skříň jednotky zlomila, doslova vyšplhala na čelo stroje 363.053 a celý panták byl nárazem odražen o 12 metrů. Podle svědků chyběly strojvůdci pantografu do prostoru, kde by srážku přečkal bez větší újmy, dva kroky...

Výšetřování prokázalo, že tato mimořádná událost byla zapříčiněna pouze chybou lidského činitele. Jak zabezpečovací zařízení, tak všechna zúčastněná vozidla byla v pořádku. Soud nakonec určil tři viníky – signalistu St. 1, který nedodržel podmínky zjišťování volnosti vlakové cesty ve svém obvodu, strojvedoucího rychlíku za nedodržení podmínek jízdy na Přivolávací návěst (ten svou

## SITUAČNÍ SCHÉMA STANICE ČERČANY V DOBĚ VZNIKU MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI



## Střídání výpravčích bez písemné předávky

Po zastavení a výstupu cestujících z „tuplované“ soupravy výpravčí A (dispoziční) po dohodě s výpravčím B (vnější služba) rozhodl, že spojené pantografy budou povytženy směrem k odjezdovému návěstidlu do Benešova, aby se uvolnil prostor nástupiště u třetí dopravní koleje. Pantografy se následně rozpoujly a přední z nich, který měl později odjet jako soupravový vlak 1. násled 9119 do Benešova, poodejel od druhého (souprava pro pozdější osobní vlak 9122 do Senohrab). Do provozu ve stanici zasáhly ještě dva vlaky – jeden od Benešova u Prahy (Os 9120) po druhé koleji a další (Os 9205) ze Senohrab do Hvězdonic po čtvrté staniční koleji.

V 9.50 odevzdal výpravčí A po dohodě službu výpravčímu B s tím, že si odskočí na toa-

podle své výpovědi v režimu Automatické regulace rychlosti (ARR) výběhem, rychlostí 20–30 km/h, a během jízdy na zhlaví byl kontaktován radiostanicí výpravčím. Ten ho sdělením: „Jo, na odjezdu máš, fíro, volno, jo,“ informoval, že odjezdová vlaková cesta z první koleje je postavena, čímž mu dával najevo, že stanicí může projet.

Ve svém důsledku si strojvedoucí mohl toto sdělení vložít tak (a také tak učinil), že vlaková cesta pro jeho vlak je volná. Strojvedoucí vypověděl, že nastává maximální rychlost na 40 km/h a během vjezdu se pokynutím zdravil jak se signalistou St. 2, tak následně i s výpravčím před staniční budovou. Rozporem v této výpovědi je ale rozbor rychloměrného proužku po nehodě, který prokázal, že R 633 dosáhl rychlost 46 km/h. V režimu Automatické regulace rychlosti by za normálních okolností regulátor

vinu však popíral) a výpravčího B (v době nehody suplujícího povinnosti výpravčího A), jenž doznal, že pochybil. Všichni byli odsouzeni k podmíněným trestům.

Smutný příběh, který stál bohužel jeden lidský život a zhruba 4 miliony korun, vyvolal velkou polemiku. Výsledkem diskuzí však bylo jediné: Strojvedoucí by měli za každých okolností dodržovat podmínky jízdy podle rozkazu, i kdyby to v daném úseku znamenalo jízdu rychlostí chůze. I výpravčí je totiž tvor omylný a informace podobného rázu jako v Čerčanech v žádném případě neznamená, že podmínky nařízené přivolávkou pomínují. Tragickým způsobem se tak potvrdilo trochu patetické, ale pravdivé dopravní rčení, že předpisy nejsou psané inkoustem, ale krví.

VÁCLAV RUBĚŠ

Autor čerpal z vyšetřovací zprávy DČR.

# Životní inspirací jsou pro něj umění, příroda a dráha

POŠTA

Zájem o železnici u Jaromíra Vévody vzbuzoval od dětských let strýc Josef, který byl strojvedoucím i velkým cestovatelem současně. Od deseti let tak malý Jaromír absolvoval jízdy na mašinkách, spával na drážních nocležnách a vstával například ve čtyři hodiny ráno k motoráčku na trase Rakovník – Karlovy Vary. Další mocnou inspirací pro něj byly knížky Bohumila Hrabala, který svou profesní dráhu začínal jako výpravčí.

Někdo začal pracovat na železnici hned po škole a kolejí se drží celý život. Vlakvedoucí Jaromír Vévoda si ale vyzkoušel i jiná povolání, protože svých „lásek“ měl vícero. V mládí si dokonce jeho strýc, ke kterému vzhlížel jako ke vzoru, přál, aby studoval na antikváře. „Dalším mocným impulzem a inspirací byl pro mě spisovatel Bohumil Hrabal, s nímž jsem se osobně seznámil na svatbě své tety. Jde o další významnou paralelu literatura-železnice, protože je obecně známé, že Hrabal sám pracoval původně na železnici několik let jako výpravčí v Polabí. Ostatně ctím jeho vlastní citaci: Svět je krásnej. Teda ne, že by byl, ale já ho tak vidím,“ vyznává se ke svému uměleckému vzoru.

## V Severní Americe ho okouzly jazz a Skalnaté hory

Láska k jazzu a blues dovedla Jaromíra Vévodu v devadesátých letech do kolébky tohoto hudebního žánru – do Kansas City. Zde měl možnost navštěvovat proslulý Grand Emporium, kde mohl na vlastní oči a uši slyšet a vidět osobnosti typu Johna Mayalla, Neila Younga a řady dalších. „Básníci tam přednášeli svou poezii, univerzitní profesor hrál šachy s hipíkem, neznámý hudebník hrál na kytaru a pilot v nažehlené uniformě soustředěně poslouchal. V atmosféře tak nádherného mezilidského souznění přišla moje prvotní inspirace na založení vlastní kavárny,“ vzpomíná Jaromír Vévoda.

Během let strávených v USA cestoval po celé zemi, zejména navštěvoval národní parky. Mezi nejkrásnější zážitky patřil dvouměsíční pobyt ve Skalnatých horách, kdy v duchu následoval hlavního hrdinu z Dharmových tuláků, románu od amerického nekonformního spisovatele Jacka Kerouaca. „Angličtinu jsem si trénoval na různých pracovních místech – od jedné farmaceutické firmy přes hotel Ritz až po univerzitní knihovnu Linda Hall Library. Po návratu do Čech jsem pracoval tři roky v sekci zahraniční literatury pražského knihkupectví Neoluxor. Stále se mně hlavou honily vzpomínky na Kansas City a přemýšlel jsem, jak bych mohl uplatnit nejen svoje organizační a komunikační schopnosti, ale i své široké zájmy hlavně z oblasti kultury.“ A tak se rozhodl pro... ne, pro železnici ještě ne.

## Založil kavárnu fungující jako umělecké centrum

V roce 2004 založil Jaromír Vévoda na rozhraní pražského Smíchova a Košíř kavárnu U Frgála, kde se snažil v duchu jejího jména o propagaci Valašska, kde se narodil (a dnes zase bydlí). „Takřka každý den se tam díky kamarádům hrála živá hudba – od jazzu, blues, folku až po cimbál. U Frgála hrávali opakovaně



**MUŽ MNOHA TVÁŘÍ.** Jaromír Vévoda si v životě vyzkoušel celou řadu profesí, až nakonec „zakotvil“ jako vlakvedoucí u Českých drah. FOTO AUTOR (2x)



**V PRÁCI.** Jako zaměstnanec RCVD Valašské Meziříčí slouží především na regionálních spojích na střední a severní Moravě.

## JAROMÍR VÉVODA

Po studiu Střední knihkupecké školy v Luhačovicích v roce 1978 a absolvování základní vojenské služby pracoval až do roku 1991 jako vedoucí knihkupectví ve Vsetíně. Poté se věnoval distribuci knih a v roce 1996 odešel do USA, kde řadu let pracoval na různých postech například ve farmaceutické firmě nebo v univerzitní knihovně. Po návratu domů v roce 2001 pracoval v sekci zahraniční literatury pražského knihkupectví Neoluxor a po třech letech si otevřel v Praze vlastní kavárnu. V roce 2010 nastoupil k Českým drahám jako průvodčí. Dnes je vlakvedoucím.

pisničkáři Jaroslav Hutka, Josef Fousek, Mairo Bihári a další. Pořádaly se tam kulturní akce, křty knih (například spisovatelky Andulky Bauerové), ale také křty hudebních CD – třeba s meditativní hudbou Jiřího Mazánka. Organizovali jsme také literární besedy, mimo jiné se spisovatelem Benjaminskem Kurasem nebo psychiatrem a spisovatelem Janem Cimickým. Byly tam i vernisáže z oblasti výtvarného umění. Třešnickou na dotu byla přednáška profesora Martina Hilského zaměřená na Sonety Williama Shakespeara. Součástí interiéru byl malý antikvariát s knihami s regionální tematikou,“ vzpomíná vlakvedoucí na léta prožitá v Praze.

## Návrat domů

Láska k umění přivedla Jaromíra Vévodu do dalších náročných projektů. Přípravoval například program na festivalech Tourfilm a zajišťoval také Valašský večer v Grandhotelu Pupp v Karlových Varech. Jenže v roce 2009 se mu zcela změnila životní situace. Uměleckou kavárnu U Frgála musel uzavřít a vrátil se na rodné Valašsko. O novou kariéru se pokusil na železnici.

„V rodině jsme nikdy neměli auto a vždy se u nás cestovalo vlakem. Navíc jsem byl ovlivněn příbuznými z řad železničářů, takže jsem při hledání dalšího uplatnění dostal nápad pokusit se o přijetí na dráhu. Podal jsem si životopis a čekal jsem rok! Potom mě ale přijali do Regionálního centra vlakového doproduku ve Valašském Meziříčí,“ vypráví Vévoda. A tam zůstal dodnes. Dráhu má sice rád, ale na svou lásku ke světu umění nezapomněl. Ve volném čase proto právě aktuálně připravuje společně s režisérem Kamilem Poláchem natáčení nového filmu. Bude ze železničářského prostředí – jak jinak.

MARTIN HARÁK

vraťte se  
20 let  
zpět

## RETRO

První prototyp dvousystémové lokomotivy pro ČSD přišel do zkušebního provozu právě před dvaceti lety. Dříve než byl vyroben k. p. Škoda Plzeň pod označením ES 499.000i natrvalo předán uživateli, prošel řadou náročných zkoušek prováděných pracovníky k. p. Škoda a VÚZ na ŽZO Cerhenice i ve skutečném provozu. Po předvedení prototypu na MSV v Brně byl, spolu s mezitím dokončeným druhým prototypem, předán do LD Bratislava. Zde byl první prototyp dislokován i po dobu zkušebního provozu.

Na přelomu let 1975/76 byla uvedena do provozu osmnáctikusová série. Základem jejich vozby byly těžké tranzitní rychlíky vedené z Prahy přes kutnohorský proudový styk do Štúrova. Za dvě desetiletí vystřídaly lokomotivní řady Es 499.0, později přečíslované na řadu 350, dlouhou řadu vlaků zvukných jmen a odvedly povitvíný kus práce na stále se zvětšujícím počtu elektrizovaných tratí. S výjimkou úseku Praha – České Budějovice sloužily na

všech doposud elektrizovaných tratích s rozdílnými napájecími soustavami. Z dlouhých túr se dva stroje nikdy nevrátili. Prvně to byla oio po vykolčení a sérii nárazů v Bratislavě hl. st. a podruhé oio po najetí na elektrickou motorovou jednotku na zastávce Nové Kopisty.

Domovské bratislavské depo nikdy nezměnily, i když se na nich vystřídaly strojní čety z dep od Děčína po Prahu střed, respektive

tento legendární vlak z Budapešti až do Prahy Holešovic a v rámci obrátů vedou i další neméně slavný expres Slovenská strela. Nové pole působnosti nalézají třístapadesátky na tratích Bratislava – Žilina – Košice – Bánovce nad Ondavou. Po dvaceti letech tak opouštějí tratě bývalého druhého tahu, kde se staly součástí jeho koloritu a současně i průkopnicemi vývoje dvousystémových lokomotiv

Nebývale výtíženě lokomotivy, jejichž průměrný denní běh v GVD 1992/1993 činil úctyhodných 1 005 km, jsou po dlouholetém provozu značně opotřebenými, a tak dílenské opravy probíhají ve stále širším rozsahu a v podstatně kratších intervalech. Ani u tohoto však nadále nezástanou. Již delší dobu jsou pro ně navrhovány modernizační a rekonstrukční práce, počínaje dosazením automatické regulace rychlosti, inovací odporové regulační části nebo výměnou maloztrátové pulzní regulace a konče úpravou pro pře-

## Dvacet let provozu dvousystémových lokomotiv

TGM, Brno, Břeclav, Žilina, Košice až po Budapešť. Proto se staly od 1. ledna 1993 majetkem ŽSR a s jejich výsostnými znaky překračovaly státní hranice, ať již u Štúrova, Rusovců nebo Lanžhota. S novým GVD 1994/1995 byl ovšem mezinárodní provoz řady 350, pokud jde o zajíždění na, ČD silně omezen. Pouze díky minimálním pobytům EC 174/175 Hungaria v pohraničních přechodových stanicích vedou

a druhé generace hnacích vozidel u nás vůbec. Otevírá se tak nová kapitola jejich historie. Jako vlakové loďi hlavního tahu ŽSR mění náročnou trať Vysočinou za neméně namáhavou Štrbskou rampu, zkroucené údolí Sázavy za táhlé oblouky obkypující povážskou kaskádu, odvázný viadukt v Dolních Loučkách za ocelové monstrum na Ružíně, anebo prstenců tunelů nad Brnem za tunely ve Streňě.

chod na třetí trakční napájecí soustavu 15 kV, 16 2/3 Hz pro možný provoz na ÖBB. Při hospodářské situaci obou dědičických železnic po ČSD je však nepravděpodobné, že některé ze jmenovaných návrhů spatří světlo světa. V každém případě se však budeme s řadou 350 moci i nadále setkat.

Železničář č. 31/1994 – LEOŠ TOMANČÁK

## Úsměvné perličky, které odborníky nezmatly

V Železničář č. 7 jsem narazil na dvě celkem úsměvné chybičky-perličky. V článku o rekonstrukci stanice Ústí nad Labem západ mohla zařadovat i kontrola pravopisu, když místo „osazení nových výplní otvorů“ udělala „osázení“, které bezpochyby patří k rostlinám a záhonkům. V článku o novém CDP v Praze je pak krásné honosení o 1 000 W UPS, a to dokonce s vykřičníkem a pak ještě jednou v grafice. Taková UPS by takový objekt nezachránila. Osobně bych téměř nenápadně opomenutí správné jednotky (kW) u tohoto údaje přičítal neúplné technické kovanosti autora v jednotkách elektrických veličin a jejich srovnání s reálným světem. Případně tomu, že jednotka byla vypsána slovem, a tak to nepůsobilo tak divně, jako když se to napíše zkratkou. Jinak ale je jazyková stránka vašeho časopisu na rozhodně vysoké úrovni a můj dopis rozhodně neberte jako stížnost.

HONZA VÁCLAVÍK

Odpověď redakce: Osázení versus osazení je skutečně korektura „perlička“. Chyba v případě jednotek W/KW byla způsobena špatným převodem z průvodní dokumentace. Tímto se vám i ostatním čtenářům omlouvám.

Václav Rubeš

## Jak jsem v Itálii kupoval turistickou jízdenku

Při cestě do Itálie jsem projel privátní tratě v okolí Neapole. Ač jsem byl vybaven jízdními řády konkrétních spojení z příslušného italského vyhledávače „ON-LINE“ na konkrétní datum, už v okamžiku svého vytištění tyto údaje neplatily. Některý vlak, přestože jej vyhledávač nabízí, vůbec v části tratě nejede, jiné nejedí během školních prázdnin, což je sice napsáno na nějaké místní vývěsce, nikoli však v jízdním řádu dostupném ve formátu PDF na webu. Na místě bylo třeba improvizovat i s ohledem na zpoždění nebo nepředpokládané pěší přesuny mezi různými stanicemi téhož jména. Obecně lze říci, že vzhledem k průměrné mzdě jsou zde jízdenky levnější než v Česku. Třídenní turistická jízdenka Unicoompagnia 3T stojí „neuvěřitelných“ 20 eur. Když jsem ji ale chtěl získat, byl to velmi náročný proces. V Itálii se jízdenky pro místní nebo oblastní dopravu – jak vlak, tak autobus – prodávají v prodejních tisku, trafikách, barech. Zejména bary jsou otevřeny od časných ranních do pozdních nočních hodin, takže se zakoupením jízdenek pro místní cestování by neměl být problém.

I když jsem ale měl s sebou předvídat z internetu stažených obrázků jízdenky, včetně doprovodného italského textu, tak jsem v baru v Casertě neuspěl. I v prodejním tisku dáma za pultem zakroutila hlavou a mladý muž před pultem mě odkázal na pokladnu FS. Tam stála dlouhá řada zákazníků, kteří nakupovali zdoluhavým způsobem – teprve u okénka podrobně zjišťovali cestovní možnosti. Ačkoli jsem na přestup měl 40 minut, nedostal jsem se na řadu, a tak jsem odjel do Salerna. Tady jsem zamířil rovnou k pokladně FS, jenže vše marně – jízdenky prodávali v turistickém centru na protě. Muž za pultem tam zareagoval na můj požadavek kladně. Jenže vzápětí jsem se dozvěděl, že jízdenky jsou vyprodány (bylo sedm večer) a další budou až „zítra odpoledne“. Jiné prodejní místo prý v Salernu neexistuje. Vrátil jsem se proto nejbližším vlakem do Caserty, přečkal na nádraží noc a v šest ráno netrpělivě přešlapoval před pokladnou s inzerovaným začátkem prodeje v 6.10. Paní pokladní se ráčila dostavit až v 6.50. Nejdříve nechápavě hleděla na můj papír, pak mne posílala do prodejny tisku. Po sdělení, že odtud jsem právě přišel, něco vytukala na klávesnici a na monitoru se objevilo, že požadovanou jízdenku má v sortimentu. Následovalo hledání klíče od skříňe, odkud přinesla balíček příslušných jízdenek, který si nevěřícně prohlížela. Po předání 20 eur jsem vytouženou jízdenku konečně dostal. Hned jsem ji vložil do označovače. Je také nutné vyplnit jméno a státní příslušnost, aby ji nemohl použít někdo jiný. A pak že zakoupení jízdenky je jednoduchá záležitost!

MIROSLAV ZIKMUND

Dopisy jsou redakčně upraveny a kráceny.

