

Železničář

11. KVĚTNA 2018 | CENA 18 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



10

ROČNÍK XXV

6–7 ROZHOVOR

Skupina České dráhy za rok 2017 vykázala téměř miliardový zisk. Co přispělo k dobrým výsledkům, prozradil předseda představenstva ČD **Pavel Krtek**.

8 ZPRAVODAJSTVÍ

Vlaky ČD přepravily během prvního čtvrtletí letošního roku téměř **43 milionů cestujících**. To představuje meziroční nárůst o 857 tisíc lidí.

11–13 TÉMA

Výstavba železnic přinesla také architektonické skvosty například v podobě **mostů nebo viaduktů**. Podívejme se na některá nejvýznamnější mostní díla našich předků nejen v Česku.

18–19 CESTOPIS

Svazová republika **Myanmar** je u nás stále více známá jako Barma, byť toto označení již od roku 1989 oficiálně neplatí. Jaká je tato země, se dozvíte v našem dvoudílném cestopise.

ZEMŘEL JIŘÍ SAMEK

Ve věku nedožitých 64 let zemřel v pátek 27. dubna 2018 pan Ing. Jiří Samek. Od roku 1991 pracoval ve společnosti METRANS. Ve firmě působil až do odchodu do důchodu. Vystudoval Vysokou školu dopravy a spojů v Žilině, konkrétně provoz a ekonomiku silniční dopravy. Vzdělání si ještě doplnil na European Business School. Patřil k zakladatelům společnosti METRANS, která se etablovala jako největší operátor kombinované dopravy ve střední a východní Evropě. Byl jejím duchovním otcem. Od roku 2014 firma ze sta procent ovládá Metrans Rail. Stál i u zrodu sdružení ŽESNAD.cz, jehož byl prvním prezidentem. Čest jeho památce.



Výherci jarní soutěže z č. 8

Správné odpovědi:

1a), 2b), 3c), 4b), 5c), 6a), 7c), 8b), 9b)

Model motorového vozu RegioSpider ve velikosti TT získává

Jiří Havránek (Letohrad)

Knihu Zrození železnic v Čechách, na Moravě a ve Slezsku vyhrávají

Štěpán Bělina (Praha), Romana Malochová (Opavice nad Labem), Tomáš Naiser (Milovice nad Labem)

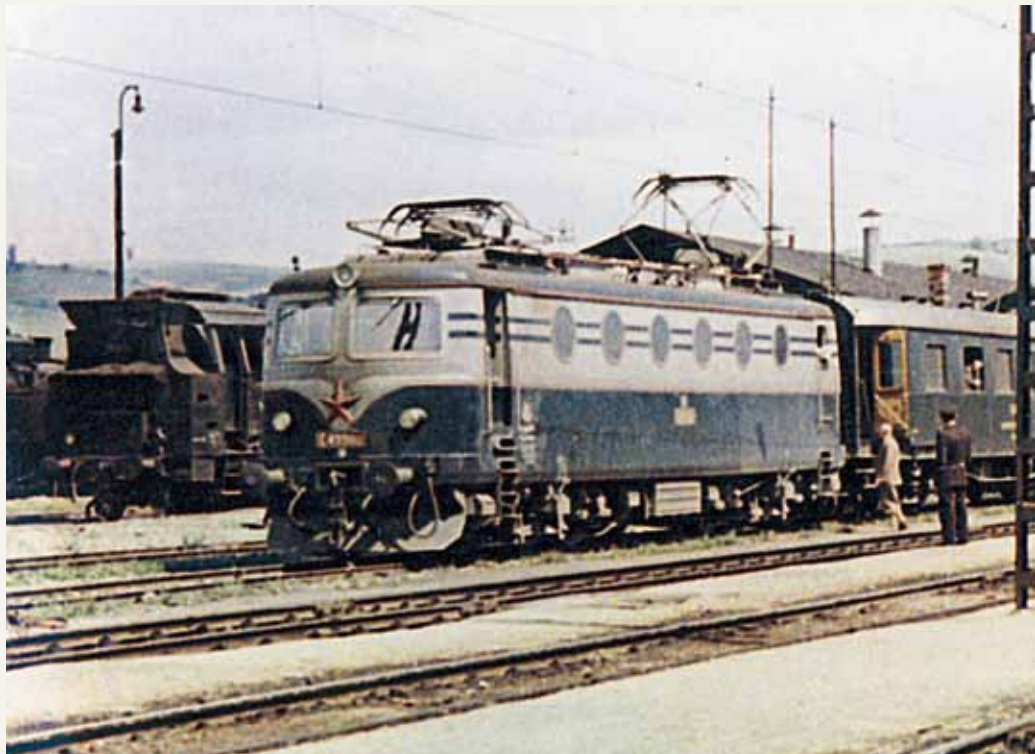
Knihu Železniční tratě z Jihlavy do Znojma a Brna

Lucie Hábová (Sázavka), Tomáš Giža (Rychvald), Jiří Lipert (Olomouc)

TITULNÍ FOTO

Autor: Michal Málek

Železniční most z roku 1867 vedoucí přes řeku Labe a Ploučnici propojuje děčínské hlavní nádraží se stanicí Děčín-východ. Na snímku na něm projíždí motorová jednotka RegioShark do Šluknova.



Krátce po zahájení elektrického provozu v úseku Žilina – Spišská Nová Ves prováděl Výzkumný ústav dopravní trakční zkoušky se soupravou vedenou dnes již legendární Bobinou E 499.0.

Elektrizace tratí v ČSR: stejnosměrně i střídavě

Petr Slonek | foto: ČTK, archiv Jaroslava Wagnera a redakce

Kromě obnovy zničených nebo poškozených železnic se ČSD v období po druhé světové válce věnovaly také elektrizaci hlavních tratí stejnosměrnou napájecí soustavou. Už v roce 1928 se však podařilo elektrizovat pražský železniční uzel stejnosměrnou soustavou 1 500 V. Původní plány byly přitom mnohem velkorysejší, jako první delší trať pro elektrizaci bylo vybráno spojení mezi Prahou a Plzní. Úspory ve 30. letech nakonec tento projekt odsunuly na neurčito. Meziválečná elektrizace tak zůstala právě jen u elektrizace pražského uzlu.

V roce 1945 začalo projektování elektrizace na Slovensku a o rok později rozhodlo ministerstvo dopravy o elektrizaci celé trati z Prahy do Čierne nad Tisou. Projektanti využili zkušenosti a projektů jak předválečných, tak návrhu elektrizace železnic Slovenského státu z let 1941–1943. Volba padla na systém 3 kV stej-

nosměrného proudu. Objednány byly i nové elektrické lokomotivy. I když se s projektováním začalo v roce 1946, první úsek se podařilo předat do provozu až v roce 1955 na Slovensku, na území dnešní ČR pak roku 1957.

První exemplář elektrické lokomotivy dnešní řady 140 (tehdy E 499.0) vjel na trať roku 1953. Těchto strojů bylo do roku 1958 vyrobeno 100 a další typy následovaly. A k 16. květnu 1962 byl systém 1,5 kV v pražském železničním uzlu nahrazen systémem 3 kV.

Od roku 1963 se pak začalo s elektrizací také ve střídavé soustavě 25 kV 50 Hz. Stalo se tak kvůli sporům o to, který ze systémů je výhodnější. Stejnosměrná a střídavá soustava se poprvé střetly v Kutné Hoře, kde vznikla styková stanice. Před dodávkou prvních dvou-proudových lokomotiv v 70. letech zde musely všechny vlaky přepřahat. Další styky proudových soustav už byly prováděny jako letmé – hranice proudových soustav se nacházejí přímo na trati a vícesystémové lokomotivy zde pouze stáhnou sběrače a místo přechodu prodjedou setrvačností. ○



Vážení čtenáři,

osobní dopravě se v prvním čtvrtletí roku 2018 opět dařilo. Stále tak udržujeme dlouhodobý trend růstu rozhodujících ukazatelů.

Především znovu došlo k nárůstu počtu cestujících. Oproti loňskému začátku roku jsme jich svezli o 2 procenta více, což odpovídá nárůstu 850 000 cestujících. Zaznamenáváme i nárůst tržeb, a to jak v oblasti vnitrostátní, tak v mezinárodní dopravě. Úspěšně zahájil provoz Západní expres, naši zákazníci na nový ucelený koncept velice pozitivně reagují a jejich počty postupně narůstají. Dalšími velmi využívanými jsou dálkové vlaky do Českých Budějovic, na Ostravsko a na střední Moravu. Pozitivně zapůsobilo také rozšíření integrovaných dopravních systémů – především v Praze.

Velmi úspěšní jsme i nadále v segmentu mezinárodní dopravy. K růstu počtu cestujících dochází na všech mezinárodních relacích, ať již do Německa, především do Berlína a do Drážďan, na Slovensko, do maďarské metropole Budapešti či do mnoha koutů Rakouska.

Důvodů tohoto růstu je několik. Mezi klíčové faktory patří bezesporu stabilizace jednotného konceptu vlaků, rozšiřování služeb na palubě vlaků, kvalifikovaný a kvalitní personál a postupná modernizace vozového parku.

Jsmo také rádi, že prokazatelně příznivý vliv má i úspěšná marketingová komunikace. V tomto roce jsme se zaměřili na podporu komunikace samotné značky České dráhy. V únoru jsme odstartovali kampaň na zlepšení jejího vnímání. Cílem je získat na svou stranu především ty, kteří doposud cestování vlakem nepreferují. Představujeme ČD jako tradičního národního dopravce pro všechny občany a pod sloganem „Přijďte se podívat, jak jsme se zlepšili!“ poukazujeme na zdokonalení v oblasti kvality našich vlaků i služeb na palubě. V dubnu jsme pak navázali kampaň „Vozíme vaše příběhy“, opět s apelem na to, že ČD mají pro každého připravenou nabídku pohodlného cestování.

Standardně běží i naše produktová reklama. V lednu to byla zejména výhodná nabídka Včasná jízdenka Evropa, kde jsme se připojili k vlně zájmu povánoční slevy a nabízeli jsme výhodnou a pohodlnou jízdu za nákupy třeba do Drážďan. Další evropské destinace jsme podpořili kampaň na jaře, kdy vzrůstá touha po cestování a poznávání evropských metropolí. Nezapomínáme ani na vnitrostátní přepravu, již od začátku roku se věnujeme představení nového produktu na trase Praha–Plzeň pod názvem Západní expres a zároveň jsme našim zákazníkům v kampani přiblížili výhody nové virtuální In Karty.

Poměrně značnou dobu se také významně zaměřujeme na propagaci produktů a značky v on-line prostředí. Aktivně hledáváme internetové uživatele se zájmem o cestování a nabízíme jim nákup výhodných jízdenek na e-shopu ČD. Naši on-line aktivitu podporujeme také na sociálních sítích, kde konkrétně na síti Facebook jsme v dubnu přesáhli číslo 40 000 fanoušků. Pravidelně jim nabízíme to nejlepší z nabídky ČD.

A co nás čeká v nejbližších týdnech? Léto už je za dveřmi a s ním je vždy spojené letní volnočasové cestování. Jako v letech minulých, i letos jsme pro zákazníky připravili Jízdenku na léto, novinkou je letos tato jízdenka i pro děti. Naši letní komunikaci zaměříme především na cestující z řad mladé generace. Tyto cestující je velmi těžké oslovit klasickou formou, s oblibou tráví svůj čas především na sociálních sítích a internetu, kde sledují své vzory. Přichystali jsme proto kampaň v podobě výzvy známých tváří internetu (tzv. influencerů). Půjde o soutěž s velmi zajímavými disciplínami, která bude formou krátkých videí a příspěvků sdílena mezi naše stávající i nové potenciální cestující. Naším cílem je naučit i nastupující generaci využívat služby ČD!



Zuzana Čechová

ředitelka odboru cenotvorby
a produktové komunikace

Milníky drážní historie Č(S)D

Vznik ČSD	1918
První tuzemské lokomotivy	1921
Mikádo	1926
Věžáky	1930
Motorové rychlíky	1936
Masarykův pohřeb	1937
Obsazení Sudet	1938
Odboj na kolejích	1940
Koňstní lokomotivy	1945
Zahájení elektrifikace	1949
Vrchol parní trakce	1950
TU47	1954
Nehoda ve Stěblové	1960
Vznik VUZ	1963
Nástup střídavé trakce	1963
Dodávky vozů z NDR	1964
T478.1	1964
ES 499.0	1974
Chuligáni ve vlaku	1985
Příjezd vlaků EC/IC	1990
Autovlak	1997
Vznik SŽDC	2003
Pendolino	2003
ČD railjet	2014
Vize	2019+



Dokončovací práce na elektrizaci trati Žilina–Spišská Nová Ves v květnu roku 1955

V Olomouci zahájili sezonu odemčením točny

Na Svátek práce byla tradičním odemčením točny zahájena letošní, v pořadí již šestá sezona v Železničním muzeu Českých drah v hanácké metropoli Olomouci. Muzeum se veřejnosti zpřístupnilo v roce 2012 a díky nesmírnému úsilí celé řady nadšenců si tak malí i velcí příznivci železniční nostalgie mohou zblízka prohlédnout vzorně udržované historické lokomotivy a vozy. Letošní zahájení sezony bylo podtrženo několika hvězdicovými jízdami nostalgické soupravy v čele s parním strojem 464.202, přezdívaným podle svého nátěru Rosnička. První ranní spoj mířil z Olomouce do Řepčína, dopolední pak do Uničova a další ještě do Hrubé Vody. Olomoučtí se navíc pochlubili v historickém depu novými informačními panely a cedulemi pro návštěvníky a současně připomenuli výročí tří deponovaných strojů. Letos oslaví šedesátiny elektrický stroj Bobina E 499.085, stovdvacáté narozeniny naopak případnou parnímu Kocúrovi 314.303 a pětáctýřicátin dosáhl motorový stroj T 466.0007, přezdívaný jako Pilštyk. (mah)



Pavel Krtek zavítal na konferenci OSŽD

Předseda představenstva ČD Pavel Krtek se koncem dubna ve Vietnamu zúčastnil zasedání Konference generálních ředitelů OSŽD (Organizace pro spolupráci železnic), sdružující hlavně státy bývalého sovětského bloku, Čínu a jihovýchodní Asii. V rámci samotné konference byly projednávány především otázky rozvoje koridorů Evropa – Asie, další postup v oblasti železniční interoperability v euroasijském regionu a další spolupráce v oblasti osobní dopravy. V této oblasti jsou České dráhy velmi aktivní. ČR zastává v komitétu OSŽD funkci předsedy Komise pro infrastrukturu a kolejová vozidla. Na konferenci byl projednáván požadavek Moldávie ujmout se tohoto postu. Návrh našel podporu především ve východní části regionu. Díky intenzivnímu jednání delegace ČD získala na svou stranu především členy OSŽD ze zemí EU a nakonec se podařilo vedení komise pro Česko uhájit. V rámci konference se uskutečnila i celá řada dalších dvoustranných jednání, například s generálním ředitelem ZSSK Filipem Hlubockým, s představiteli MÁV a PKP či s náměstkem GR Ukrajinských železnic. (red)



Rosické muzeum odstartovalo 18. sezonu

Nejen provoz parkové železnice, ale především výstavu ke 100 letům české železnice připravili organizátoři 18. sezony železničního muzea v Rosicích nad Labem. Jeho slavnostního zahájení se 27. dubna zúčastnili i hejtman Pardubického kraje Martin Netolický a člen představenstva ČD Michal Štěpán. Muzeum provozuje Pardubický spolek historie železniční dopravy pod vedením zaměstnance ČD Oldřicha Čížka. V expozici je důraz kladen zejména na historii motorových vozů a lokomotiv. Představil se i nejstarší motorový vůz M 120.206 z roku 1928, jenž se řadí mezi pět nejstarších vozidel tohoto typu v Evropě. Nákladní vozy byly doplněny unikátním vozem M 131.2 pro údržbu trakčního vedení či zrenovovanou motorovou lokomotivou řady T 211, která se veřejnosti představila zcela poprvé. V sobotu přijel navíc do Rosic nad Labem i motorový vůz Stříbrný šíp, který pod hlavičkou národního dopravce svezl zájemce do Slatiňan a zpět. (mah)





Policisté s kolegy z Německa trénovali na agresivní fanoušky

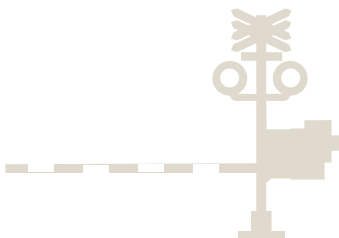
Tři vyřazené vozy řad BDs a Btee posloužily v plzeňském Depu kolejových vozidel policejní pořádkové jednotce a jejím kolegům ze Spolkové policie z německého Bayreuthu k nácvičku zásahu při narušení veřejného pořádku. Konkrétně se jednalo o zvládnutí davu agresivních sportovních fanoušků, jejich zajištění a vyvedení ven z vlaku. V depu národního dopravce kromě těžkoooděnců cvičili i hasiči SŽDC, kterým rozvášněný dav bránil v hašení zapálených zátaras.

V plánu cvičení nechyběl ani trénink snesení osoby, která vylezla na střechem osobního vozu a zasáhl ji elektrický výboj. Trénink spolupráce českých i německých pořádkových jednotek z konce dubna byl součástí týdenního mezinárodního soustředění, kdy kromě zásahu ve vlaku policisté nacvičovali záchranu osob při živelních katastrofách z vody anebo zajištění pořádku při demonstracích. (hol)



Výstava 130 let dráhy moravskoslezských měst

Novou expozici ke 130 letům dokončení stavby dráhy moravskoslezských měst otevřelo 28. dubna Železniční muzeum moravskoslezské v Ostravě. Výstava připomíná rok 1888, kdy byla dostavěna a zprovozněna kompletní trať z Kojetína přes Kroměříž do Těšína a Bílska. Po vzniku ČSR přešel úsek Těšín – Bílsko pod polskou správou, a tím byla přerušena celistvost původní dráhy. Železniční muzeum moravskoslezské, které se nachází ve stanici Ostrava-střed, podrobně na jednotlivých panelech popisuje stavbu železnice, rozvoj jednotlivých nádraží a zastávek a vlastní provoz. Popis je doplněn velkým množstvím výkresů a fotografií, které v řadě případů nebyly dosud publikovány. Výročí připomene i jízda parního vlaku z Valašského Meziříčí do České Těšína, kterou muzeum připravuje na 2. června společně s ČD. (her)



Vláda jedná na brněnském nádraží i o jeho přesunu

Návštěvou hlavního nádraží v Brně zahájili vláda v demisi ve středu 2. května dvoudenní pracovní jednání na jižní Moravě. Do jihomoravské metropole se členové kabinetu přepravili pravidelným expresním spojem národního dopravce Metropolitan, který jezdí na lince Praha – Brno – Budapešť. Po přivítání se delegace odebrala do stylového prostředí brněnského ČD Lounge, kde se členové vlády seznámili s projektem výstavby nového železničního uzlu Brno v kraji a městem schválené variantě. Předpokládaná cena nového brněnského nádraží, která činí přibližně 46 miliard korun podle zvolené varianty, se premiérovi v demisi Andreji Babišovi ale zdá příliš vysoká. Na tiskovém brífinku médiím sdělil, že si vyžádal další doplňující informace. Kdy vláda rozhodne o umístění nádraží, nelze podle něj předjímat. Premiér předpokládá, že projekt bude mít i výnosy, například z prodeje pozemků pod nynějšími kolejisti a stavbami. Za ČD se částí jednání k železniční problematice zúčastnil člen představenstva Miroslav Kupec. (mah)



V Danangu jednalo vedení ČD a společnosti KORAIL

V rámci Konference generálních ředitelů OSŽD ve vietnamském Danangu se uskutečnilo pracovní setkání na nejvyšší úrovni mezi Českými drahami a KORAIL (železniční dopravce jižní Koreje). Delegace vedl předseda představenstva ČD Pavel Krtek a CEO Korailu Oh, Young-sik. Společně probrali řadu témat, mimo jiné členství KORAILu v OSŽD. Doposud má KORAIL v OSŽD jen statut pozorovatele a jihokorejský dopravce by se rád stal řádným členem. K přijetí je potřeba jednomyslné schválení a proti se staví KLDK. Předseda představenstva ČD Pavel Krtek potvrdil šéfovi KORAILu podporu. S přijetím KORAILu do OSŽD souvisí reaktivace železničního spojení mezi jižní Koreou a euroasijským kontinentem. V současné době jde většina carga po moři. Oživení nákladní a kombinované dopravy v této ose by přineslo nárůst objemů přeprav po koridorech východ – západ. Pavel Krtek vyjádřil uspokojení nad tempem rozvoje korejských investic v ČR. Kromě všeobecného přínosu pro českou ekonomiku jsou důležité i příležitosti pro dopravce, především železniční. (red)

Směřujeme k tomu, aby ziskovost Skupiny ČD rostla

Téměř miliardový zisk a nákladní i osobní doprava v černých číslech, takový je výsledek hospodaření Skupiny České dráhy za rok 2017. Co přispělo k tak dobrému skóre národního dopravce a jaká jsou očekávání pro letošní rok? Nejen o tom jsme hovořili s předsedou představenstva a generálním ředitelem ČD Pavlem Krtkem.

Radek Joklík | Foto: Nguyen Phuong Thao

Výrazné meziroční zlepšení nastalo i v segmentu osobní dopravy. Čím to bylo způsobeno?

Především to bylo díky růstu tržeb z hlavní činnosti podnikání, což jsou v první řadě prodeje jízdenek a úhrady od objednatelů. A potom také kurzové zisky v osobní dopravě díky sílící koruně. Obojí mělo na výsledek segmentu osobní dopravy rozhodující vliv, takže osobní doprava loni skončila mírným ziskem.

Silná koruna nicméně přispěla i ke snížení zadlužení, je to tak?

Ano. Čistý dluh Skupiny ČD loni meziročně klesl o tři miliardy korun na 27,2 miliardy korun. Z větší části je to právě vlivem silné české měny.

To rádi uslyší analytici ratingové agentury, akcionáři i věřitelé...

Věřím, že ano. Systematicky směřujeme k tomu, aby ziskovost Skupiny ČD byla vyšší, a také k tomu, aby i dříve ztrátový segment osobní dopravy dokázal hospodařit vyrovnaně, což se loni podařilo. Dlouhodobě se soustředíme na pokračování stabilizace Skupiny ČD v zájmu akcionářů, věřitelů a zaměstnanců. Veškeré rozhodování managementu je v souladu s cílem obhájit mezinárodní rating od agentury Moody's v investičním pásmu.

V roce 2017 pokračoval růst počtu cestujících i přepravního výkonu. Služeb ČD využilo téměř 175 milionů lidí. Jak se konkrétně vyvíjely tržby v osobní dopravě?

Velmi dobře. Celkové tržby z hlavní činnosti přesáhly 22 miliard korun. Samotný příjem z prodeje jízdních dokladů byl meziročně vyšší o téměř čtvrt miliardy korun. Dynamicky přitom roste podíl tržeb z čistě komerčních přeprav. Růst tržeb z jízdného, úhrady od objednatelů a kurzové zisky tak dokázaly vyrovnat plánované vyšší náklady na opravy a údržbu železničních kolejových vozidel a také růst osobních nákladů díky kolektivní smlouvě. Segment osobní dopravy tak dosáhl čistý zisk šest milionů korun.

Na první pohled to není závratná částka, ale když se podíváme na ztrátu v roce 2016, tak loňský rok byl v segmentu osobní dopravy meziročně lepší o 652 milionů korun. Jak na tom byla nákladní doprava?

Druhý nejdůležitější segment podnikání, nákladní doprava, byl tradičně ziskový. Ve spolupráci s dceřinými společnostmi v zahraničí pokračovalo ČD Cargo v expanzi na cizí trhy. Například do Polska, Rumunska a Maďarska. I Cargo tak meziročně vzrostly tržby, a to o 163 milionů korun. A to navzdory tomu, že Cargo významnou část tržeb realizuje v eurech, takže sílící koruna, která osobní dopravě pomohla k lepšímu výsledku, měla na segment nákladní dopravy naopak negativní vliv.

To je důvod, proč byl loni čistý zisk nákladní dopravy o něco nižší?

Čistý zisk segmentu nákladní dopravy byl loni 743 milionů korun. Je ale potřeba vnímat, že se do tohoto výsledku promítly investice do nákupu nových lokomotiv a nákladních vozů, které jsou nezbytné ke zvýšení konkurenceschopnosti na evropském trhu. Vyšší byly, stejně jako na matce, také osobní náklady spojené s plněním závazků z kolektivní smlouvy.

Tedy vyšší výdělky zaměstnanců, je to tak?

Přesně tak. Na tom však není nic špatného. Udržení sociálního smíru je jednou z našich hlavních priorit. Spokojení a kvalitní zaměstnanci jsou největší devízou každé firmy a naše personální politika se dál zaměřuje na udržení stávajících a nábor nových pracovníků. A to zejména v odborných technických profesích.

Čistý zisk celé Skupiny České dráhy za rok 2017 byl podle Mezinárodních standardů účetního výkaznictví (IFRS) 984 milionů korun, což je o 102 milionů lepší než v roce 2016. Nabízí se proto otázka, jaký bude rok letošní. Jaká jsou vaše očekávání?

Podnikatelský plán postupně naplňujeme a první čtvrtletí se jeví jako pozitivní. Například nám ve vlacích meziročně přibýlo 850 tisíc cestujících. Vlaková doprava zjevně zažívá svou renesanci a my chceme být při tom. Jsme připraveni na sobě dál pracovat a své služby zlepšovat.

Co považujete za největší výzvu v letošním roce?

Naším hlavním úkolem pro nejbližší období je řešení obchodního modelu osobní dopravy po roce 2019, kdy společnost končí většina dlouhodobých smluv s kraji a s ministerstvem dopravy. Důležitá je obhajoba mezinárodního ratingu, splacení korunových dluhopisů v létě 2018 a refinancování eurových dluhopisů v roce 2019. Prioritou managementu je, aby společnost ČD byla schopna dostát svým závazkům vůči věřitelům, akcionářům i zaměstnancům a aby do budoucna obhájila maximum svých stávajících výkonů v dálkové i v regionální dopravě.

Budeme letos vyhlášovat zakázky na nové vlaky, kdy je reálné, že se objeví na kolejích?

Postupně vyhlásíme zakázky na desítky nových vlaků. Primárně jde o vozidla pro kraje. Celý proces soutěžení trvá jeden až dva roky a další dva roky trvá, než výrobce vlaky dodá. Proto je chceme vysoutěžit předem, uzavřít rámcovou smlouvu s vítězem a výrobu zahájit tehdy, až budeme mít nové smlouvy s kraji, kam tato vozidla poputují. Zákazníci je tak dostanou dřív, než kdybychom čekali až na uzavření smluv s objednateli. Proto jsme už teď vyhlásili zakázky na desítky elektrických jednotek



Pavel Krtek

Studia na francouzské státní technické univerzitě École Centrale Paris úspěšně ukončil v roce 1994. Po roce povinné základní vojenské služby začal pracovat u nadnárodní společnosti Lafarge Cement, světové dvojky ve výrobě cementu. Následovalo devět let v rafinérsko-petrochemické skupině Unipetrol. Působil na různých pozicích ve Skupině, z toho například v centrále jako šéf finančního controllingu, pak jako finanční ředitel divize železniční dopravy Unipetrol Doprava v Litvínově. V únoru 2014 se stal členem představenstva Českých drah a od 1. března rovněž náměstkem generálního ředitele ČD pro ekonomiku a techniku. Do čela národní dopravy byl zvolen 10. listopadu 2014 a zastává funkci předsedy představenstva ČD.



pro regionální dopravu. Z podobného dřívějšího rámcového kontraktu jsme už nové jednotky objednali, a tak začnou v Plzeňském kraji jezdit nové Regio-Pantery dokonce už na sklonku letošního roku.

Stranou pozornosti však nezůstává ani dálková doprava. Letos dokončíme redesign Pendolin a v létě se vrátí do provozu i jednotka poškozená ve Studénce. Běží zakázka na 50 vozů pro dálkovou dopravu, zajímáme se také o možné odkupy nebo pronájmy vozů a rovněž soutěžíme nájmem patnácti třísystemových lokomotiv pro vnitrostátní dopravu, které nám pomohou překlenout dobu, než koupíme vlastní nové lokomotivy. Rádi bychom do budoucna pořídili až 60 nových elektrických lokomotiv s rychlostí až 200 km/h.

Nedávno jste byl na zasedání valné hromady OSŽD ve Vietnamu.

Jak tam se cestujete vlakem?

Organizace pro spolupráci železnic (OSŽD) sdružuje státy východní Evropy a Asie. To jsou pro nás důležité trhy a mají pro firmy Skupiny ČD významný obchodní potenciál. Zajímavá jsou například jednání s Jižní Koreou, která je v současné době pozorovatelem a již řadu let se snaží stát řádným členem OSŽD. Jižní Korea je prakticky ostrovem, protože má na severu Severní Koreu. Má velký zájem dostat svou nákladní dopravu z moře na koleje. Výhledově chce 20 % objemu svého exportu dostat z lodí do vlaků. V Česku je Jižní Korea významným investorem, ať už jde o automobilku Hyundai u Ostravy, výrobce kompresorů Doosan Škoda Power v Plzni nebo o firmu NexenTire, která u Žatce vyrábí pneumatiky.

Cestovali jste během návštěvy ve Vietnamu vlakem?

Ano. Úroveň vlakové dopravy mě vždy zajímá. Absolvovali jsme cestu vlakem z Da Nangu do Hue a musím říct, že to byl zážitek.

V jakém smyslu?

Tamní železnice jsou oproti českým méně svázané pravidly a péče jen jsou ve srovnání s evropskými standardy trochu pozadu. Třeba mě překvapilo, že tam železnice nemá ochranné pásmo. Nebo ho možná nikdo nerespektuje. Ovoce ze stromů můžete trhat přímo z oken vlaku, půl metru od projíždějící soupravy odpočívají lidé v houpacích sítích a o automaticky zabezpečených přejezdech prakticky nelze mluvit. U každé závory tam stojí člověk, který ji ovládá. Na druhou stranu je jízda po tratích z dob francouzské kolonizace zážitek, na který se nezapomíná. Projížděli jsme například dvě klimatická pásma z tropů do subtropů a přímo z okna vlaku bylo možné sledovat, jak se mění okolní vegetace. Některé pohledy pak připomínaly spíš pohled z letadla. Vlak se totiž pohyboval jen pár metrů od hrany útesů nad mořem.

A samotný vlak?

Řekl bych, že solidní standard. Jeli jsme s generálním ředitelem slovenských železnic ZSSK Filipem Hlubockým a dalšími účastníky konference první třídou a cesta byla pohodlná, vlak čistý a personál úslužný a milý. S Pendolinem nebo railjetem se to srovnávat nedá, ale zase máte při jízdě po trati s metrovým rozchodem čas na obdivování krajiny, protože jsme velkou část asi tříhodinové cesty jeli opravdu dost pomalu. ○

”
Systematicky směřujeme k tomu, aby ziskovost Skupiny České dráhy byla vyšší, a také k tomu, aby i dříve ztrátový segment osobní dopravy dokázal hospodařit vyrovnaně, což se loni podařilo.



Cestujících ve vlacích ČD v 1. čtvrtletí opět přibylo

Nárůst počtu cestujících ve vlacích Českých drah pokračuje i v letošním roce. Za první tři měsíce cestovalo některým ze 7 041 denně průměrně vypravovaných spojů národního dopravce přibližně o 850 tisíc osob více než ve stejném období roku 2017. Celkem jelo v prvním čtvrtletí vlakem ČD 42,9 milionu lidí. Nárůst zaznamenala především vnitrostátní dálková a příměstská doprava.



Petr Slonek | Foto: archiv ČD

Trvale se zvyšující zájem o cestování po železnici potvrdil také loňský rok, kdy služeb Českých drah využilo 174,7 milionu lidí, což představovalo meziroční přírůstek o 3,2 milionu osob. Spolu s tím vzrostl i přepravní výkon. Nejlépe se tradičně dařilo příměstské a dálkové dopravě.

A podobný vývoj zatím přináší také rok 2018. Během prvního čtvrtletí cestovalo vla-



kem ČD 42,9 milionu lidí, z toho ve vnitrostátní dopravě jich bylo něco málo přes 42 milionů. Nárůst je tak zhruba 850 tisíc osob. „První čtvrtletí se jeví jako pozitivní. Vlaková doprava zjevně zažívá svou renesanci a my chceme být při tom. Jsme připraveni na sobě dál pracovat a své služby zlepšovat,“ uvedl předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Pavel Krtek.

Růst ve vnitrostátní přepravě

„Meziroční nárůst přepravených cestujících představuje 2%, a je to další příznivý vzkaz zákazníkům národního dopravce nejen samotným Českým drahám, ale obecně všem lidem v této zemi. Ukazuje se, že naši snahu o zvyšování kvality přepravy, servis na palubě vlaků nevyjímáme, zákazník modrých vlaků oceňuje a vlaky ČD tak táhnou stále víc. Největší nárůsty jsme zaznamenali v segmentu vnitrostátní dálkové dopravy a logicky i v příměstské dopravě velkých aglomerací,“ okomentoval aktuální čísla člen představenstva ČD odpovědný za úsek osobní dopravy Michal Štěpán. Zároveň připomněl skutečnost, že počet cestujících ve vlacích Českých drah roste průběžně již několik let. Právě tento nárůst stojí za zvýšením tržeb, které byly za rok 2017 o více než čtvrt miliardy vyšší než v roce 2016. Cestující nadále využívají v hojně míře i mezinárodní vlaky, zde je počet cestujících u Českých drah v zásadě stagnující, přestože došlo k významnému rozšíření komerční dopravy na lince Praha – Břeclav – Vídeň/Bratislava jedním z privátních dopravců.

A co ještě také stojí za vyšším zájmem o cestování železnicí? „Je to všeobecně lepší ekonomická situace obyvatel, která dovoluje lidem vedle cestování za prací jezdit i za odpočinkem, dále se na některých linkách odráží opravy silnic a dálnic a v neposlední řadě i zvyšování rychlosti vlaků díky dokončovaným infrastruktúrním projektům,“ doplnil Štěpán. Výhody cestování vlakem prezentují České dráhy také v několikaleté marketingové kampani. ○

Národní dopravce si pronajme patnáct elektrických lokomotiv

České dráhy pokračují v modernizaci vozidlového parku. Proto se rozhodly vypsat výběrové řízení na pronájem patnácti moderních elektrických lokomotiv pro rychlost 160 km/h, která je v současnosti nejvyšší rychlostí na tuzemských tratích. V budoucnu společnost hodlá pořídit zcela nové lokomotivy do svého vlastnictví. Jejich pronájem umožní překlenout období, než budou dodány nové lokomotivy přímo ČD. „Potřebujeme pořídit až 60 nových moderních elektrických lokomotiv s maximální rychlostí až 200 km/h. Jejich zajištění si vyžádá delší období, ať již jde o přípravu soutěže, nebo zajištění financování. Po přechodnou dobu proto využijeme pronájem elektrických strojů, který je dnes velmi rozšířený a nabízí operativní řešení provozních potřeb. Nám se osvědčuje například u lokomotiv Vectron na lince Praha – Hamburk,“ vysvětlil člen představenstva ČD odpovědný za techniku, servis a majetek Miroslav Kupec.

Národní dopravce aktuálně poptává patnáct moderních třísystemových (3 kV DC, 25 kV 50 Hz AC, 15 kV 16,7 Hz AC) elektrických lokomotiv pro rychlost až 160 km/h. Určeny budou především pro provoz v Česku s expresy na tratích vybavených více systémy a s rychlostí do 160 km/h. Pro možnost operativního nasazení a případné náhrady jiných



Nová vozidla mají nahradit také dosluhující řadu 371.

turnusových lokomotiv zároveň bude požadován také přístup na železnice na sousedním Slovensku a v Rakousku. Firmě by měly být předávány od podzimu 2019 a České dráhy počítají s jejich provozem do konce roku 2024. Poskytovatel lokomotiv současně zajistí jejich údržbu.

„Díky brzkému nasazení pronajatých lokomotiv nahradíme od prosince 2019 pomalejší řadu 362 na některých výkonech a můžeme zvýšit rychlost dalších vlaků. Tím se zhodnotí jak investice vložené do modernizace železničních koridorů a úprav elektrifikace našich tratí, tak do vlakových souprav pro moderní expresní spoje,“ doplnil Kupec. Nahradit mohou také lokomotivy 371.

České dráhy v současné době mají k dispozici celkem třicet moderních lokomotiv. Jedná se o dvacet strojů řady 380, které národní dopravce koupil od tuzemského výrobce Škoda Transportation. Další deset strojů Vectron od Siemensu si firma před časem pronajala. (pes)

Na soukromou akci parním vlakem i RegioNovou

Máte chuť vyrazit vlakem na vlastní soukromou akci? České dráhy představily nabídku výjezdních a zvláštních vlaků, které mohou vyrazit jako speciály na vybrané tratě po celé České republice. Na každou akci ČD také dokážou připravit catering a nejrůznější služby na nádraží. V nabídce jsou aktuálně konferenční vozy, parní vlaky či RegioNovy.

Josef Holek, Radka Pistoriusová | Foto: archiv ČD

Na firemní akce, výjezdní zasedání, prezentace, teambuildingy, svatby či oslavy jsou České dráhy připraveny vypravit speciální vlak, sestavený podle přání zákazníka. Kromě řešení spojů na míru České dráhy nabízejí palubní catering JLV a doprovodné služby ve stanicích v ČD Lounge a saloncích. Jedinečnou nabídku umožňuje odpovídající technické zázemí a také dlouholeté zkušenosti národního dopravce.

„Nabízíme sestavení vlaku podle přání zákazníka a jízdy po vybraných trasách. Jsme schopni vypravit vlak pro různě velké skupiny osob a dojet co nejbližší místu dalšího návazného programu. Vlak může být sestaven z moderních, nebo naopak historických vozidel, kterými České dráhy v dostatečné míře disponují. Klient může vybírat i z unikátních vozidel, za všechny jmenujme například Stříbrný šíp,“ upřesnil Jiří Jeřeta, ředitel odboru obchodu ČD.

Přinášíme přehled speciálních vozidel, která je možné si ke zvláštním jízdám objednat.



Konferenční vůz

Vznikl v roce 2015 rekonstrukcí jídelního vozu. Vůz je klimatizovaný, vybavený projektorem, promítacím plátnem, ozvučením, osvětlením s možností volby intenzity i barvy světla. Samozřejmostí je kuchyně včetně pípy a šatna. Vůz je po celou dobu doprovázen zaměstnancem ČD – technickým doprovodem. Vybavení vozu a variabilita vnitřního uspořádání umožňují různé typy akcí, od tiskové konference po prezentaci nových produktů nebo teambuilding.



Stříbrný šíp

Motorový vůz M 260.0 vyvinula pražská lokomotivka ČKD. Ve spolupráci s vysočanskou automobilkou PRAGA vzniklo ve třicátých letech minulého století jedinečné vozidlo. Designově byla velmi propracována nejen skříň vozu, ale také jeho komfortní interiér. Okupace a druhá světová válka zastavily další vývoj a využití Stříbrného šípů. Motorový vůz se tak do provozu dostal po opravě a kolaudaci v roce 1948. Skutečná kompletní oprava vozu začala v roce 2011. Podílely se na ní dečínské firmy Českých drah DPOV a VŮŽ (majitel vozidla) a dokončily ji v roce 2016.



Parní vlaky

Vlak s parní lokomotivou je možné vypravit pro jednotlivce, pro skupiny anebo jako firemní akce pro obchodní partnery. V nabídce jsou parní lokomotivy různých typů a velikostí včetně odpovídajících vlakových souprav. Jízda vlakem taženým parní lokomotivou nabízí jedinečnou atmosféru a nevsední zážitek pro všechny věkové kategorie.

RegioNova

Motorová jednotka řady 814 vznikla rekonstrukcí starších vozů řady 810. Jeden vůz jednotky je nízkopodlažní, umožňuje nástup a přepravu imobilních cestujících. Vzhledem k primárnímu určení pro regionální dopravu je to vozidlo vhodné na kratší cesty s cateringem v omezeném rozsahu.

Kontakt

Zvláštní a nostalgické vlaky lze objednávat na generálním ředitelství Českých drah, odboru obchodu osobní dopravy, nábř. Ludvíka Svobody 1222, 110 15 Praha 1, obchod@gr.cd.cz.

Zástupci Českých drah řešili s policií bezpečnost ve vlacích

Vyhodnocení dosavadní spolupráce národního dopravce a pořádkových policejních složek a také její další směřování byly hlavním předmětem dubnové schůzky zástupců jednotlivých ředitelství Policie ČR se členem představenstva ČD odpovědným za úsek osobní dopravy Michalem Štěpánem a bezpečnostním ředitelem ČD Otou Zachariášem. Součástí jednání byla debata o spolupráci v dalším období, a podrobně se rovněž diskutovalo o zvládnutí přepravy problémových sportovních fanoušků.

Doprava skupiny rowdies přináší vždy potřebu určitých bezpečnostních opatření. České dráhy v mnoha případech posilují vlakové soupravy o vozy vyhrazené jen pro tyto „fandy“, čímž odpadá například riziko obtěžování ostatních cestujících anebo střet s umírněnými fanoušky soupeře. Mnohdy takto rizikový spoj hlídají i policisté z pořádkových jednotek, někdy i těžkoooděnci z členů policejních antikonfliktních týmů a doprovází skupiny fanoušků ve výchozích i cílových destinacích.



Národní dopravce má situaci pod kontrolou, jeho vlakové čety jsou na podobné situace školeny a dokáží obratně poskytnout součinnost zasahujícím složkám. Je však nutno dodržovat určitá

pravidla, a to i ze strany zaměstnanců doprovodu vlaku či kontrolních zaměstnanců. Všechny atypické situace, kam se řadí například i potřeba vybrat jízdné od fanouška cestujícího bez jízdenky, je nutno koordinovat s policejním doprovodem přítomným na palubě vlaku. „Musí se předcházet situacím nepředpokládaných mimořádných pobytů z přepravních důvodů, aby nedošlo k neřízenému výstupu skupin rozdořovaných fanoušků v mezilehlých stanicích. Na jednotlivé situace pamatují interní dokumenty i procesní listy, které musí každý zaměstnanec Zákaznického personálu (ZAP), ale i dispečinku národního dopravce ovládat,“ zaznělo na jednání.

Na schůzce bylo konstatováno, že vzájemná spolupráce trvá i přes zrušení železniční policie dlouhou řadu let a je oboustranně na dobré úrovni, excesy se vyskytují velmi ojediněle, a to i díky dobrým znalostem všech zúčastněných zaměstnanců. (hol)

Lužná pod taktovkou parních lokomotiv

Muzeum Českých drah v Lužné u Rakovníka má za sebou První parní víkend. Národní dopravce při této příležitosti vypravil z pražského hlavního nádraží dva páry speciálních osobních vlaků tažených Šlechticnou a Štokrem. V muzeu nechybělo oblíbené defilé lokomotiv na točně. Na návštěvníky čekalo i několik novinek.

Josef Holec | Foto: autor

Více než tři a půl tisíce lidí si nenechalo ujít První parní víkend. Ten se uskutečnil o prvním květnovém víkendu v ČD Muzeu v Lužné u Rakovníka. Kromě tradičního předvádění lokomotiv na točně se mohli návštěvníci pokochat novým exponátem anebo se vypravit na výlet retro soupravou taženou některým z parních strojů. Národní dopravce do Lužné z Prahy vypravil i dva páry speciálních vlaků. Den před akcí vyrazil z pražského hlavního nádraží také protokolární vlak s pozvanými hosty.

Příznivé jarní počasí ve spojení s atraktivním programem pod taktovkou ČD nenalákalo do Lužné jen příznivce drážní nostalgie, ale i rodiny s dětmi. „Těšil jsem se celý týden,“ prozradil osmiletý František Matura, který do Lužné přicestoval v sobotu s rodiči z Prahy. „Celou cestu jsme se dívali po okolí. Jízdu jsem si opravdu užil. Vlak táhla Šlechticna,“ nechal se dále slyšet mladý znalec přezdívek železničních skvostů. Měl na mysli děčínskou páru 475.179. Druhý den se na trase objevil i kolega 556.0506. A stejně jako Šlechticna vezl Štokr návštěvníky historickými vozy řady Bam.



U rotundy komfortněji

Historické soupravy se však neobjevily jen na Buštěhradce. České dráhy je v rámci víkendového programu vypravily i do Žatce nebo nedalekého Rakovníka. Parní lokomotivy se navíc každý den dvakrát prezentovaly na točně za přítomnosti stovek přihlížejících. Kromě Štokra a Šlechticny se mohli lidé pokochat párou 477.043 (Papoušek) či 534.0323 (Kremák).

V Lužné kromě řady atraktivních technických exponátů na příchozí čekalo i opravené prostranství mezi rotundou a točnou, které nechaly ČD opravit. „Kolejiště má nové pražce

a prostor mezi nimi je vysypán šterkem. Zejména děti už nebudou zakopávat o kolejnice,“ uvedl Miloslav Kothera, vrchní přednosta luženského Depa historických vozidel. Kromě toho se v expozici objevila i další elektrická lokomotiva, tentokrát E 499.101.

ČD Muzeum v Lužné u Rakovníka se již od roku 1999 zabývá údržbou a provozem historických kolejových vozidel, která po dlouhých letech ve službě dělají nyní radost železničním nadšencům i všem zájemcům o historii dopravy. Další parní víkend se uskuteční 6. a 7. října letošního roku. ○

České dráhy poptávají 50 moderních elektrických vlaků pro regionální linky

České dráhy vyhlásily soutěž na dodávku až 50 moderních elektrických jednotek pro regionální dopravu. Rámcový kontrakt uzavřený s vítězem soutěže umožní národnímu dopravci pružně reagovat na objednávku krajů při zajištění dopravní obslužnosti v regionech a brzy po uzavření kontraktů na dopravní služby nasadit nová komfortní vozidla do provozu.

„V současnosti jednáme s kraji o modelu zajištění dopravní obslužnosti na regionálních linkách po roce 2019. Protože chceme být pro kraje a jejich občany dobrým partnerem, připravujeme se už nyní na rychlé nasazení moderních vlaků. Ještě letos chceme vybrat dodavatele nových elektrických jednotek, se kterým uzavřeme rámcový kontrakt, a hned jak se dohodneme s kraji na zajištění dopravní obslužnosti, můžeme zadat jejich výrobu. Lidé v regionech se tak svezou moderními vlaky podstatně dříve, než kdybychom s výběrem dodavatele vlaků čekali až na podpisy smluv o dopravní obsluž-

nosti,“ vysvětlil postup objednávky nových elektrických jednotek Miroslav Kupec, člen představenstva ČD odpovědný za techniku, servis a majetek.

Vítězný uchazeč mezinárodního tendru má Českým drahám dodat moderní, klimatizované, nízkopodlažní elektrické jednotky s kapacitou 140 až 160

míst k sezení, určené pro obě hlavní trakční soustavy v České republice (3 kV DC, 25 kV 50 Hz AC) a pro rychlost až 160 km/h. V provozu bude možné spojit až tři jednotky do jednoho vlaku ovládaného jedním strojvedoucím s kapacitou cca 420 až 480 míst k sezení. Vysokou bezpečnost provozu zajistí vybavení nejmodernějším evropským vlakovým zabezpečovačem ETCS. Hodnota tohoto rámcového kontraktu přesáhne 6 miliard korun.

„V případě dohody s kraji na zajištění dopravní obslužnosti po roce 2019 se mohou občané příslušných regionů těšit na brzké pořízení nových vlaků a jejich nasazení do provozu. V nových vlacích klademe velký důraz na pohodlné cestování všech skupin zákazníků, ať už jsou to lidé dojíždějící do zaměstnání, studenti, ale třeba i maminky s kojenci, které cestují s kočárky, lidé upoutaní při pohybu na vozík nebo spoluobčané, kteří přišli o zrak,“ doplnil Kupec přednosti moderních služeb nabízených Českými drahami. (Pešť)

CO MODERNÍ VLAKY CESTUJÍCÍM NABÍDNOU



Mosty a viadukty jako klenoty železnice

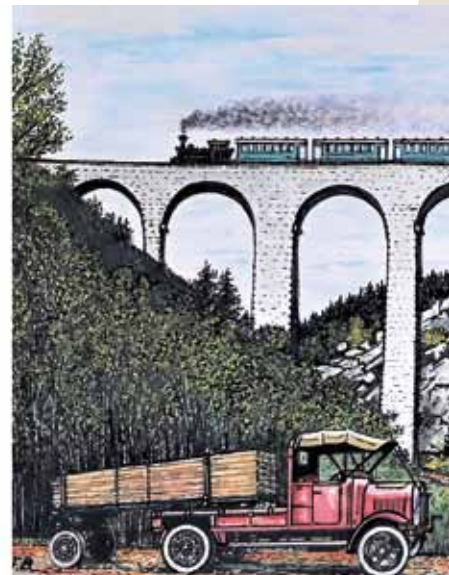
Železnice přinesla lidem nejen rychlé spojení mezi městy a vesnicemi, ale také spěšnější přepravu zboží a zpráv. Nádraží se stala vstupními bránami měst a obcí. Aniž si to tenkrát většina z nás možná uvědomovala, dráha přinesla také architektonické skvosty například v podobě mostů nebo viaduktů. Podívejme se na některá nejvýznamnější mostní díla našich předků v České republice a Evropě.

Josef Schrötter | Kresby: Bohuslav Fultner

Co by to bylo za trať bez mostu nebo tunelu. Pohled na železniční viadukt nebo most v krajině je nezapomenutelný. A ještě krásnější pohled je, když po něm jede vlak. Parní lokomotivy měly své kouzlo, a tak ta podívaná byla ještě navíc umocněna kouřem z takového stroje. Česká železnice je na železniční mosty poměrně bohatá a na její síti se jich nachází celkem 6 798. Nejvíce jich vzniklo v 19. století. Byly to stavby převážně kamenné a později také železné.



Most Forth Rail



Viadukt Žampach

Ve Francii nejvyšší most

Konstruoval je a stavěl například slavný stavitel Gustav Eiffel, proslavený stejnojmennou pařížskou věží. V provincii Cantal ve Francii je postaven podle jeho návrhu obloukový železniční most, který vede nad řekou La Truyère. Francouzi jej označují Viaduc de Garabit a vybudován byl v letech 1880 až 1884. Konstruktivní plány a statické výpočty zpracoval Maurice Koechlin a Émile Nougier. Hlavní nosný parabolický oblouk má rozpětí 165 metrů a celková délka mostu je 565 metrů. Výška mostního pilíře je 80 metrů. Na výrobu viaduktu dělníci spotřebovali 3 326 tun oceli a na jeho nátěr pak 38 tun barvy. Proč byl natřen narůžovo, není známo. Byl nejvyšším železničním mostem světa po dobu 25 let a je řazen mezi nejvýznamnější mosty 19. století. Slouží dodnes. V roce 1976 byl navíc vybrán pro natáčení filmu Přejezd Cassandra.

Ve Velké Británii je největším stavbou tohoto druhu konzolový most Forth Rail. Spojuje North Queensferry se South Queensferry přes záliv Firth of Forth. Navrhl ho Benjamin Baker a partička k zajímavé podívané při návštěvě Edinburghu. Tento železniční most byl otevřen pro dopravu v roce 1890, a nahradil tak původní loďní přepravu. Má celkovou délku 2 500 metrů, což bylo v té době nejdelší rozpětí na světě. Mezi třemi největšími pilíři má rozpětí dvakrát 521 metrů. Od roku 2015 je zapsán na seznamu světového dědictví UNESCO. Denně po něm projede několik desítek osobních vlaků, rychlíků, ale také nákladních vlaků, které přepravují zejména uhlí z uhelné pánve u Perthu.

Největší cihlový je v Sasku

Německo se může pochlubit největším cihlovým mostem na světě – Göltzschtalbrücke. Postaven byl nedaleko města Reichenbach v Sasku. Při trasování tratě z Lipska do Norimberka narazili němečtí inženýři blízko saského města Reichenbach na údolí Göltzsch, jímž protéká stejnojmenná říčka. A tak bylo třeba rozhodnout, zda ho překlenout mostem, nebo ho obejít. Protože výstavba železniční trati měla zpoždění a firmám hrozily sankce, nakonec projektanti rozhodli, že bude rychlejší postavit přes údolí cihlový most. Na stavbu byla vypsána Sasko-bavorskou železniční společností v lednu ro-



Viadukt u Krnska



Sychrovský viadukt

ku 1845 veřejná soutěž. Vítězným návrhem se stal projekt renomovaného architekta a univerzitního učitele Johanna Schuberta. Základní kámen budoucího viaduktu byl položen 31. května 1846. O vítězství tohoto projektu rozhodlo především použití levných cihel oproti drahým žulovým kamenům. Na stavbě mostu pracovalo téměř 1 800 dělníků. Celkem 50 tisíc cihel muselo dvacet cihel v okolí vyrobit každý den a na stavbě jich bylo použito 26 milionů! Jeho celková délka je 574 metrů a v nejvyšším bodě jsou koleje 78 metrů nad okolním terénem. Most je skutečně unikátní, neboť má čtyři úrovně s 98 cihlovými klenbami. Nejmohutnější klenba má šířku 31 metrů. Na stavbě se nepřetržitě pracovalo šest let a viadukt byl dokončen 15. července 1851. V té době byl nejen nejvyšším, ale i nejdelším cihlovým mostem světa. Náklady činily 2,2 milionu stříbrných tolarů, což v dnešních cenách představuje bezmála 70 milionů eur. Viadukt je dodnes plně funkční, a pokud pojedete vlakem z Chebu do Chemnitzu neboli Saské Kamenice, tak za městem Reichenbach právě narazíte na tuto mostní kuriozitu.

Švýcarsko – železniční ráj

Železnice ve Švýcarsku je bohatá na horské trati a má samozřejmě také celou řadu nádherných železničních mostů. K nejkrásnějším pat-



Viadukt Göltzschtalbrücke

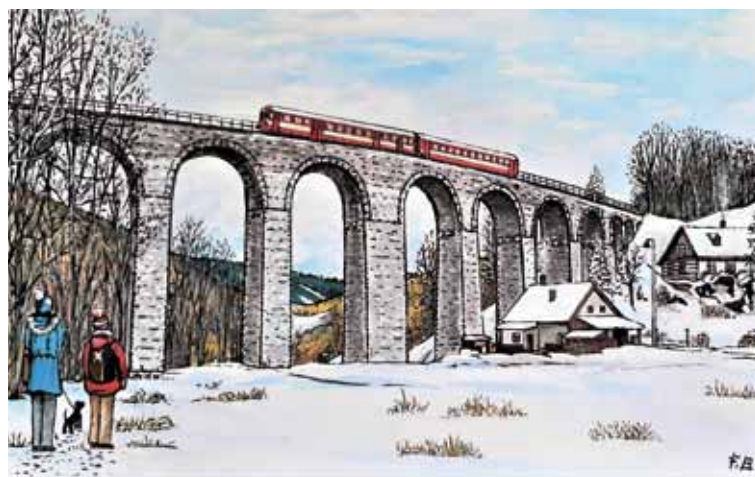
ří bezesporu viadukt Landwasser, který je 65 metrů vysoký a 136 metrů dlouhý. Byl postaven podle návrhu Alexandra Acatose v letech 1901 až 1902 a provoz na něm byl zahájen v červenci 1903. Nachází se ve výšce 1 050 metrů nad mořem v blízkosti stanice Filisur a železniční trať v prostoru viaduktu má navíc sklon dvacet promile. V půdorysu má tvar kruhového oblouku o poloměru sto metrů. Údolí s říčkou Landwasser je přemostěno šesti širokými oblouky o rozpětí dvacet metrů, které jsou uloženy na pěti



Landwasser ve Švýcarsku

Hracholusky. Původně byl postaven, aby překlenul údolí s řekou Mží. Stavba začala v roce 1899 a dokončena byla v roce 1901. Výška byla po dokončení okolo 47 metrů. Aby pilíře odolaly zvýšené hladině vody po napuštění přehrady, musely být ještě před zatopením zpevněny. Údolí bylo zatopeno v roce 1963. V důsledku toho má nyní most výšku k vodní hladině okolo 37 metrů. V odborných kruzích se jeho výška neuvádí k vodní hladině, ale ke dnu, což je dle posledních údajů 45,90 metru. Stavbu tvoří dva zděné mostní pilíře o výšce 44 metrů, to znamená včetně

základů, a dva zemní pilíře na každé straně. Na pilířích jsou usazena tři ocelová pole o délkách 55 metrů. Celková délka je 201,75 metru a přemostění je dlouhé 196,65 metru.



Kamenný viadukt u zastávky Novina

Skvosty na severu Čech

Na jednokolejně trati z Liberce do České Lípy se nachází kamenný viadukt přes Kryštofovo údolí před vrcholovým tunelem u zastávky Novina. Viadukt je znám pod jménem Novina nebo se mu také říká Kryštofák. Směrově je v oblouku o poloměru 240 metrů a klene se přes údolí s vodotečí a místní komunikací. Má 14 půlkruhových oblouků a jeho výška je 29,6 metru. Z toho jedenáct kleneb má rozpětí 12,4 metru a tři krajní kleneb směrem k Liberci mají rozpětí 6,6 metru. Délka mostu je 198,84 a šířka 5,69 metru. Hlavním stavebním materiálem bylo kamenné kvádrové a lomového zdivo. Postaven byl v letech 1898 až 1900 jako součást trati společnosti Ústecko-teplické dráhy (Aussig-Teplitzer Eisenbahn Gesellschaft) z Teplíc do Liberce, v rámci úseku z České Lípy do Liberce. Trať je označována jako Severočeská transverzálka a koncesi společnost obdržela 13. června 1896.

Naše putování zakončíme u Sychrovského viaduktu, jenž stojí na trati Pardubice – Jaroměř – Liberec. Vyznačuje se velmi zajímavou konstrukcí. Jeho kleneb jsou ve dvou řadách nad sebou. Ve spodní části je šest kleneb a v horní části viaduktu je kleneb naopak osm. Takové uspořádání oblouků v patrech je u nás ojedinělé a ani ve světě není zcela běžné. Viadukt je široký přes jedenáct metrů. Stavitelům se povedlo nádherně, nenásilně a působivě začlenit kamennou dopravní železniční stavbu do rámce krajiny. Vybudován byl v letech 1857 až 1859 jako součást Pardubicko-liberecké severojižní dráhy. Rozpíná se nad údolím Mohelky ve výšce 30,6 metru. Jeho délka je 122,57 metru a šířka 11,5 metru. Poloměr zakřivení půdorysu mostovky je 386 metrů.

Nádherných železničních staveb ve světě i v Česku je celá řada. Ukázali jsme jen některé, vybudované před mnoha lety. Nové železniční mosty mají pochopitelně zcela jinou tvář, ale to je už jiná kapitola. Více informací naleznete v knize *Železnici přes mosty a tunely*.



Obloukový most Garabit

vysokých pilířích. Jihovýchodní opěra mostu se nachází na vysoké skále, kde trať zaústí přímo do 216 metrů dlouhého tunelu Landwasser. Ročně přes něj projede více než dvacet tisíc vlakových spojů. Viadukt byl 7. července 2008 uveden na seznam světového dědictví UNESCO.

Neobvyklé stavby i u nás

Česká železniční síť je na mosty vybudované našimi předky bohatá. Nádherné jsou ty vybudované z kamene. Nejvíce jich stojí v Čechách. Na

příklad na trati Vrané nad Vltavou – Čerčany se nachází viadukt Žampach. Mezi stanicemi Luka pod Medníkem a Jílové u Prahy zase najdete Kocourský viadukt. Po Landwasserviaduktu ve Švýcarsku patří k druhému nejvyššímu kamennému železničnímu mostu ve střední Evropě. Překlenuje údolí Kocour a potok Studený. Jeho stavba začala na jaře roku 1898 a dokončena byla slavnostním zahájením provozu 1. května 1900. Celková délka je 109,21 metru, tvoří ho sedm oblouků o rozpětí dvanáct metrů. Výška dosahuje 41,25 metru a jeho podélná osa je tvořena obloukem o poloměru 180 metrů.

Na trati Praha – Turnov se nachází u Krnska nádherná stavba železničního viaduktu, známá jako Stránovský viadukt. Původní most s příhradovou železnou nosnou konstrukcí z roku 1864 byl nahrazen kamenným mostem podle projektu architekta Stanislava Bechyně v roce 1924. Délka mostu je 152 metrů, přičemž tři oblouky mají rozpětí 32,50 metru a vzepětí dvanáct metrů. Maximální výška mostovky nad nejnižším bodem přemostění je až 27 metrů. Vyrosl během pouhých 120 dní a přerušení provozu vlaků trvalo jen měsíc a deset dnů, což byl v té době úžasný stavební výkon. Viadukt byl v roce 1958 vyhlášen kulturní památkou.

U Pňovan v západních Čechách narazíte na železniční most, který přemostuje přehradu

Boj se sprejery v režii noční hlídky

Některé barevné kreace sprejerů jsou docela povedené, nejlépe se ovšem vyjímají na legálních plochách. Ozvláštňují-li ale vlak, páchají jejich autoři trestný čin poškození cizí věci. České dráhy se fenoménu brání a už několik let využívají služeb bezpečnostní agentury, která do terénu nasazuje Antigraffiti tým. Strávili jsme s ním noc a hlídali dvě nádraží. Co jsme při dobrodružné službě zažili?

stavil jako Spirit. „Vezměte si s sebou baterku, pepřák, oblečte se teple a pohodlně a obujte pevnou obuv,“ telefonuje nám před akcí jeden člen týmu. „Třeba si i zaběháte,“ doplňuje se škodolibostí. Inu proč ne, dubnové noci jsou ještě chladné, třeba se zahřejeme. Navrch přihazujeme ještě kukly, žádný vagabund nemusí znát naše obličeje. To samé ostatně činí i členové týmu.

Profesionálové na místě

Nad Prahou se smráká, teplota rychle klesá a my si dáváme se Spiritem krátkou schůzku. „Terén máme perfektně zmapovaný. Všichni vědí, kam mají jít, co tam mají dělat, a pokud se něco semele, řekneme si to vysílačkou. Pozo-

rujte dění, občas se podívejte do kolejiště, co se děje mimo peron,“ oznámí. Snad ještě... Nestačíme se otočit a je pryč. Jenže za pár desítek minut se dozvídáme, že je čas na změnu lokality.

Lehce po jedenácté večer zabíráme pozice na druhé straně Prahy. K peronu přijíždí osobní vlak, do služby se vypraví až nad rámem. Strojvedoucí soupravu zhasíná, zamyká a odchází. Neuplyne ani deset minut a z nedaleké houštiny se ozývá podezřelé praskání. Ano, k nádraží se blíží dvouhlavá crew, jak se partičkám sprejerů v komunitě přezdívá. Uvědomujeme si, že tihle výrostkové před chvílí přijeli a kamsi odešli. Obloukem se však vrací a u krajní koleje se chvilku rozhlíží.

Akce! Vpřed!

Hodinky ukazují třináct minut po půlnoci a mladenci vytáhli z batohů spreje a pustili se do práce. V ten okamžik se však do práce pouští i naše hlídka, opouští úkryty a dvojici obkličuje. Jeden se bez váhání vzdává, druhý ale utíká. Spirit je mu v patách, leč v nepřístupném terénu a tmě se vandal vytrácí.

V naší pomyslné síti však zůstává mladík, který tvrdí, že je mu teprve čtrnáct let. „Mám staršího brácha. Mu řeknu, že jste mě chtěli zmlátit. Si vás najde. Já tu nic neudělal,“ vyhrožuje. Ani fakt, že má ve výbavě sedm sprejů, osmý sotva odhodil a červená na jeho prstech ještě nezachla, ho z „namachrované“ pózy nedostal. Spirit volá policii – hlídka přijíždí za pár minut a mladého výtečníka odváží na služebnu.

Ne vždy ale má událost tak jednoznačný průběh. „Většinou se snaží utíkat všichni. Jsou-li bojovné natury, jdou i do nás,“ popisuje stav, jenž nastává bezprostředně po vyhlášení poplachu. Černí šerifové však perfektně ovládají sebeobranu. Jenže všeho s mírou. „Nejsme policisté. Můžeme je zadržet. Pak je věc v režii policie,“ zmiňuje náš průvodce. Na otázku, jak si místa tipují, ale odpovídat nechce. Je to prý know how agentury a Českých drah.

Únavu zažene polévkou

Je to možná překvapivé, ale vagony jsou často pomalovány i sprejery ze zahraničí. Před časem se pracovníci oddělení bezpečnosti nechali slyšet, že po republice řádí organizované gangy z Německa, Rakouska anebo Dánska. „Ubytují se blízko nádraží, vyzoborují si pohyby, stáhnou si do mobilů jízdní řády a pak se vypraví,“ potvrzuje Spirit. Stačí, aby vlak na pár desítek vteřin zastavil, a jejich výtvor začíná cestovat. A o to přece jde. Nicméně i na taková rizika jsou pracovníci bezpečnostních složek Českých drah potažmo Securitasu připraveni a dokážou je predikovat.

Nad Prahou svítá, a zatímco já se ploužím z místa s vidinou teplé postele, pánové z Antigraffiti týmu jsou plni života a těší se, kterak si v nejbližším bufetu dopřejí teplou polévku. Nechápeme. Vlastně už ani nechceme chápat. ○



Josef Holec | Ilustrační foto: archiv ČD

České dráhy chrání nejen bezpečnost cestujících, ale i svůj majetek. Pomáhá jim v tom bezpečnostní agentura Securitas ČR a její speciálně vyškolený Antigraffiti tým. „Sprejeři vědí, že vagony se pohybují po celé republice, a chtějí je i s kresbami prezentovat vysokému počtu lidí,“ konstatoval nedávno bezpečnostní ředitel ČD Ota Zachariáš. „Spolupráce s agenturou je pružná a vše řešíme operativně,“ zmínil se v obecné rovině. Číslo hovoří jasně, systém se jednoznačně vyplácí. Vždyť jen v minulém roce napáchali sprejeři škody za více než osm milionů korun, ty letošní se zatím zastavily na zhruba dvou a půl milionech korun.

Redakce Železničáře se zúčastnila ostrého nasazení na dvou pražských nádražích. Z taktických důvodů nezveřejníme jejich název, také fotografie jsou pouze ilustrační. Ze stejného důvodu neznáme ani jména mužů v černých kombinézách, jejich velitel se nám před-

POČTY SPREJERŮ PŘEDANÝCH POLICII

2013 – 41
2014 – 33
2015 – 36
2016 – 16
2017 – 2

VÝŠE ZPŮSOBENÝCH ŠKOD

2013 – 13 492 000 Kč
2014 – 8 320 000 Kč
2015 – 5 996 000 Kč
2016 – 7 166 000 Kč
2017 – 8 112 000 Kč
03/2018 – 2 527 000 Kč

Zdroj: GŘ ČD





Švýcaři se chystají na

ETCS a čtvrt hodinový takt

Jako první v Evropě jsou švýcarské trati standardního rozchodu plně připraveny na evropský vlakový zabezpečovač ETCS. Díky tomu odpadnou vícenáklady na dosazení dalších zařízení na lokomotivy. Švýcaři navíc plánují zavedení čtvrt hodinového taktu na vytížených tratích a v souvislosti s dalším rozvojem sítě chtějí SBB rozšiřovat úspěšný taktový jízdní řád a zvyšovat nabídku na trasách s rostoucí poptávkou. Stranou nezůstane ani nákladní doprava.

Martin Hájek | Foto: SBB

Právní předpis týkající se vlakového zabezpečovače na síti standardního rozchodu 1 435 mm vstoupil ve Švýcarsku v platnost v květnu 2012 a stanovil, že postupně budou ve prospěch evropského vlakového zabezpečovacího systému (ETCS) úrovně 1 opuštěny po desetiletí používané zabezpečovače jako například Integra SIGNUM či ZUB 121. To se týká 14 500 návěstních bodů, které byly do konce minulého roku vybaveny takzvanými balízkami. Do konce roku bude až polovina těchto bodů přenášet také informace o rychlostech jízdy vlaků, čímž se zvýší celková bezpečnost provozu.

Přechod na ETCS se netýká jen Švýcarských spolkových drah (SBB), ale i sítě společností Bern-Lötschberg-Simplon (BLS) a Südostbahn, (SOB), jejichž trati budou vybaveny tímto systémem do konce tohoto roku. Navíc má být od roku 2025 celá síť s rozchodem 1 435 mm upgradována na úroveň ETCS 2, tedy s přenosem informací přímo na stanoviště strojvedoucího. V současnosti je takto již vybaven úsek Mattstetten – Rothrist na trati Bern – Olten, kde se dá jezdit rychlostí až 200 km/h, a také základnové tunely Gotthard a Lötschberg včetně přilehlých úseků. V roce 2013 se stanovil závazný standard pro zabezpečovací systémy také pro tratě s metrovým rozchodem a speciál-

ní dráhy. V současnosti je provozován na úkorozchodných tratích společností Zentralbahn (ZB) a Berner Oberland-Bahn (BOB).

Půlhodinový interval normou

Aktuální nabídka jízdního řádu vychází z úspěšného konceptu „Bahn 2000“ schváleného v osmdesátých letech 20. století. Postaven byl na síťovém hodinovém taktu vlaků. Kvůli velké poptávce se postupně stal standardem půlhodinový takt na většině tratí. Takový systém dosud nemá nikde ve světě obdoby. Strategický spolkový rozvojový program pro švýcarskou drážní infrastrukturu (STEP) nicméně předpokládá do roku 2025 řadu stavebních investic v oblasti zvýšení kapacity tratí. V současnosti se totiž řada tratí nachází na hraně možností, což limituje další rozvoj osobní i nákladní dopravy. Do roku 2040 by podle odhadů měla vzrůst poptávka po osobní dopravě o 50 a nákladní o 45 procent, což znamená, že některé vlaky by mohly být přeplněné a řada nákladních vlaků by musela být odřeknuta. Nejvíce přetížené trati se nacházejí v oblasti Ženevského jezera a pak v okolí Curychu a Bernu.

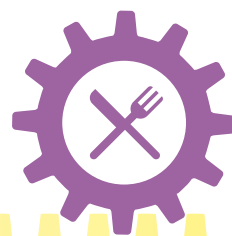
Čtvrt hodina i v dálkové dopravě

SBB chtějí do budoucna zjednodušit nabídku vlaků v dálkové dopravě. Zachovají pouze dvě kategorie vlaků – Intercity, spojující největší centra, a Interregio, propojující regiony s velkými sídelními celky. Síť budou tvořit linky jedoucí v základu každých 30 minut s úplnými přestupními návaznostmi, jaké fungují nyní každou hodinu. Protože už dnes jezdí navazující autobusové linky po půl hodinách, získá tak celé Švýcarsko spojení „od dveří ke dveřím“ každou půl hodinu po celý den. Na tratích se silnou poptávkou, kde v současné době půlhodinový interval nepostačuje, zavedou spolkové dráhy vůbec poprvé v historii v dálkové dopravě čtvrt hodinový takt. Vznikne prokladem dvou linek jezdících v půlhodinových odstupech, které mohou mít různou intenzitu zastavování. V okrajových částech dne bude možné tento takt „naředit“, aniž se tím znehodnotí přestupní vazby. Se čtvrt hodinovým intervalem se počítá například na tratích z Curychu do Bernu a Lucernu nebo i Aarau či Winterthuru včetně okolí Ženevy. Klíčovým prvkem infrastruktury je nyní budovaný tunel Heitersberg mezi Oltenem a Aarau. Právě ten umožní zavést čtvrt hodinový takt. Dále se počítá s vybudováním tunelu Brütten poblíž Winterthuru a v rámci rozvoje curyšské příměstské rychlodráhy S-Bahn se rozšíří nádraží Zürich Stadelhofen. Navíc se připravuje prodloužení stávajícího základnového tunelu Zimmerberg poblíž Thalwilu, což umožní rozšířit a zvýšit nabídku vlaků mezi Curychem a městy Zug a Lucern.

Rozvojový koncept neopomíjí ani nákladní dopravu. Podobně jako v osobní dopravě bude i v cargo přepravách základem půlhodinový takt. Zároveň odpadne omezení jízdy nákladních vlaků ve špičkách. To bude přínosné zejména z logistického hlediska, neboť vhodné trasy zůstanou dostupné po celých 24 hodin. Počítá se rovněž s odstraňováním úzkých míst, jako jsou krátké staniční koleje či zlepšení stavu překládkových míst mezi železnicí a silnicí. ○

(Zdroj: Schweizer Eisenbahn-Revue)





Interiér nádražky sice není nikterak honosný, ale je čistý a útulný. Fanouška železnice upoutá především výzdoba v podobě fotografií lokomotiv a vlaků. Příjemná je i obsluha.

Nádražka U Zubačky: Sázka na jistotu



Příjemných nádražních restaurací valem ubývá a v těch, které zůstávají, služby mnohdy nejsou takové, jaké bychom si představovali. Do jisté míry je to dáno i odlišným způsobem cestování – dnes již lidé na nádražích netráví hodiny, prostě přijdou nebo přijdou a prvním vlakem odjedou. A to i díky lepší návaznosti spojů. Přesto některé slušné hospody setrvaly. Na jednu z nich se podíváme – do Tanvaldu.

Vladislav Borek | Foto: Josef Holec, autor

V rámci cesty do Jizerských hor se vrátme na skok do Prahy, kde byla nedávno zavřena nádražní restaurace v Praze -Vysočanech, která ale už skomírala a v hodnocení Železničáře příliš neobstála. Dávno již nefunguje také kdysi oblíbená restaurace v Neratovicích. Ale pokračujme dále po trati směrem do Jizerských hor. Výčet nádražních restaurací je tristní, kromě jediné ve Všetatech zde již žádné nejsou. Pryč jsou ještě nedávno otevřené nádražky v Bakově nad Jizerou nebo v Turnově, dlou-

hou dobu jsou pak mimo provoz restaurace v Mladé Boleslavi či Železném Brodě. A tak jedinou nádražkou, která působí jako oáza v poušti na celé 130 kilometrů dlouhé trase z Prahy do Jizerských hor, je restaurace v Tanvaldu.

Dlouhá historie podniku

Nádražní restauraci v Tanvaldu „inzerovaly“ jízdní řády ČSD známou zkříženou vidličkou a nožem již mnoho desetiletí nazpět ve třicátých letech minulého století, ale její historie je ještě delší. Tak jako jinde i ona reprezentovala město a byla vstupní branou do něj. Já

osobně ji pamatuji od začátku sedmdesátých let, tedy z dob, kdy jsme jezdili s kamarády fotografy objevovat krásy místní ozubnicové trati, hlavně však motorové zubačky T 426.0. Zmíněná nádražní restaurace pro nás byla často jediným místem, kde bylo možné si dát teplé jídlo. Funkční restauraci přímo na nádraží v Kořenově jsme samozřejmě již nezažili. Bohužel i osud tanvaldské nádražní restaurace byl s přibývajícimi roky stále pohnutější. Často měnila majitele, mnohokrát byla zcela zavřená, zkrátka velmi neradostný stav. Zde se našťastí vše k lepšímu obrátilo a místní restaurace již několik let patří bez přehánění k nejlepším u nás.

Nádražní restauraci v Tanvaldu s přílehlým názvem U Zubačky jsem měl možnost díky příležitostným návštěvám tohoto kraje v posledních letech navštívit několikrát do roka a vždy jsem byl plně spokojen. Prostor restaurace tvoří dvě místnosti. V první, kam je vstup, se nachází výčep a snad pro místní štamgasty i televize, ve druhé místnosti pak vlastní sál nebo jídelna. Zmíněná televize tedy u jídla nikoho neruší, což je alespoň pro mne důležité. Naposledy jsem tam byl letos v sobotu 24. února a návštěva opět patřila k tomu lepšímu, co jsem za týden v Jizerkách zažil. Čekal jsem na vlak do Prahy, a tak jsem si čas zkrátil dobrým obědem a tím, co k návštěvě pohostinského zařízení patří – pivem. Celý popolední čas byla restaurace plně obsazena a hosté se střídali jako na běžícím pásu. Nebylo divu, výběr teplých jídel byl dobrý a všechna za slušné ceny.

Místo jídelních lístků tabule

Restaurace nenabízí jídelní lístky, host si objedná jídlo podle seznamu na tabulích hned po příchodu ve výčepu u obsluhy. Stravovat se sem chodí i zaměstnanci ČD. V době mé návštěvy byla již některá hlavní jídla vyprodána, ale i přes stále zajímavý výběr jsem si dal dršťkovou polévku a oblgáttní smažený sýr s bramborem a tatarskou omáčkou. Někdo může opovnovat, že na tomto jídle se nedá nic zkazit, opak je pravdou. Měl jsem již smažáky, které jsem prostě dojíst nedokázal, a to nejsem nijak vybíravý. Takže sobotní oběd v Tanvaldu: polévka vynikající a hlavní chod také.

Co se týče piva, zde je podle mě slabina, neboť v nabídce bohužel hrají prim „europiva“ Staropramen a Braník, byť i ten je z „jednoho kotle“ jako Staropramen. Jak je totiž známo, branický pivovar je již mnoho let zrušen. Zde si dovolím malou odbočku. Nikdy nepochopím, jak může někdo vařit a prodávat pivo, které by mělo podle názvu vzniknout zcela jinde. Neměl jsem odvahu si ani jedno z těchto (velko)piv dát, ale záchrana našťastí přišla v podobě nabídky piva Svijany 11° Mázu, za velmi slušných 24 Kč. A tak byl nakonec dobrý oběd zakončen i chutným pivem, což rozhodně neberte jako reklamu na tento pivovar. Prostě mi jen chutnalo.

V nabídce restaurace je také připojení na wifi. Ta je sice zaheslovaná, ale personál na požádání heslo sdělí, čehož využívaly zejména děti, jež si krátily čas do donášky oběda. Celý ten kolotoč s roznáškou jídla a pití absolvovala jediná paní, která ale vše zvládala s úsměvem, byla ochotná a nikdo nečekal na oběd nepřiměřenou dobu.

Výzdoba v podobě fotografií vlaků

Interiér restaurace není nijak honosný, ale je čistý. Každého hosta upoutá především výzdoba v podobě velkých, kvalitních barevných fotografií lokomotiv a vlaků, pořízených převážně na trati zubačky. Také jejich prohlídkou si hosté, kteří zde byli, krátili čas.



- velký výběr jídel za slušné ceny
- příjemná obsluha
- výzdoba s tematikou železnice
- čistý a pěkný interiér
- výhled na nádraží a vlaky



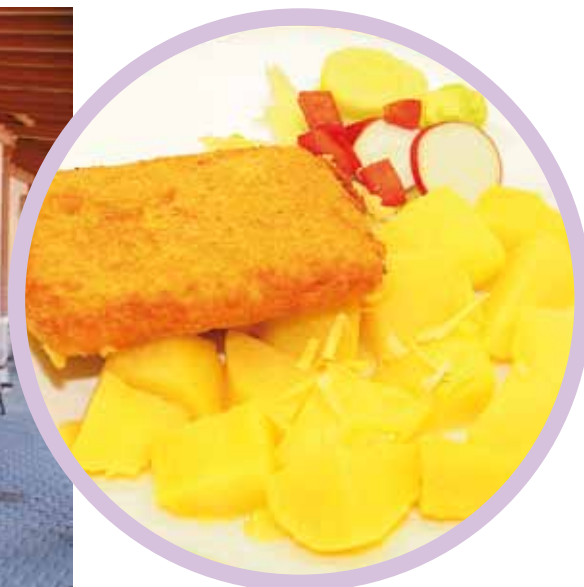
- toalety umístěné mimo restauraci na konci budovy
- „europiva“ v nabídce točených piv

A tak jedinou kaňkou, za kterou ovšem nádražní restaurace nemůže, zůstávají záchody. Ty jsou totiž mimo ni, na konci nádražní budovy na kořenovském zhlaví. Není to tam našťastí daleko, jen pár metrů, ale host je nucen vyjít z tepla do mrazu, který panoval i v den mé návštěvy. V létě za teplého počasí by tento nedostatek návštěvník ani výrazněji nevnímal. Ovšem pořekadlo „vše špatné je k něčemu dobré“ platí i zde, zejména pro železniční nadšence. Venku lze totiž pohledem do kolejiště překontrolovat dění na nádraží, co za vlaky přijelo nebo který bude odjíždět. Jinak je ale do kolejiště, byť samozřejmě omezeně, vidět i okny z restaurace. A tak čas do odjezdu vlaku na Prahu utekl velmi rychle.



Netroufám si odhadnout, kolik hostů si dalo za tu dobu oběd, ale tipl bych si tak 30 až 40 určitě. Do talířů se koukat nemá, někdy to ale nešlo, a tak jsem si všiml, že všechna jídla byla pěkně upravená a porce více než slušné.

Nezbývá než návštěvu nádražní restaurace v Tanvaldu jen vřele doporučit. Ke zmíněné restauraci patří ještě kiosek na druhém konci nádražní budovy. Protože jsem byl sytý, nezkoumal jeho nabídku, nicméně v dobách dřívějších, kdy jsem neměl díky návaznosti vlaků čas na posezení v restauraci, jsem si odtud do vlaku něco k jídlu odnášel. V dnešní době je zmíněné nádražní pohostinské zařízení vlastně malým zázrakem. Snad tomu bude i nadále. ○



Klasika většiny tuzemských hospod v podobě smaženého sýru s bramborem nezklamala. Byl vynikající.

Myanmar: toulky za dohledu pozlacených pagod (I.)

Vstáváme brzy ráno a ještě za hluboké tmy vyrazíme taxíkem na baganskou planinu k pagodě Bulethi. Je tu i pár desítek turistů z celého světa. Stoupáme po příkrém bočním schodišti téměř k jejímu vrcholu, usedáme na cihlové výstupky a s napětím pozorujeme příchod nového dne. Naše pohledy směřují do míst východu slunce. Po několika minutách obzor začíná zlátnout a sluneční paprsky olizují první špičky pagod, jichž jsou po okolí rozestry stovky. Bagan při východu či západu slunce je jedním z vrcholů návštěvy této tajuplné země. Vítejte v Myanmaru!

Martin Černý | Foto: autor

S vazová republika Myanmar je u nás stále více známá jako Barma, byť toto označení již od roku 1989 oficiálně neplatí. Nachází se na západní straně poloostrova Západní Indie při pobřeží Bengálského zálivu a Andamanského moře. Počet obyvatel dosahuje 55 milionů, a naprostá většina se hlásí k théravádskému buddhismu, zbývající část vyznává křesťanství, islám či hinduismus. Z hlediska počtu buddhistických mnichů je Myanmar patrně „nejbuddhističtější“ zemí světa. Mniši jsou váženými členy místní společnosti a lze je potkat v podstatě na každém kroku, ať už v kláštorech, ve vlacích, autobusech či ranní obchůzce za almužnou. Panuje rozšířený názor, že mniši o jídlo žebrají – ale tak tomu v žádném případě není! Mnich o potravu nežadá, a tím, že se nechá obdarovat, umožní darujícímu vykonat dobrý skutek.

Myanmar je o něco větší než Francie. Hlavním městem je od roku 2005 prakticky nově budované Neipyito, které nahradilo jižně položenou dřívější metropoli Yangon. Úředním jazykem je barmština a píše se takzvaným kroužkovým písmem, z něhož našinec nepochopí vůbec nic, a jen ti šikovnější se naučí maximálně číslovky. Oficiální měnou země je kyat (vyslovováno čat) a platí se pouze papírovými bankovkami, mince vůbec neexistují. Všechny náboženské památky v zemi jsou přístupné turistům, přičemž do určitých prostor může být vstup zapovězen ženám. Vždy je nutné se u vchodu vyzout, a to i z ponožek (!), a celou prohlídku absolvovat pouze naboso. Při prohlídce více náboženských objektů



Polévání božstev několika hrníčky vody je povinný závěr modliteb.

jsme se i několikrát denně vyzuli a mnohdy významnou část dne chodili pouze bosí. Bez bot se vstupuje rovněž ke komukoliv do soukromí a někdy i do hotelů, kde bývá u vchodu botník pro ubytované.

Pagody na každém rohu

Míjíme neskutečné množství pagod, mnohé přes tisíc let staré a pokryté tunami zlata. Jsou zde nádherné, zdobené, dřevěné kláštery, které lze bez problémů navštívit, a mniši vás s úsměvem přivítají. Cestou jsme viděli příjemná města i vesnice s prostými obydlími z bambusu, kde se zastavil čas a kde jsme potkávali příjemné, poctivé a slušné lidi, kteří si díky silnému náboženskému cítění a také díky dřívější izolaci země zachovali svou starou kulturu a tradice. Se stravováním není naprosto žádný problém. Různé restaurace či pouliční jídelny jsou prakticky všude. Vybírali jsme si takové, kde je více lidí, a tudíž předpoklad, že vaří dobře a jídlo je čerstvé. Základem naprosté většiny jídel je rýže či rýžové nudle.



Let balonem nad chrámy Baganu patří rozhodně k nezapomenutelným zážitkům.

HISTORIE V KOSTCE

Za datum vzniku je uváděn 4. leden 1948, kdy země přestala být korunní kolonií Velké Británie. Britská správa přinesla rozvoj průmyslu a infrastruktury, rozšíření těžby nerostných surovin i zemědělské produkce. Od roku 1958 stála v čele země vládnoucí vojenská junta, kdy armádní velení převzalo vládu v zemi. V posledních letech však armádní vedení značně ustoupilo do pozadí. Dokonce v roce 2015 vyhrála volby strana bojovnice za lidská práva a nositelky Nobelovy ceny za mír Aun Schan Su Ťij, která se stala neoficiální hlavou státu.



Jeden z domů v Yangonu postavený v koloniálním stylu



Vlakem prochází prodejci všeho možného.

ský chrám – Shwedagonskou pagodu. Celému komplexu chrámů a svatyní dominuje takřka sto metrů vysoká pozlacená hlavní stúpa. Úchvatná je nejen za denního světla, ale především při nočním osvětlení.

Plavba, byť po kalné řece Iravádí, je osvěžující a nabízí krásné výhledy po okolí. V samotném Mingunu měla stát největší stúpa na světě vysoká 150 metrů, ale podařilo se ji postavit jen do třetiny. I tak se jedná patrně o největší „hromadu cihel“ na světě. Ale zanedlouho již putujeme na sever země. Nejsnadněji přístupnou oblastí severního Myanmaru jsou kopce východně od Mandalaje, mezi rázovitými městy Pyin Oo Lwin, Hsipaw a Lashiem. V koloniálních dobách patřil Pyin Oo Lwin, kam se vydáváme na další průzkumnou výpravu, mezi oblíbená horská letoviska a dodnes tam najdeme řadu starobylých domů z období britské nadvlády. V období letního horka je tam navíc příjemné ovzduší. A na prohlídku města je možné vyrazit stylově v kočáru taženém koňmi!



Lodě na řece Iravádí

Příjemné osvěžení na řece

To se už ale vydáváme do Mandalaje, druhého největšího, a rovněž bývalého hlavního města. Patří k nejvýznamnějším turistickým destinacím a nemůžeme si jej nechat ujít. Přímo v centru je rekonstruovaný královský palác, v různých částech města další významné pagody či starobylý klášter Shwenandaw z teakového dřeva. Patrně nejoblíbenější atrakcí je posvátný kopec Mandalaj, z jehož vrcholu ve výšce 230 metrů nad centrem lze sledovat široké okolí a také slunce, pomalu mizící za řekou Iravádí. Sama mohutná řeka je symbolem nejen města, ale celého Myanmaru. Vždyť také její délka dosahuje dvou tisíc kilometrů. Nenechal jsem si ujít návštěvu místního přístavu v celé jeho syrovosti a opravdových životních osudů místní chudiny. V bezprostřední blízkosti Mandalaje se navíc nacházejí někdejší čtyři bývalá hlavní města – Mingun, Sagaing, Inwa a Amarapura. Všechna jsme navštívili, protože opravdu stojí za to.

V tropickém dni se necháváme v Mandalaji zlákat na plavbu lodí do nedalekého Mingunu.

Žirafí ženy v Inle

K nevyhledávanějším turistickým cílům v Barmě či Myanmaru patří malebné jezero Inle. Nachází se ve výšce 1 328 metrů a je dlouhé asi dvacet dva a široké až osm kilometrů. Pozorujeme bez dechu místní rybáře, kteří mají zcela specifický způsob veslování, založený na pohybu jedné ruky a jedné nohy. Na jezeře je řada vesnic postavených na vodě – domy jsou vybudovány na kůlech a mnohdy vytváří i jakési ulice. Přímo u vod jezero je postavena pagoda Phaung Daw Oo jakožto nejsvětější místo jižního Šanského státu.

Nezapomenutelná byla návštěva místní tržnice, kde jsme viděli nejen běžný život místních, ale ochutnali nejrůznější pochoutky. Obyvatelstvo na jezeře Inle patří do menšinové národnosti Intha. Asi největší „exotikou“ pro nás Evropany jsou pověstné padaungské „žirafí ženy“ s dlouhými krky, kterých dosahují navlékáním pevných kovových kroužků. Není možné v krátkosti vyjmenovat všechny zajímavé památky této nádherné země. Namátkou jen připomenu ještě Zlatou skálu s pagodou Kyaiktiyo, Monyu či jeskyni s tisícovkami trpytívkých Buddhů u vesnice Pyndaya. Byla by potřeba spousta času, aby vše zajímavé člověk navštívil a viděl... ○

V příštím dílu se podíváme, jak funguje barmská veřejná doprava.

Kam se však vydat v této rozlehlé a barvitě zemi, nepropást něco zajímavého, a přitom časově vše skloubit? Yangon s více než čtyřmi miliony obyvatel sice už není hlavním městem země, ale stále zůstává jeho obchodním a společenským centrem. Město se rychle rozvíjí a mění, vysoké prosklené budovy rostou jako houby po dešti. Ale jeho střed dodnes oplývá množstvím skvělých ukázek britské koloniální architektury. Nenechali jsme si ujít pohled na stylové starobylé domy v různě pokročilém stavu chátrání a často porostlé keříky či stromky a pochopitelně pagodu Sule, historický chrám a hlavní orientační bod města a také nejvýznamnější myanmar-



Během Pražského povstání bojovala i modrá armáda

Čeští železničáři v závěru druhé světové války odvážně bojovali proti nacistům. V Praze a okolí dokonce vzniklo několik obrněných vlaků, které výrazně zkomplikovaly život pomalu ustupujícím německým jednotkám. Co se před třiasedmdesáti lety v metropoli stalo a jakou měli zaměstnanci někdejších protektorátních drah úlohu?

Josef Holec z archivu Železničáře | Foto: sbírka VHÚ, ČTK, Shutterstock

Již v prvních měsících roku 1945 bylo zřejmé, že pád nacistické třetí říše je nevyhnutelný. Němci se však s faktem nechtěli smířit a přemýšleli, jak ze svízelné situace ven. Na východě tlačila Rudá armáda, na opačné straně maširovaly armády západních velmocí. Nacisté údajně chtěli vyvolat spor mezi sovětskou Rudou armádou a americkou U. S. Army. Počítali s tím, že by se Hitlerovci postavili po bok Američanů a společně by porazili Sověty. Pro tento účel se měl stát Protektorát Čechy a Morava pevností,

kteřou by bránila milionová Schörnerova skupina armád a zabránila by postupu Rudoarmějců. Bylo zároveň žádoucí, aby nevypuklo povstání českého lidu.

Jenže z Londýna i Moskvy byl český odboj podporován natolik kvalitně a kroky partyzánů byly tak silné, že vzepření se hrůzovládě Hitlerovy Říše už bylo nabíledni. Cílem bylo rychlé osvobození, další minimalizace škod a odvrácení reálné hrozby provedení taktiky „spálené země“ ze strany Němců. Vypouštění cisteren, sabotáže, ničení kolejí i výbuchy železničních mostů byly prakticky na denním pořádku.

Třeba 10. dubna 1945 utrpěla explozí trať mezi Jihlavou a Brnem obrovské škody, kterou dráhy nedokázaly odstranit až do konce války. Při této záškodnické akci vybuchl německý vojenský transport. Diverze jela naplno.

S trikolorou na klopě

Pražské povstání se rozhořelo 5. května 1945. Už o den dříve však začaly nepokoje tím, že protektorátní vláda zrušila nařízení týkající se dvojjazyčného úřadování, dvojjazyčných nápíšť a zákazu vyvěšování československých vlajek. Mizely německé nápíšť, na úřadech se hovořilo jen česky, plápolaly naše vlajky. Německá okupační správa však veškerá nařízení protektorátní vlády ignorovala a němečtí vojáci začali střílet. Významnou roli tehdy sehrál i rozhlas, který vyzýval k boji proti okupantům.

To už se do bojů o Prahu zapojili i železničáři. Mnozí čeští zaměstnanci protektorátních drah byli již za války členy protinacistického odboje. Plnili kurýrní úkoly, prováděli sabotáže.

„Oblíbenou“ činností bylo nařezávání brzdových hadic, sypání písku do ložisek, poškozování nákladu či záměrné prodlužování běhu vozů. Informacemi o pohybu vojenských vlaků ve druhé části války napomáhala „modrá armáda“ úspěšným atakům proti strategickému organismu železnice. Pravda, řada našich lidí ještě za války za odbojovou činnost zaplatila cenu nejvyšší. Vzpomeňme na 10. únor 1945 ve stanici Morkovice. Partyzáni tu z cisteren vypustili pohonně hmoty z osmadvaceti vagonů. Němci tento čin „ocenili“ kulkou do přednostovy hlavy.

Na barikády!

Ale zpět do Prahy. „Sobota 5. května měla zvláštní ráz. Již ráno bylo patrné, že se děje něco mimořádného. Všude bylo rušněji než jindy, debatování, dokonce i polohlasité, o posledních válečných událostech a očekávaném brzkém konci války bylo většího rozsahu, než jsme byli svědky ve dnech předchozích. I venku na ulicích byla patrná jistá změna, všude nezvyklý chvat a ve tvářích jednotlivců patrný jakýsi zvláštní výraz neklidu zároveň i radosti,“ píše se ve zprávě, kterou vypracovalo pražské Ředitelství státních drah o květnové situaci. Píše se v ní zároveň, že když ve stanici Vysočany esesáci zastřelili železničáře Františka Vaníka, „nastal revoluční duch v pravém slova smyslu“. Ten den byla zrušena i běžná porada dopravních kontrolorů. Z ministerstva navíc přišla depeše s textem: „S okamžitou platností zrušují se dosavadní jazykové předpisy a zavádí se s okamžitou platností jak ve vnitřním, tak i vnějším styku řeč česká. Vyvěste ihned čsl. vlajky. Dr. Kamenický.“

Pražané vystavěli na dva tisíce barikád, bojovali na hlavních silničních tepnách i na nádražích, které jsou považovány za strategické body. Němci, byť většina z nich by nejraději odešla na západ, povolali posily z řad jednotek SS. A 6. května se přiblížily ty z Milovic a Benešovska. Nacisté masakrovali civilní obyvatelstvo. My si připomeneme incident z 8. května: tehdy na Hybernském nádraží (dnešním Masarykově) nacisté postříleli u topírny padesát Čechů.

Praha v obklíčení vlaků

Do bojů vstoupili železničáři s povstalci vskutku velkolepě – z ukořistěné techniky sestavili obrněné soupravy. Třeba v okolí Smíchova operovalo hned trio „pancéřáků“. První, protiletadlový vlak disponoval dvěma kanóny ráže 20mm a dvěma trojčaty ráže 17mm. Dostal jméno Blaník. Vešel mu št. strážmistr Kouba a z vyšehradského mostu ostřeloval dům Svazu průmyslníků obsazený posádkou SS. Podobně byl vybavený i druhý, bezejmenný. Třetího, bohužel s nepoužitelnými stomilimetrovými děly, se povstalci zmocnili v Jinonicích a ráno 6. května s ním odjeli na Smíchov. Vlaky střezily trať ze Smíchova do Hostivice, ostřelovaly německou baterii nad Podolím a v pondělí 7. května vyrazily k Velké Chuchli proti německým tankům postupujícím od Lahovic. Smíchovské obrněnce byly aktivní i v dalších dnech, Blaník se ještě 9. května účastnil posledních bojů s Němci u Zlíchova.

Osm obrněných vlaků dokázali sestavit i povstalci spolu se železničáři ve Vršovicích. Nesly jména Praha, Moskva, Vršovice, Orlík 1, Žižka, Libuše a Uhříněves a působily zejména na hostivařské trati. Posledním speciálem byl vlak Smíchov, který působil i na Děčínsku a Mostecku. Posádky se vyznamenaly přede-



Improvizovaný obrněný vlak Smíchov operoval v prostoru Děčín – Most.



Třídění ukořistěných ručních zbraní po německé armádě

vším při útoku jednotek SS mířících od jihovýchodu. Bojovaly totiž na Spořilově, v Michli i ve Vršovicích.

Provoz rychle obnoven

Orlík II, Sokol a Stalin byla jména dalších třech speciálů, které se zrodily v Kralupech z německé protiletadlové soupravy. Dva vlaky se například pokusily 6. a 7. května zaútočit proti německé posádce v karlínských kasárnách, Sokol však byl při boji v Holešovicích 7. května poškozen. Stalin naopak zničil osmnáctivozový nacistický protějšek, jenž přijížděl

děl na pomoc od Bohušovic. Za nelahozveveským tunelem vlak najel na skrytou nálož a po explozi částečně vykolejil. A Stalin zahájil palbu...

Hlavní město bylo osvobozeno 9. května Rudou armádou. „Praha vydržela a zvítězila,“ ohlásil ráno rozhlas. Jenže tou dobou už většina Němců odešla, ve městě se drželo jen pár jednotek fanatiků SS. Jak je tedy zřejmé, Sověti nenesli tu největší zásluhu na vojenském osvobození Prahy. Dokázali si však připsat politický triumf, který zanedlouho dokázali přetavit ve svůj prospěch. Jen mimochodem, v Praze padlo 30 sovětských vojáků, zatímco při Pražském povstání položilo život na 1 600 českých bojovníků.

Překážky na tratích byly odstraněny, zaměstnanci železnice vypravili první den svobody první 4 páry vlaků do Pečeka a Kolína, tři na Nymburk, dva do Všetat a pět do Benešova. Mezi Veleslavínem a Bubby dokonce vlaky nahrazovaly tramvaje. Při bojích však vyhořela ředitelská budova v Hooverově ulici u Bulhara, odkud šly zprávy povstalcům. Na Wilsonově nádraží shořel vlak i se čtvrtým nástupištěm, zničeny byly části kolejiště, okna, střecha i autobusová pokladna. Opancéřované vlaky či jejich části ještě doprovázely první osobní vlaky do Tábora či Plzně a později byly využity jako zajišťovací při obsazování služeben v Sudetech. ○

PŘEROV HYBATELEM UDÁLOSTÍ

Květnové povstání vypuklo v Přerově a v jeho průběhu hráli významnou roli opět železničáři. Už 23. 4. tu vznikl železniční národní výbor, v noci na 1. 5. byla – podle zápisků staniční kroniky – rozšířena smyšlená zpráva, že Němci složili zbraně. Lidé vyvěsili československé vlajky, obyvatelé procházeli městem a jásali, dokonce byla vyslána nazdobená lokomotiva do Olomouce s výzvou, aby se město k povstání připojilo. Přerovští sice odzbrojili stovky německých vojáků, sami železničáři dva vojenské transporty v přednádraží, ale německý velitel nádraží Blaschke vydal rozkaz k boji a povolal posily z Olomouce a Holešova. A odpoledne se rozpoutalo peklo. Železničáři zabránili úniku německého stavebního vlaku, ovšem za cenu výbuchu, po kterém dva zranění zaměstnanci uhořeli. Němcům došly posily, po sílící střelbě se železničáři s partyzány a obyvateli rozhodli ustoupit do dobrčických a čekyňských lesů. Nacisté opět ovládli město, nastalo zatýkáání, 21 rukojmí z okresního úřadu bylo na střelnici Lazce u Olomouce zastřeleno. Jen ve městě při bojích padlo 17 zaměstnanců drah. Zažehnutá jiskra povstání ale rychle zaplanula i v jiných městech – v Jilemnici, Studenci, Vysokém, Lomnici n. P., na Žambercku, v Nymburce a Poděbradech.

Zdroj: Železničář č. 9, 2015, autor Martin Navrátil

Náš zákazník, náš pán...

Petra Vejvodová

Náš zákazník, náš pán. Ctím tuto zásadu. Ovšem jsme jen lidé a občas je nutné i zákazníkovi vymezit hranice. Kde jsou hranice, za které už nechcete protistranu pustit, a dají se určit předpisem či tabulkou? Každý člověk ji má jinde. Někdy vydrží víc ze strachu, že přijde o práci, pokud neudrží emoce na uzdě, a něčeho podobného jsem byla svědkem. Na jedné páteční noční službě jsem si přece jen ulevila a dočkala se satisfakce.

Páteční den se chýlil k závěru. V dopravní kanceláři svítily tři monitory. Seděla jsem a pozorovala obrazovky se záběry kamerového systému, které snímají kryté nástupiště a čekárnu. Když půjde vše dobře, za pět minut se odpíchne poslední pardubický rychlík od turnovského nástupiště. Z mé stanice má odjezd ve 23:40 a potom celá trať možná na tři hodiny utichne.

Po chvíli přicházejí první dva cestující, na již zmíněný rychlík. Jak se později ukáže, je to manželský pár. Přes zavřená okna i dveře a v tom tichu není možné neslyšet jejich rozhovor. Muž si sedl na lavičku a paní obdivuje muškáty v truhlíku pověšeném na zábradlí. „Josefe, podívej, jak tu mají pěkné muškáty. Já už jsem nešla vlakem ani nepamatuji. Je to tu pěkné, vid.“ „Hm. Mohli jsme klidně ještě chvíli sedět v hospodě. Ještě jedno bych určitě stihnul,“ odpověděl Josef znechuceně. „Teď tady budeme sedět a čekat jako pitomci.“ Očividně jsou Josefovi naše muškáty ukradený.

„Dáme si kávu z automatu?“ navrhně mu žena. „Jakou si dáš?“ A otevírá dveře čekárny, kde je kávovar umístěn. „Tyhle brečky nepiju!“ odpoví znova našťavaně manžel. Pak slyším zvuk mincí padajících do automatu a typický zvuk pro přípravu kávy.

„Josefe, neseď tu jak kakabus. Víš moc dobře, jak by to dopadlo, kdybychom jeli autem. Já

bych si nedala ani skleničku a ty bys nevěděl, kdy máš dost. Takhle jsme si to užili oba dva.“

Josef sedí na lavičce s roztaženýma, pokrčenýma nohama, lokty se opírá o kolena a každou chvíli plivne pod sebe.

V Turnově výpravčí čekají rychlíkem na vlak od Prahy. Poslední spojení na Liberec. Vlakvedoucí hlásí dva cestující tímto směrem. Nepsané pravidlo, čeká se. Přece nebudou cestující nocovat v Turnově. Budou vděční. Leč stále platí, nikdy se nezavdčíš lidem všem!



V čase pravidelného odjezdu rychlíku zapínám staniční rozhlas. „Vážení cestující, omluvte prosím zpoždění vlaku číslo... Vlak bude na svém pravidelném odjezdu asi 10 minut opožděn. České dráhy se vám za zpoždění omlouvají.“

„To si dělají srandu!“ roztáhne Josef ruce na protest. Zvedá se z lavičky. Sedám si do židle vzpřímeně a začínám sledovat monitor pozorněji. „Pepo, co šílíš, říkali pouze deset minut,“ uklidňuje paní svého manžela. Jsem jí

vděčná! Marně. „Josefe, přestaň, nebo na tebe někdo přijde,“ rozhlíží se manželka okolo.

„Kdo by na mě chodil. Tady nikdo není. Spravedlnosti se nedovoláš! Tamhle mají kameru,“ ukáže a zvedne prostředníček do kamery.

Usmějí se, ale dobře mi není. Vyndávám z šuplíku pepřový sprej, pro případ, kdyby zjistil, že to tu přece jen někdo řídí a chtěl stupňovat agresivitu. Policii voláme jen v krajním případě.

Josef jde blíž pod kameru. Chvilí do ní kouká. Pak se otáčí k manželce, která stále popíjí kávu. „Já jim ukážu prdel, Marie!“ řekne Josef s nadšením. Zbystřím! Tak to tu ještě nebylo.

„Josefe, přestaň! Já už s tebou nikdy nikam nepojedu!“

Pepa si začíná povolovat pásek a rozepíná si kalhoty. Nepřestávám s úsměvem na rtech a s rukou před pusou tlumící smích spouštět oči z obrazovky. Mezitím přemýšlím, jak se s Josefem vypořádám. Nesmím přestřelit, musím zachovat klid a zbytečně neprovokovat, ale zároveň toužím po určitém druhu satisfakce. Mám potřebu se nás zastat.

A pak to přijde. Nespokojený Josef stahuje kalhoty, předklání se a stahuje trenýrky. A je to tady! V hlavě mi projede myšlenka, mám plán. Dodávám si odvalu, srdce mi buší jako zvon.

Přistupuji ke staničnímu rozhlasu, mačkám tlačítko a snažím se o co nejklidnější a nejlidnější hlas. „Pokud nám budete chtít ukázat prdel, nejdříve si ji umyjte.“

Josef na malou chvíli ztuhl v předklonu. Marie drží ruce na puse, je v šoku, a slyším, jak mu napůl septem říká: „Josefe, ty jsi takéové prase!“ Josef se narovná a oblékne. Nemá už sílu otočit se do kamery. Je v šoku, nečekal to. Jde k Marii a mlčí.

Když jdu ven k vlaku, otočí se po mně pouze Marie a špitne pozdrav „dobrý večer“. ○

PŘEČETLI JSME ZA VÁS

České lokálky v ohrožení. Nové předpisy je neúnosně prodraží

Česko může brzy přijít o pozici lokálové velmoci. V EU byl nedávno schválen 4. železniční balíček, který rozšiřuje stávající technické standardy hlavních tratí i lokálek. Tím by se jejich modernizace neúnosně prodražila. Základní otázka zní: Musí mít lokálka podobné vybavení jako hlavní trať? Na odpovědi, kterou se nyní snaží nalézt SŽDC a ministerstvo dopravy, do značné míry závisí osud regionální železnice. „Pokud ano, bude to znamenat v případě jejich modernizace i vybudování podchodů či výtahů,“ říká ředitel strategie SŽDC Radek Čech. Modernizace takové trati by pak v mnoha případech nepřícházela kvůli vysokým nákladům v úvahu. Nabízí se ale jedno řešení. Lokálky by mohly získat výjimku tím, že by se přeřadily z kategorie regionální dráha do kategorie místní dráha. Ta v zákoně již existuje, zatím do ní ale spadají jen trati bez pravidelné dopravy. **Deníky 25. 4. 2018**

České dráhy se od letošního září vrátí k plnému provozu Pendolin

Téměř tři roky trvající omezení provozu Pendolin kvůli havarované jednotce ze Studénky a modernizaci interiéru souprav skončí v září letošního roku, kdy budou České dráhy naplno využívat všech sedm strojů. V jízdním řádu se tak přejmenují vlaky IC 502, 509, 510 a 511 opět na vlaky kategorie SuperCity. Dosud je kvůli nedostatku Pendolin vozí ČD v sedmivozové soupravě tažené lokomotivou. Dopravci se tak uvolní několik kvalitních vozů na jiné dálkové spoje. Návrat do plného provozu potvrdil člen představenstva zodpovědný za osobní dopravu Michal Štěpán. Jízdní řád počítá s nasazením šesti jednotek a jednou záložní. České dráhy aktuálně modernizovaly čtyři jednotky na nový interiér, pátá je aktuálně v DPOV. Pendolino poničené ve Studénce půjde na modernizaci jako šesté v pořadí. „Vrátí se do provozu na konci prázdnin, aktuálně se oživuje a pak půjde na redesign,“ upřesnil mluvčí ČD Radek Joklík. **zdopravy.cz 3. 5. 2018**

Výstavba rychlých tratí má podle SŽDC začít po roce 2023

SŽDC očekává, že výstavba vysokorychlostních tratí by mohla začít po roce 2023. Jako první by se mohly začít stavět úseky mezi Přerovem a Ostravou a také výjezd z Prahy směrem na Brno. „Jde o tratě, které výrazně zvýší kapacitu současných konvenčních tratí,“ řekl na konferenci v Brně Martin Švehlík ze SŽDC. Úsek mezi Přerovem a Ostravou je dnes přetížený, protože je zde intenzivní dálková i regionální osobní doprava a také nákladní. Regionální vlaky musejí často čekat na předjetí dálkovými vlaky. Trať by se zde měla stavět až na rychlost 350 kilometrů za hodinu. Studie proveditelnosti by měla být hotova v roce 2020 včetně posouzení vlivů na životní prostředí. Poté by měla pokračovat projektová příprava. U výjezdu z Prahy se spíše počítá se směrem na Poříčany než na Benešov. „Tato trať je využitelná jak pro trať do Brna, tak pro trať do polské Vratislavi,“ řekl Švehlík. **ČTK 25. 4. 2018**



ŠVÝCARSKO – léto v Bernských Alpách

Čtyři dny v Bernských Alpách pod vrcholy Eiger, Mönch a Jungfrau, dále městečko Brienz ležící u stejnojmenného jezera, Trümmelbašské vodopády, průsmyk velkého svatého Bernarda a hlavní město Švýcarska, Bern, jehož historické jádro je zapsáno na seznamu světového kulturního dědictví UNESCO.

Termín zájezdu je 31. 7.–5. 8. 2018. Cena 6 490 Kč zahrnuje 4x místenku, 3x nocleh se snídaní, služby vedoucího zájezdu, cena nezahrnuje vlakovou dopravu, místní dopravu – lanovky, lodě, autobus, případnou úschovu zavazadel a pojištění, za příplatek jsou lehátka T6 (T4) Wien-Zürich-Wien.

Bližší info na www.cdtravel.cz nebo na tel. 972 243 053, K. Štěchová.

NABÍDKA PRO SENIORY CHORVATSKO – DRVENIK

Hotely: Zagreb, Plaža, Aroma Botanika 2–4 lůžkové pokoje a apartmány

Termín zájezdu je 16. 9.–25. 9. 2018 autobusem 10 dní s polopenzí

Cena 5 200 Kč dospělí, dítě 3–12 let 4 100 Kč (ceny jsou dotované pro zaměstnance a důchodce skupiny ČD, Cargo a SŽDC).

Cena zahrnuje: ubytování 7 nocí s polopenzí, dopravu luxusním autobusem, pobytovou taxu, služby delegáta a komplexní cestovní pojištění.

Více na www.cdtravel.cz nebo na tel. 972 243 052, H. Fagulová.



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

In Karta? Do minuty!

Nově si In Kartu pořídíte přímo
v aplikaci Můj vlak a budete
cestovat levněji. Hned!

Nejpraktičtější
vlaková aplikace

Můj vlak



 **České dráhy**
Národní doprava

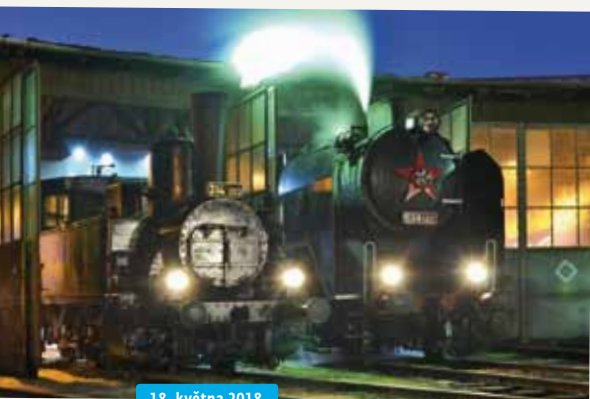


19. května, 16. června, 7. a 21. července, 4. a 18. srpna 2018

Historickým motorákem za permoníky

I letos se uskuteční oblíbené nostalgické jízdy za historií hornictví na jižní Moravě. Ve vybrané dny odjíždí v 9:06 hodin z brněnského hlavního nádraží historický motorák M 262, který vás doveze do Zastávky u Brna a zpět. V rámci celodenního výletu mimo jiné navštívíte muzejní expozici hornické obce Zastávka, muzea na oslavanském zámku, těžní věž bývalého dolu Kukla, Muzeum průmyslových železnic ve Zbýšově a absolvujete jízdu parním úzkorozchodným vláčkem. Cena celodenní jízdenky je 200 Kč a koupíte ji v ČD centru na brněnském hlavním nádraží.

Nejbližší železniční stanice: Brno hl. n./Zastávka u Brna



18. května 2018

Noc v olomouckém ČD Muzeu

V pátek 18. května se koná Olomoucká muzejní noc. Od 15 do 23 hodin můžete zavítat i na prohlídku olomoucké expozice ČD Muzea. K největším lákadlům patří parní stroje – elegantní Rosnička 464.202, nebo neméně atraktivní Kremák 534.0432 z roku 1923. K vidění budou i další exponáty železniční historie včetně Bobiny E 499.085, Krokodýla M 286.0001, Sergeje T 679.1529 nebo Pielsticka T 466.0007. Zájemci se také mohou svést vlakem taženým naší nejstarší provozuschopnou parní lokomotivou 314.303 s odjezdy ve 20:00, 21:00 a 22:00 hod.

Nejbližší železniční stanice:
Olomouc hl. n.



12. května až 3. června 2018

Na Pražské jaro s jízdenkou Vlak+

Chcete navštívit některý z koncertů pořádaných v rámci festivalu Pražské jaro 2018 a nejdete z Prahy? Přijďte do metropole vlakem ČD a využijte výhodnou zpáteční jízdenku Vlak+ Pražské jaro. Na ní je možné cestovat po kolejích do hlavního města a zpět se slevou 50%. Aby vám tato jízdenka platila i pro zpáteční cestu, je potřeba se prokázat průvodčímu vstupenkou na některý z koncertů Pražského jara 2018. V opačném případě musíte doplatit cenu jízdného do výše, na niž prokážete nárok. Více informací na www.cd.cz/zazitky.

Nejbližší železniční stanice:
Praha hl. n./Praha Masarykovo nádr. ad.



do 28. října 2018

Svezte se s Bardotkou na výlet do Brd!

Pokud rádi podnikáte túry do brdských lesů, pak jistě uvítáte nový víkendový vlak Cyklo Brdy, s nímž se můžete svést mezi Prahou, Berounem, Příbramí a Březnicí. Jak už jeho název napovídá, součástí vlaku je vůz uzpůsobený pro přepravu jízdních kol. Vlak Cyklo Brdy, tažený historickou motorovou lokomotivou řady 749 (Bardotkou), odjíždí z pražského hlavního nádraží vždy v 8:46 hodin a do Březnice vás doveze přesně za dvě hodiny. Můžete ho využít i pro zpáteční cestu. Z Březnice vyráží vlak v 17:23 a do Prahy hl. n. s ním přijedete v 19:15 hodin.

Nejbližší železniční stanice:
Praha hl. n./Beroun/Příbram/Jince/Březnice ad.

Foto: Milan Vojtek, Martin Skopal, Dreamstime.com, archiv ČD

Železničář

YDAVATEL: České dráhy, a. s., nábř. Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1, IČ 70994226 | Vychází každý druhý čtvrtek v nákladu 11 500 výtisků. | **ŠÉFREDAKTOR:** Petr Slonek | **VEDOUcí ODDĚLENÍ:** Václav Rubeš
GRAFICKÁ ÚPRAVA: Michal Málek | **PRODUKCE:** SevenArt, s. r. o. | **ADRESA REDAKCE:** Železničář, České dráhy, a. s., Generální ředitelství, nábř. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1 | e-mail: zeleznicar@cd.cz
web: zeleznicar.cd.cz | **INZERCE A PŘEDPLATNÉ:** Eva Balíková, tel. 720 797 020, 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. Nevyžádané rukopisy a fotografie se nevracejí.
YDAVATELSKÝ SERVIS ZAJIŠTŮJÍ: České dráhy, a. s., ZC Česká Třebová, PJ Praha, Tiskárna Olomouc | Registrováno Ministerstvem kultury ČR pod č. MK ČR E 6680 dne 4. 2. 2003. | ISSN 0322-8002

