

# Železničář

20. ČERVNA 2019 | CENA 18 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY

13

ROČNÍK XXVI



## 6–7 ROZHOVOR

Do čela úseku provozu ČD byl dozorčí radou letos v lednu zvolen **Michal Vereš**. Převzal řadu rozjetých projektů, například nákup nových vozů pro osobní dopravu. Co dalšího bude řešit?

## 9 ZPRAVODAJSTVÍ

Už podvacáté se v Ostravě uskutečnila tradiční výstava kolejových vozidel či nových informačních technologií a manipulační techniky **Czech Raildays**. ČD představily upravený vůz Bdmtee.

## 11–13 TÉMA

**Čas prázdnin a dovolených** začíná. I letos můžete vyrazit vlakem na dovolenou, do přírody či na velké letní festivaly. České dráhy vypraví také řadu výletních parních vlaků. Co si ještě nenechat ujít?

## 14 AKTUÁLNĚ

SŽDC za loňský rok eviduje na přejezdech více než 150 nehod. Na jejich tragické následky upozornil další ročník Mezinárodního dne bezpečnosti na železničních přejezdech **ILCAD 2019**.

## 16–17 RECENZE

Po delší pauze opět přinášíme přehled dalších **knížních novinek** se zaměřením na železniční dopravu a jejich stručné anotace. Jaké zajímavé tituly se na trhu v uplynulých měsících urodily?

## 18–19 CESTOPIS

**Bělorusko** není zrovna tradiční dovolenkou destinací. Přesto rozhodně má návštěvníkům co nabídnout. Dobrodružná a zajímavá navíc může být i samotná cesta do této země. Ideálně vlakem.

## 20–21 HISTORIE

Na konci května roku 1979 dojezdily na expresech Vindobona komfortní východoněmecké motorové **jednotky SVT 175**, kterým se u nás přezdívalo **Delfín**. Vindobona tehdy byla jediným denním vlakem, který spojoval Prahu s Vídní.

VĚDECKOTECHNICKÝ  
SBORNÍK ČD

Začátkem června vyšlo nové, v pořadí již 47. číslo Vědeckotechnického sborníku ČD, které je pro širokou veřejnost k dispozici na webových stránkách <https://vts.cd.cz> a také na webových stránkách Železničáře ([zeleznicar.cd.cz](http://zeleznicar.cd.cz)). Sborník vychází dvakrát ročně a je zařazen na seznam recenzovaných neimpaktovaných periodik vydávaných v České republice, schválený Radou pro výzkum, vývoj a inovace Úřadu vlády ČR.

## TITULNÍ FOTO

Autor: Michal Málek

Horký letní podvečer v železničním uzlu Přerov s rychlíkem Slovácký expres

Bfhpvee<sup>295</sup>

Petr Slonek | foto: archiv ČD

Řídící vůz 2. třídy s prostorem pro přepravu cestujících na vozíku (bez zvedacího zařízení) a jízdních kol byl v době zadávání výběrového řízení rovněž řadou 961. Známý je i pod přezdívkou Sysel. Vozy vznikly v letech 2011 až 2013 modernizací dvaatřiceti osobních vozů Bdt<sup>279</sup> a dvou vozů Btee<sup>289</sup>. Všech 34 vozů rekonstruovala šumperská firma Pars nova, přičemž prototypový vůz se veřejnosti představil na ostravském veletrhu Czech Raildays 2011. Tři vagony byly upraveny na řadu ABfhpvee<sup>395</sup>. Mezi hlavní výhody těchto řídicích vozů patří snížení provozních nákladů a zkrácení pobytů v obrátových stanicích.

Interiér je klimatizovaný, má 58 pevných a 12 sklopných sedaček 2. vozové třídy. Sedacla mají textilní čalounění s vysokou zářadovou opěrkou a s koženkovým podhlavníkem s drobnou pro-

hlubní. Područky jsou pouze na vnější straně dvousedadla, ve směru do uličky sklopné. Uspořádání sedadel 2 + 2 pouze vis-a-vis (proti sobě).

Ve voze je jedna vakuová toaleta uzpůsobená pro cestující na vozíku. Nad pevnými sedadly jsou umístěny zavazadlové police s PVC žebrováním. Součástí polic jsou i háčky na šaty. Vstupní dveře do vozu jsou předsuvné, ovládané tlačítkem. Na straně u WC jsou tyto dveře dvoukřídlé. Mezi nástupním prostorem s WC a oddílem pro cestující jsou posuvné dveře ovládané tlačítkem. Na druhé straně vozu se nacházejí otočné dveře uzavíratelné klikou. Jezdit mohou maximálně rychlostí 140 km/h.

V aktuálním jízdním řádu pro rok 2019 jsou v případě dálkové dopravy vozy nasazené na lince R23. U regionální pak v Jihomoravském, Královéhradeckém, Olomouckém, Pardubickém, Plzeňském, Středočeském, Ústeckém a Zlínském kraji. ○

Číselná řada	50 54 80-30 xxx-x
Počet vozů	31
Nejvyšší dovolená rychlost	140 km/h
Rok výroby (modernizace)	1986–1987 (2011–2013)
Výrobce (zhotovitel modernizace)	Vagonka Studénka (Pars nova)
Míst k sezení (pevná + sklopná)	58 + 12
Oddílů	1
Hmotnost prázdný/obsazený	41 t/48 t
Délka vozu přes nárazníky	24 500 mm

## SLOVO ÚVODEM

Vážení čtenáři,

vysoké teploty dávají jasně najevo, že léto klepe na dveře. Začíná období prázdnin, cestování za poznáním a zážitky. Mezi perfektní zážitkové aktivity rozhodně patří kulturní akce v podobě bezpočtu hudebních festivalů, na které se můžete vydat pohodlně vlakem. Velmi dobře spoje Českých drah poslouží i k cestě na zahraniční či tuzemskou dovolenou.

Jedním z prvních velkých tradičních festivalů letošního léta bude ve dnech 4. až 6. července hudební festival Rock For People v Hradci Králové. Pokud pro cestu využijete naši zvýhodněnou zpáteční jízdenku Vlak+ nebo jste držiteli In Karty, získáte navíc slevu 15 % na vstupné zakoupené na pokladně v místě konání festivalu.

Dalším každoročně napjatě očekávaným a hojně navštěvovaným festivalem je Colours of Ostrava konaným od 17. do 20. července v unikátním ostravském industriálním areálu Dolní Vítkovice. Festivalovou atmosféru si můžete začít užívat již při samotné cestě ve speciálním vlaku Colours expres plném zábavy a hudebních vystoupení. Na jeho palubě si budete moci navíc vyměnit vstupenku za akreditační pásku, a vyhnout se tak čekání ve frontě před branami festivalu. Děti jistě ocení výlet do pražské zoo, kde se zvýhodněnou jízdenkou Vlak+ získáte slevu 20 % na vstupné, nebo se projedete Cyklohráčkem. Ten vyjíždí 2x denně o sobotách, nedělích a státních svátcích z pražského hlavního nádraží do královského města Slaný, projede Pražským Semmeringem, který je považován za nejhezčí pražskou železniční trať. Přes Jinoňovice a Zličín se s ním dostanete až do středočeské Hostivice, odkud pokračuje malebným krajem kolem hradu Okoř a Zákolanským údolím. Další novinkou jsou častější jízdy Cyklohráčku do Zlonic, kde najdete i železniční muzeum. Dlužno připomenout, že Cyklohráček prošel velkou proměnou. Na děti čeká speciální vůz plný balonků, vůz plný kol a úplně nový vůz plný her.

Pokud byste rádi vyrazili k moři, až do 31. srpna je opět denně v provozu noční rychlík Wydmy do polských prázdninových letovisek u Baltského moře. Vlak s lůžkovými vozy a vozy 2. třídy odjíždí z Bohumína ve večerních hodinách a druhý den ráno můžete být v Gdaňsku, Sopotech či Gdyni, Helu nebo třeba Lebě. V opačném směru tento vlak odjíždí také v podvečer a ráno přijíždí do Bohumína. Letitou a stále vyhledávanou stálicí je Slovensko, kam vypravujeme vlak SC Pendolino Košičan, anebo noční expresy mířící z Prahy do Popradu-Tater, Košic a Humenného. Do soupravy jsou zařazeny i autovozy, přibalit na dovolenou si tak můžete i vaše auto. Letos se turistům více otevřelo i divoké Podkarpátí. V Košicích je ze spoje EuroNight ČD možné přestoupit na navazující vlak do ukrajinského Mukačeva. Další zajímavou nabídkou je každodenní noční spojení Prahy se švýcarským Curychem naším pohodlným lůžkovým vozem.

Detailní informace k uvedeným nabídkám najdete na [www.cd.cz](http://www.cd.cz). Stovky dalších tipů na různé výlety vlakem nabízí naše nová aplikace Vlakem na výlet. Podrobnější informace o cestování po tuzemsku i v zahraničí a pozvánky na výlety za železniční nostalgii najdete v tomto vydání v rubrice Téma. Nezbývá než popřát pohodové léto. Užijte si ho ve společnosti vlaků ČD.



7x

2x

16x



**Petr Vondráček**

ředitel odboru dálkové dopravy



## Maloměřické depo otevřelo své dveře široké veřejnosti

Během festivalu ohňostrojí Ignis Brunensis se v Brně o víkendu 15. a 16. června konaly Dny dopravní nostalgie, při kterých městská kolejová doprava v jihomoravské metropoli oslavila 150. výročí. V rámci oslav mohli zájemci navíc navštívit maloměřické depo Českých drah, kde se v sobotu konal Den otevřených dveří. Do depa se návštěvníci dostali buď z hlavního nádraží parním vlakem se strojem 433.001, kterému pomáhala Bardotka T478.004, nebo historickými autobusy přímo z centra města. Pro zjednodušení a zrychlení obsluhy byl nostalgický vlak, který se zároveň odpoledne podíval ulicemi Brna i na výstaviště BVV, provozován jako „push-pull“. V samotném depu se návštěvníci mohli vydat po vyznačené trase a na osmi různých stanovištích jim byly předvedeny ukázky oprav a údržby lokomotiv včetně hasičské techniky. Nedílnou součástí hojně navštíveného Dne otevřených dveří, které organizačně zastřešili pánové Martin Elstner a Jaroslav Szlaur z OCÚ, resp. OCP Východ, byla i prezentace spolupracujících středních technických škol s obory, které poptává národní dopravce České dráhy.

(mah)



## Návštěvníky konference na výstavišti dopravil ulicemi Brna motorový vlak

Brněnské výstaviště hostilo 5. a 6. června řadu tuzemských i zahraničních hostů na veletrhu Urbis Smart City Fair, který byl zaměřen na chytrá řešení v městech a regionech. Během veletrhu byla současně pořádána mezinárodní konference, která se zaměřila na moderní technologie ve veřejné dopravě a způsoby odbavení cestujících prostřednictvím elektronických jízdních dokladů. Poněkud netradiční způsob dopravy celé řady účastníků konference zajistila společnost KORDIS JMK z brněnského Dolního nádraží historickým motorovým vlakem, který dojel ulicemi jihomoravské metropole přímo na veletržní plochu. Akce se uskutečnila jako součást projektu Peripheral Access, jehož cílem je podpořit rozvoj veřejné dopravy v odloučených regionech. V bohatém programu zazněly například otázky nad tím, jak se dá chytrým řešením zlepšit veřejná doprava v regionech či jaké jsou současné trendy ve veřejné dopravě v České republice a v sousedních státech, s akcentem na státy Visegrádské skupiny.

(mah)



## Sodomkovo Vysoké Mýto letos již potřinácté

Na třináctý ročník festivalu Sodomkovo Vysoké Mýto, který se letos věnoval především historii hasičských stříkaček a vozidel, se mohli zájemci dopravit mimo tradiční regionální spoje i speciálním vlakem Českých drah. Zaveden byl na trase Česká Třebová – Choceň – Vysoké Mýto – Litomyšl. Původně měla v čele nostalgického vlaku jet parní lokomotiva 423.009 přezdívaná Velký Bejček, což bohužel nevyšlo. Parní stroj byl totiž v den konání oslav ještě v českořebovském depu odstaven kvůli nenadálé poruše. Díky operativnímu zásahu železničních zaměstnanců vlak sice vyjel, leč v čele s dieselovým strojem řady 731, zapůjčeným od dceřiné společnosti ČD Cargo. Ve Vysokém Mýtu si po příjezdu mohli malí i velcí návštěvníci prohlédnout výstavu několika desítek hasičských stříkaček od firmy Stratílek, která oslavila 120. výročí svého vzniku. Oku nepochybně lahodily i nádherně zrenovované osobní i autobusové veterány či řemeslný um mistrů kočárnů.

(mah)







## Rodinný den ve Zkušebním centru VUZ

Zkušební centrum Výzkumného Ústavu Železničního (VUZ) ve Velimi, kde se obvykle testuje nejmodernější železniční technika, se v neděli 16. června stalo místem, kde mohli zaměstnanci VUZ strávit příjemný den se svými nejbližšími. Milou akcí pro zaměstnance uspořádalo vedení firmy v čele s předsedou představenstva Martinem Bělčíkem. Kromě tradičních „dospěláckých“ zážitků, zejména z oblasti gastronomie, si na své přišly především děti. V permanenci byly dva skákačí hrady, simulátor formule 1, lukostřelecké stanoviště, malování na obličej, dětské divadlo nebo fotokoutek. Progresivní zábavu nabízela virtuální realita, během které mohli zájemci absolvovat jízdu po velkém okruhu rychlostí 200 km/h. Nechyběly prohlídky zázemí

Zkušebního centra s výkladem nebo průjezd lokomotivy, vedené šéfem centra Milošem Klofandou, dvoustovkou. Celá akce byla podbarvena nejen skvělou živou hudbou, ale zejména velmi příjemnou neformální atmosférou, během které se kolegové poznali i se svými rodinami a popovídali si o věcech jiných než pracovních. (rub)



## První smlouva na mobilní část ETCS podepsána

České dráhy podepsaly první rámcovou smlouvu na vybavení vozidel mobilní částí ETCS. Zařízení bude instalováno až do 453 hnacích vozidel a řídicích vozů. Celkové náklady se vyšplhají na několik miliard korun. První rámcová smlouva na vybavení až 131 elektrických lokomotiv byla uzavřena se sdružením dodavatelů ČD – Telematika a AŽD Praha. „Zároveň jsme již závazně objednali instalaci ETCS do 102 hnacích vozidel řad 162, 162 WTB, 362 a 362 WTB v celkové hodnotě necelých 1,4 miliardy korun,“ upřesnil místopředseda Představenstva Českých drah Radek Dvořák a dodal: „Předpokládáme, že zhruba 39% této částky pokryje dotace z evropského programu Connecting Europe Facility – CEF.“ Souhlas s uzavřením smluv udělila Dozorčí rada i Řídicí výbor společnosti. Většina ze 102 lokomotiv bude mít zařízení nainstalováno do konce roku 2022. K závěru se blíží i další dvě zakázky na instalaci mobilní části ETCS do až 288 vozidel řad 471, 440, 640, 650/651, 650, 660, 661, 750.7, 841, 842, 844, 954.2 a 691. (tis)



## Ve Svitavách otevřeli nový přestupní terminál

Po zhruba dvou letech stavby byl začátkem června zprovozněn dlouho očekávaný přestupní terminál hned vedle železniční stanice ve Svitavách v Pardubickém kraji, ležící na prvním železničním tranzitním koridoru. Úprava přednádražního prostoru, která přišla radnici na takřka osm desítek milionů korun, se dotkla nejen vlastní výstavby nových zastávkových zálivů a stání přípojných regionálních autobusů, ale také šedesátky nových parkovacích míst typu Park+Ride a sedmi desítek stojanů na jízdní kola. Ta jsou ve Svitavách oblíbeným dopravním prostředkem. Pro cestující, kteří přestupují z regionálních i dálkových vlaků společnosti České dráhy, je před nádražím důstojné prostředí s lavičkami a k bezpečí v noci přispívá i čtyřicet dva nových sloupů veřejného osvětlení. Další modernizace se plánuje postavením dalšího záchytného parkoviště pro osobní automobily a patrně i nové cyklověže. (mah)

## ČD - Telematika zkvalitňuje wi-fi na nádražích

Přístup k bezdrátové síti wi-fi na vybraných nádražích zprostředkovaný ČD - Telematikou je opět o něco komfortnější. ČD - Telematika totiž začala spolupracovat se společností Fon, poskytovatelem mezinárodního wi-fi roamingu, který má ve své celosvětové síti více než 21 milionů hotspotů. Zákazníci s aktivovaným mezinárodním wi-fi roamingem, jejichž operátory jsou partnerem společnosti Fon, tak mohou využít automatické připojení k wi-fi a internetu prostřednictvím sítě Fon. Zákazník s aktivovaným mezinárodním wi-fi roamingem tak nemusí složitě vybírat z často neznámých wi-fi sítí. Síť Fon je dostupná na 12 velkých nádražích v Česku, jejichž prostory jsou pokryté službou Free wi-fi poskytovanou ČD - Telematika. Jde o stanice Praha hl. n., Praha Masarykovo nádraží, Brno hl. n., Brno dolní nádraží, Ostrava hl. n. a Ostrava-Svinov, Plzeň hl. n., Olomouc hl. n., Ústí nad Labem hl. n., Hradec Králové hl. n., Pardubice hl. n. a Zlín střed. (red)



# Chci vybudovat silné opravárenské zázemí

Do čela úseku provozu Českých drah byl Michal Vereš dozorčí radou zvolen v lednu letošního roku, v březnu nastoupil fyzicky. Převzal řadu rozjetých projektů, například nákup nových vozidel pro osobní dopravu, přeměnu restauračních vozů na bistro vozy s první třídou anebo modernizaci vozů řady Bdmtee. Řeší i osud vagonů řady B anebo funkční model správkárenství. Co dalšího má v plánu bývalý manažer ZSSK?

Josef Holek | Foto: Michal Málek

## Jak vypadaly vaše první měsíce u ČD?

Moje pozice u ČD je velkou výzvou i přesto, že jsem si na železnici odkroutil čtyřiaadvacet let. Mám praxi, kterou lze shrnout do jedné věty: začal jsem v montérkách a přes lokomotivu a profesi strojvedoucího jsem postupně přešel do pozic úřednických a manažerských. Jenže v rámci slovenského železničního sektoru nebyla možnost se dále rozvíjet a s tím se potkala nabídka přejít k ČD. Mám ambici dále v rámci sektoru růst i s ohledem na to, že ČD jsou o mnoho větší než ZSSK, kde jen rozdíl mezi dopravním výkonem činí 86 milionů vlakokilometrů. A první měsíce? Dříve jsem byl zvyklý na úsek provozu, nyní mi přibýlo i opravárenství a zatím neformálně jsem do gesce převzal dceřinou firmu DPOV. Postupně jsem si obcházel a obcházím jednotlivá pracoviště v oblastních centrech údržby a provozu, uspořádal jsem řadu porad a postupně si s kolegy definujeme krátkodobý plán. Také mám záměr si na úseku, po dohodě v představenstvu, vytvořit dlouhodobější priority.

## S jakou vizí jste přicházel, co se týče správkárenství?

Mojí vizí je vyladit podmínky tak, aby dokázaly reagovat na nové, tvrdě nastavené smlouvy od objednatelů. Chci si zároveň najít systém mezi obchodem a provozem, který mi řekne, kde v rámci nastavených kvalitativních kritérií taháme za kratší a kde za delší konec provazu. A podle toho nastavit práci oblastních center provozu a údržby. Budu tlačit na to, aby byly soupravy správně řazeny, aby vše jezdilo na čas a aby opravy byly naplánovány a provedeny tak, jak mají být. Obecně chci také jednoznačně nastavit jasnou dělící čáru mezi tím, co dělají OCP, OCÚ a DPOV. Chci pomoci vybudovat silné a velké opravárenské zázemí.

## Jak je to se spolehlivostí u nás a na Slovensku?

Velmi podobně. V České republice jste se však lépe vypořádali s požadavky na zabezpečení údržby. Na druhé straně, ne úplně všechno je na Slovensku i v ČR pod kontrolou. To si přiznáme. V Česku, na rozdíl od Slovenska, máme vlastní DPOV. Když se ale podívám na výkony ČD a ZSSK a nabídku opravárenských kapacit, pak je vyšší nabídka na Slovensku. Je to velká příležitost pro DPOV se ještě více zvednout. Musíme však firmě pomoci, aby nám byla schopna poskytovat stále kvalitnější servis.

## Zvažujete variantu, že by se velký správkárenský aparát ČD přesunul pod dceřinku DPOV?

Mám nastudované modely v zahraničí. A zásadní proměnné, které rozhodují o tom, co je v dané zemi lepší, se točí okolo financí, lokalizace a zaměření jednotlivých pracovišť. Na Slovensku se podařilo jen v rámci lehké údržby prosadit financování penězi z EU, takže tam budou významně modernizovat některá pracoviště. To se však v Če-

chách ještě nepovedlo. Chci v tomto smyslu vytáhnout pozitiva, identifikovat negativa a v každém případě udržet trend, že lehká údržba se bude konat v přestávkách mezi výkony a nenaruší proces údržby a grafikon. Těžké opravy představují spíše strojírenskou výrobu, kde efektivita může být dosažena jenom v případě vhodného uspořádání pracovišť a dosažení přiměřené obrátkovosti práce.

Dnešní model, kdy správkárenství spadá do sítě pracovišť OCÚ a DPOV, je správný. Pokud v rámci určování oné dělící čáry identifikujeme, že by šlo vše spojit, uděláme to. Záleží však na financích a vztahu ČD k údržbě. Považuji za výhodu, že máme stále velkou základnu odborníků. Podle mě jde o druhý core business ČD. Výhodou je i stav majetku. Příklad: Maďaři využili koncesních smluv s výrobcem jednotek, takže mají na jednotky kompletní servis. I to je jedna z možných cest. Jenže my máme lidský potenciál, pozemky, nemovitosti. Máme v rukou nezávislost, která je garancí toho, že vytváříme na trhu protiváhu – ve smyslu vývoje cen a kvality. Dělejme vše pro to, abychom si většinu prací odvedli sami.

## V jakém stadiu je nákup desítek nových lokomotiv?

Aktuálně jsme začali s tržními konzultacemi. Podstatné je, že lokomotivy řad 150, 151 a 371, které slouží v dálkové dopravě, dožívají. K věku je úměrná jejich spolehlivost a bohužel v mnohých případech narážíme na to, že jednotlivé komponenty se přestávají vyrábět a stroje nejsou v provozu dlouhodobě udržitelné. Druhou otázkou je zvyšování rychlosti, instalace ETCS a také možnosti přeshraničních výkonů do Německa nebo Rakouska, kde se má rychlost zvedat z 200 km/h na 230 km/h. Smyslem konzultací je identifikace možných hráčů, kteří by dodali vícesystémové lokomotivy schopné provozu ve více zemích Evropy. Když vše půjde, první stroje by měly dorazit v následujících letech.

## V návaznosti na kompletní servisní zajištění, objednáte lokomotivy právě s touto službou?

Tržní konzultace jsou prováděny tak, abychom identifikovali výrobce i model. Ve chvíli, kdy hovoříme o nákupu desítek kusů lokomotiv, dává smysl jim přizpůsobit i pracoviště pro údržbu.

## Řešíte případně nákup i motorových lokomotiv?

V případě motorové trakce se bavíme o dvou tématech. V prvním jde o motorové ucelené jednotky pro regionální dopravu. Nyní je ve fázi čekání s ohledem na ukončování smluv s regiony. Nemůžeme v krajích donekonečna řešit stav a provoz vozidel řady 810 atd. Druhým tématem jsou naše motorové lokomotivy, pro které už se přestávají vyrábět komponenty. Například lokomotivy řady 754 jsou předurčené k zániku. Ve spolupráci s ČD Cargo a SŽDC hledáme model, kdy sice musíme držet určitý počet kusů pro mimořádné události, ale nejde to jen s pomocí Břežlovců. Podle







## MICHAL VEREŠ

Po studiích na Středním odborném učilišti železničním ve Vrútkách se stal kandidátem strojevodoucího. Později působil jako strojevodoucí motorové i elektrické trakce. Nastoupil na Slovenskou technickou univerzitu v Bratislavě, kde vystudoval obor Inženýrství životního prostředí. Zde získal titul Ing. Před časem jej doplnil o titul MBA. Kromě strojevodoucího zastával například pozice vedoucího oprav týmu oddělení řízení údržby a oprav ŽKV u ŽS CARGO Slovakia. V roce 2006 se stal členem představenstva a ředitelem odboru strategie ZSSK, následovaly další manažerské funkce u stejné společnosti. V lednu 2019 byl jmenován členem představenstva ČD odpovědným za úsek provozu. Michal Vereš rád sportuje, cestuje, zabývá se psychologíí nebo železniční historií.



nás by se měl na úrovni ministerstva dopravy najít zdroj financování, z něhož by se lokomotivy nakoupily pro nás, pro ČD Cargo i pro SŽDC. Hovořím o fungujícím modelu, výhodném pro všechny strany. My bychom našli i uplatnění v osobní dopravě. V případě nutnosti by se ale lokomotivy z běžného provozu stáhly a sloužily by k mimořádným událostem. Strojů by mohlo být zhruba dvacet.

### **Mají ČD v plánu si koupit anebo pronajmout další motorové jednotky pro regionální výkony?**

Ano, nedávno jsme se například po dohodě s Krajem Vysočina rozhodli pronajmout tři motorové jednotky Pesa, které jsou dostupné v Polsku. Půjde v principu o stejné dvoudílné jednotky jako ty, které již provozujeme. Na základě podepsané smlouvy s Krajem Vysočina počítáme s jejich provozem již v GVD 2019/2020.

### **V jakém stavu je objednávka desítek nových osobních vozů?**

Jde o dva balíky osobních vozů. První obsahuje deset pětičlankových souprav vozů první a druhé třídy a bistry podobné těm v railjetech. Ty využívají klasické šroubovky, aby byly spojitelné s dalšími vozidly. Druhý balík je o devadesáti vozech, které se budou v případě potřeby k vozům z prvního balíku připojovat. První osobní vozy by měly začít přicházet v roce 2021.

### **Jak se vyvíjí modernizace starších vozidel?**

Opět to rozdělím do dvou aktivit. První je téměř finalizovaná modernizace vozů od ÖBB. Měníme centrální zdroje energie, doplňujeme informační systémy, wi-fi, revitalizujeme interiéry. Druhým projektem jsou bistrovozy s první třídou, které děláme z vozů restauračních. První kusy jsou v provozu na relacích v dálkové dopravě a do konce roku se objeví další. Dále rozbíháme modernizace vozidel řady Bdmtee, kde vyřešíme například historický neduh – málo místa k sezení. Na druhou stranu jde o vůz, který má velké a praktické předstávky a tři velkoprostorové oddíly. Kromě změny interiéru doplňujeme informační systém, „wifi“ aj. Sloužit by měly jako posily v regionální dopravě. Některé kraje vyjádřily zájem o větší sérii.

### **A co s vozy řad A a B?**

U nás i na Slovensku roste výkon, takže staré vozy, které by už měly být na šrotišti, stále musí jezdit. Tady považuji za dobrou zprávu, že „béčka“ jsou v relativně dobré technické kondici, ale z mé strany deklaruji tlak na to, aby byly postupně vyřazovány. Nemá význam je například dále modernizovat. Naopak neustále sledujeme nabídku ojetých vozů a v případě, že dává nabídka smysl, činíme rozhodnutí.

### **Řešíte i možnost nakoupit vlastní flotilu autobusů, například pro náhradní dopravu?**

Hledáme model spolupráce s autobusovými dopravci tak, abychom vytvořili spolek a dokázali být v tomto směru soběstační. Potenciál tento projekt má. Hledáme jen nejsprávnější ekonomický model.

### **Které problémy řešíte v přístupu na dopravní cestu a řízení provozu ze strany SŽDC?**

Za sebe mohu říci, že jsem narazil na složitou situaci, která tu panuje v posledních měsících. Kromě mimořádných událostí na straně našich i cizích strojevodoucíh a výlukové činnosti řešíme hlavně zavedení ETCS. Byla již zveřejněna určitá data ze strany SŽDC, máme zřízené pracovní skupiny a my řešíme, jak celý systém implementovat. Jde o těžký projekt, který budeme řešit v nejbližších měsících. Třeba ceny za instalaci jsou extrémně vysoké, problémy jsou i s termíny dodávek. Nicméně národní implementační plán platí a termín spuštění v roce 2025 taktéž. ○



# Oslavy dne dětí se nesly ve znamení páry

Letošním akcím pořádaným k příležitosti dne dětí vévodily u Českých drah jízdy historických parních vlaků. Vyrážely do okolí Prahy, jihočeských Ražic i Lužné u Rakovníka, kde má národní dopravce muzeum. V pražském Braníku mohli návštěvníci prozkoumat i modernější kusy techniky anebo vyrazit do kačerovského depa dopravního podniku.



Josef Holec | Foto: autor

Dny dětí pod taktovkou Českých drah navštívily tisíce lidí. Slavilo se v pražském Braníku, jihočeských Ražicích anebo v ČD Muzeu v Lužné u Rakovníka. Děti i rodiče měli navíc možnost se svézt historickými vlaky taženými parními lokomotivami Štokr 556.0506, Všudy-

bylka 354.195 anebo Papoušek 477.043.

Na jihu Čech se oslava dne dětí spojila se 130. výročí tratí č. 201 z Tábora do Ražic. ČD proto vypravily z Protivína do Ražic, z Ražic do Písku a z Ražic do Vlastce histo-

rický parní vlak s lokomotivou Všudybylka se zařazenými vozy řad Be, Ce, Ci a Da. Ražice tvoří důležitý železniční uzel na křížení tratí Plzeň – České Budějovice a Tábor – Ražice. Konkrétně trať do Tábora byla vybudována mezi roky 1886 a 1889, provoz byl zahájen právě 1. června 1889. V té době byla vystavěna i nádražní budova s restaurací.

## Filmová hvězda na kolejích

Běžný vlakový personál na den dětí doplnil i nejznámější český voják Josef Švejka, na ražickém nádraží zároveň zpěvem doprovodil hudebníky z c.k. Šramlu. Historický vlak se v rámci akce ČD Jihočeské párobraní o den později přesunul do Protivína a Břežnice. Odsud vyrazil do Rožmitálu pod Třemšínem a zpět či do Blatné. Na Blatensku o dva týdny později ještě vyjížděl do Nepomuku, Břežnice anebo Strakonice. Ani při jedné příležitosti nebyla o cestující nouze.

Na parní trakci 1. června vsadila i Praha. Konkrétně na Štokra a vozy řad Da, Be a Ce a motorovou lokomotivu T 444.162, které vyrážely z centra dění ve stanici Praha-Braník do Zbraslavi, Vraného nad Vltavou anebo Depa Kačerov. „Parní vlak jel na vlečku metra naposledy před 15 lety. Tehdy se uskutečnily oslavy 30 let provozu metra v Praze a v čele vlaku stála lokomotiva Albatros,“

připomněl Jakub Goliáš, obchodní ředitel pražského Regionálního obchodního centra ČD. Návštěvníci se mohli svést i na inspektorské drezíně z roku 1851, která si zahrála i ve filmu Hlídač č. 47. „V okolí Braníka navíc jezdilo šest historických autobusů, například Škoda 706 TRO Lux, Škoda 706 RO či Ikarus 280.08,“ doplnil.



## Zaostřeno na slunce

Víkendovou akci v Braníku navštívilo zhruba osm tisíc lidí. „Pořádali jsme ji spolu s ROPID, SŽDC, HZS SŽDC a DPP. Doprovodný program připravil Dům dětí a mládeže Praha 5. Vystoupení dětí se odehrávalo, tak jako v předchozích letech, na přistaveném železničním vozu řady Hbbllns. Akce se vydařila i díky slunečnému počasí,“ zhodnotil Goliáš. Kromě historické techniky zde byly k vidění stroje 794.010, 754.044, 111.035, 371.005, 150.222 a 714.009. Bohatý byl i doprovodný kulturní program včetně pozorování slunce a pozemských objektů dalekohledy pražské hvězdárny. Další kulturní využití nabízelo kačerovské depo DPP.

ČD Muzeum v Lužné u Rakovníka přichystalo akci Rodinný den. Kromě dětských atrakcí a železničních exponátů si mohli návštěvníci užít i jízdu nostalgickým vlakem z Lužné do Žatce a Loun. Tentokrát byl v čele vlaku s vozy řady Bam nasazen Papoušek. Podle vedení muzea si akci nenechalo ujít zhruba osmáct stovek návštěvníků. ○

## Drážní úřad informuje



### Mezinárodní spolupráce

V několika minulých týdnech jsme se aktivně účastnili řady zahraničních seminářů a různých jednání, která mají pro bezpečnost drážní dopravy pozitivní význam. Za všechny akce jmenujeme tyto: Odbor bezpečnosti a licencí úspěšně zajistil vstup do systému SIS (informační systém o bezpečnosti), díky kterému bude snazší sdílet jednotlivá bezpečnostní doporučení a závěry mimořádných událostí mezi jednotlivými členy Sítě Národních bezpečnostních úřadů (NBÚ), Drážními inspekcemi a agenturou ERA. Systém umožní jednotlivým NBÚ pro železnice – tuto funkci u nás zastává Drážní úřad – aktuálně vyměňovat informace a zkušenosti z řešení a doporučení mimořádných událostí. Zástupci našeho úřadu se budou také účastnit jednání pracovní skupiny ToR, která bude řešit budoucí fungování Sítě národních bezpečnostních úřadů. Neméně důležité bylo vystoupení ředitele odboru drážních vozidel a ECM Jaromíra Bittnera na 51. zasedání Sítě NBÚ v sídle ERA ve francouzském Valenciennes. Příspěvek se týkal problematiky a návrhu řešení schvalování nákladních vozů v rámci IV. železničního balíčku v přechodném období.





## V Ostravě měl premiéru upravený vůz Bdmtee

Už podvacáté hostil areál ostravského nákladového nádraží tradiční výstavu kolejových vozidel či nových informačních technologií a manipulační techniky Czech Raildays. Tři velmi horké dny, ve kterých se veletrh za účasti asi dvou stovek vystavovatelů uskutečnil, patřily i dvoudenní odborné konferenci se zaměřením na aktuální stav budování železnice v ČR.

Martin Harák | Foto: autor, Josef Holek

České dráhy letos v Ostravě od 11. do 13. června představily jak prototyp modernizovaného osobního vozu řady Bdmtee od firmy DPOV pro regionální spoje, tak i modernizovaný vůz 1. třídy s bistrovým řádkem ARmpee, který je již v počtu několika kusů v provozu na dálkových linkách. Nechyběla ani dvouvozová elektrická jednotka řady 650 RegioPanter. Ta, byť už v modernějším provedení, rozšíří flotilu národního dopravce v příštích letech. „České dráhy jsou tradičním partnerem a vystavovatelem na největším českém veletrhu drážní techniky, kde byl úplnou novinkou modernizovaný osobní vůz pro regionální osobní vlaky řady Bdmtee. Právě ten může být rozumnou ekonomickou alternativou v rámci modernizací vozového parku pro regionální dopravu,“ řekl místopředseda představenstva ČD Radek Dvořák. Člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro provoz Michal Vereš, jenž na veletrhu tento vůz slavnostně pokřtil s předsedou představenstva dceřiné společnosti DPOV Romanem Kottlem, doplnil, že vůz Bdmtee dostal zcela nové sedačky s textil-

ním potahem. Snížení jejich počtu přinese větší komfort. Samozřejmostí jsou elektrické zásuvky 230 V, USB konektory pro dobíjení elektroniky či nový audiovizuální informační systém s LCD monitory.

### Dorazila i hnací vozidla

Samozřejmostí byla expozice hnacích vozidel. Primát v kolejové expozici hrály hned dva stroje od českořeberského výrobce CZ LOKO. Obdiv sklízela především hybridní dvounápravová lokomotiva HybridShunter 400 coby absolutní novinka ve výrobním programu firmy. Stroj je určen především pro posunovací službu, kde pohon zajišťuje trakční baterie. Ta se napájí systémem plug-in, tedy ze zásuvky vnějšího napájení. Vznětový motor typu CAT C4.4 slouží pouze jako záložní na velmi krátké dojezdy.

Z České Třebové se přijeli pochlubit i čtyřnápravovým mohutným strojem EffiShunter 1 000, který pochází z pětikusové série pro dceřinou společnost Českých drah ČD Cargo. Tento stroj má vznětový motor o výkonu 895 kW a prostorná vyvýšená kabina umožňuje strojvedoucímu dobrý rozhled na trať. Určitě není bez zajímavosti, že všechny EffiShuntery

budou již z výroby vybavené zabezpečovacím systémem ETCS.

### Nákladní lokomotivy a komponenty

Když už byla řeč o společnosti ČD Cargo, tak pro její dceřinou firmu CD Cargo Poland vyrobila polská továrna Newag Gliwice elektrickou lokomotivu typu Dragon E6ACT. Stroj, který vznikl ve spolupráci s Institutem Elektrotechniki Warszawa a projekční kanceláří EC Engineering, pochází z rodiny šestnápravových lokomotiv pro provoz na tratích elektrizovaných stejnosměrným systémem 3 kV. Mezi elektrickými hnacími vozidly na veletrhu nechyběla ani lokomotiva Vectron od firmy Siemens, určená pro polského dopravce PKP Cargo. Svě místo měl i speciální čtyřnápravový vůz typu VT 420, uzpůsobený pro testování technologií zabezpečovacích zařízení firmy Thales. Vozidlo, přezdívané Lucy, bylo původně v provozu v regionální dopravě v Německu. Na veletrh přijel i modernizovaný RegioSprinter firmy AŽD, který bude na Švestkové dráze zajišťovat od prosince pravidelnou dopravu. Mimořádně tato trať s číslem 113 slouží primárně jako zkušební polygon společnosti AŽD. ○

## Spolek vyzývá ke znovupropojení Moldavsko-Freiberské dráhy

Moldavsko-Freiberská dráha by se mohla v budoucnu opět spojit. Usiluje o to redakční tým a lidé okolo Krušnohorských novin. Znovupropojení úseků na české a saské straně, které jsou od konce války v roce 1945 izolované (chybí asi 8 kilometrů kolejí mezi Moldavou a Holzhau), se letos opět řešilo na konferenci v saském Holzhau. Chybějící úsek mezi Holzhau a Moldavou má i nadále statut drážního tělesa. Podporu má projekt na ústeckém hejmanství i generálním konzulátu Česka v Drážďanech.

Moldavská dráha přetínající napříč hraniční hřeben Krušných hor patří k jedné z nejkrásnějších železničních tratí v České republice. Obavy o další osud trati nejsou jen na české straně, ale mají je i Sasové. Zájem o zachování provozu zaktivizoval nad-

šence na obou stranách hranice. V Sasku dokonce vznikla iniciativa na odvrácení zastavení provozu na trati Freiberg – Holzhau. Společně – vydavatelům Krušnohorských novin – se v roce 2017 podařilo s obcemi Moldava a Rechenberg-Bienenmühle zformovat obdobnou zájmovou skupinu Moldavská dráha, a to v reakci na zastavení provozu v horském úseku této trati. A pak se začalo jednat.

### Výzvy odeslány

Zatímco ještě v květnu 2018 se uvažovalo o překlenutí chybějícího úseku autobusovou linkou, již záhy bylo na základě diskusí se saským ministerstvem dopravy rozhodnuto, že cílem by mělo být skutečné propojení tratí. Aby byla aktivita

i na vládní úrovni, vyzvali starostové obcí podél Moldavsko-Freiberské dráhy a další zainteresovaní lidé v regionu na obou stranách hranice příslušné ministry české a saské vlády, aby na tuto původní iniciativu navázali. Pět desítek oprávněných představitelů institucí se k výzvě připojilo svým podpisem. Oficiální mezivládní deklarace by měla být prvním, nezbytným krokem pro zahájení realizace tohoto záměru.

Originál výzvy předal hejman Ústeckého kraje Oldřich Bubeníček předsedovi vlády ČR Andreji Babišovi a dále českému ministru dopravy. Ve stejném týdnu postoupil tentýž dokument poslanec Saského zemského sněmu Steve Johannes Ittershagen předsedovi vlády Saska. (red)



# Do Polska opět vyjede rychlík Wydmy

Loňský sezonní spoj Wydmy z Bohumína do přímořských letovisek u Baltského moře zaznamenal mezi českými i polskými cestujícími obrovský úspěch. Letos na něj České dráhy spolu s polským dopravce PKP-IC navážou. Rychlík s osobními vozy ČD opět vyjede na konci června. Česko-polská přeshraniční spolupráce se navíc bude dále rozvíjet.



## NOVÉ EURO CITY DO PŘEMYŠLE

Od prosince bude zaveden i nový vlak kategorie EuroCity. Půjde o spoje EC 104/105 (nynější EC 104/105 Sobieski bude veden pod čísly EC 106/107 v nezměněné trase z Vídně do Gdyně). Trasa vlaku je naplánovaná z Grazu do Přemyšle přes Vídeň, Břeclav, Bohumín, Katovice a Krakov. V Přemyšli bude přípojová návaznost do Oděsy, s přestupem ve Lvově pak také do Kyjeva. Soupravu vytvoří vozy ÖBB, na úseku z Grazu do Bohumína bude zařazen i jídelní vůz. Na polském území bude občerstvení zajištěno formou minibaru. Oba spoje budou atraktivní nejen pro turistickou frekvenci do Krakova, ale díky vazbě na vlaky do ukrajinského vnitrozemí mají šanci oslovit i dynamicky rostoucí přepravní trh Ukrajina – EU. Vedle červnových zlepšení na ose ČR – Slovensko – Ukrajina by se tak trasa přes Polsko měla s novým jízdním řádem 2020 stát alternativou pro spojení Ukrajiny s Českem.

Josef Holec | Foto: piviso.com

Severní Morava a poloostrov Hel již druhý rok spojí sezonní noční rychlík Wydmy. Loni zaznamenal velký úspěch a spoj během dvou měsíců využily desítky tisíc lidí. Po vzoru z minulých let se na základě předchozí dobré zkušenosti polského dopravce PKP IC podařilo dojednat nasazení české soupravy. Zajištění vlaku až do Bohumína umožní nejenom přepravu cestujících z ČR, ale i zajištění kvalitní údržby v tamním středisku údržby. Součástí soupravy budou i lůžkové vozy PKP IC.

„Úspěch tohoto spoje překvapil nás i manažery PKP-IC. Spojení má potenciál, v projektu hodláme pokračovat,“ podotkl Jan Ilík, ředitel kanceláře náměstka generálního ředitele ČD pro obchod. „Rychlík bude v provozu každý den od 21. června do 1. září. Zařazený v něm budou osobní revitalizované vozy řady B a nově také řad A a BDs. Z Bohumína bude odjíždět krátce po osmé hodině večerní a projede například Gdaňsk, Sopoty, Gdyni. Jízdu ukončí v letoviscích Leba, respektive jako rychlík TLK Delfín ve stanici Hel. Opačným směrem vyrazí z baltského pobřeží v 19:49 z Leby a v 19:51 z Helu, do Bohumína dorazí po dvanácti hodinách jízdy v 7:55.“

### Spoje v české režii

Národní dopravce na spoj do Polska nasadí čtyřicet vozů, dalších deset je připraveno v záloze. To pro případ, kdyby musel některý z vozů na mimořádnou časově náročnější údržbu. Dvanáctivozový vlak na Hel a do letoviska Leba se ve Gdyni rozdělí na dvě části. Celý systém je nastaven podle Úmluvy RIC UIC, jde tedy o klasickou výměnu vozů mezi dopravci. Do čela vla-

ku se postaví polská lokomotiva řady EU07, jen část cesty po poloostrově nahradí elektrický stroj motorový české řady 754. Sedm z nich ČD svým severním sousedům půjčují delší dobu.

Čtyři desítky vozů však nebudou jedinými modro-bílými zástupci na polských kolejích. „Připravujeme nasazení našich vozů na dalších sezonních vlacích v Polsku. Pojedou také na spoji z Katovic do přímořské Ustky. Jedná se o další dvacítku vozů řad A, B, BDs,“ doplnil. Díky jejich navození a svozu z Bohumína do Katovic na vlaku EC 100/101 se zejména cestujícím z Ostravska, Slováccka a jižní Hané dostane dalšího nočního spojení do nové destinace na pobřeží Baltu s de facto garantovaným přestupem v Katovicích,“ potvrdil Jan Ilík. „Větší uplatnění našich vozů u severních sousedů je nejen výsledkem nebývalé renesance dálkové dopravy

v Polsku, ale je rovněž využitím obchodní příležitosti a možností jak uplatnit některé z vozů uvolněných z vnitrostátních výkonů,“ dodal.

### Až k hranicím Polska a Ukrajiny

Úplnou novinkou bude od začátku prosincové platnosti jízdního řádu i zahájení provozu vlaků mezi ČR a polsko-ukrajinskou hranicí, která vytvoří nové podmínky pro spojení České republiky s jihovýchodem Polska a Ukrajinou.

„Jedná se o R 300/301 mezi Ostravou a Přemyšlí, jež na polské síti pojedou v kategorii TLK. Souprava proto bude složena z vozů řad A, BDs a B a vyrazí přibližně v půl sedmé ráno z Ostravy-Svinova. Do Přemyšle pojedou přes Katovice a Krakov. Cesta potrvá zhruba pět hodin. V Přemyšli budou mít cestující zajištěn přestup na vlak na Ukrajinu. ○

## LETNÍ ZMĚNA JÍZDNÍHO ŘÁDU

V neděli 9. června vstoupila v platnost pravidelná změna jízdního řádu železniční dopravy, která přinesla některé úpravy v jízdě dálkových i regionálních spojů. V dálkové dopravě jde o následující změny:

- railjet 570/571 je prodloužen z/do Bratislavy a přečíslován na 284/285
- ostatní railjety odjíždějí z Prahy hl. n. už ve 47. minutě, tj. o 3 minuty dříve
- jsou upraveny časové polohy nočních rychlíků 444/445
- Ex 531/532 Praha – Český Krumlov a zpět pojedou 7. a 8. září až do/z Nového Údolí
- vlak Ex 121 jede v úseku Olomouc – Hranice na Moravě o 2–3 minuty dříve

V regionální dopravě nastal větší počet změn, převážně ale méně závažných. V souvislosti se závody raftů pod Lipnem bude o víkendu 23.–25. srpna 2019 zaveden větší počet vlaků na trati Rybník – Lipno nad Vltavou. Na téže trati budou o letních prázdninách opět provozovány tři páry zvláštních vlaků akce Dakarem na Lipence.



# Léto na železnici: Zážitky s jízdenkou ČD v kapse

Čas prázdnin a dovolených se nezadržitelně blíží. I letos můžete vyrazit vlakem do přírody, na zahraniční rekreaci, na cyklovýlet anebo na velké letní festivaly. České dráhy, podobně jako každý rok, vypraví také řadu výletních parních vlaků. Cestování se navíc dá pořídit za rozumnou cenu. Opět je možné využít výhodnou Jízdenku na léto anebo zbrusu novou aplikaci Vlakem na výlet. Co si ještě nenechat ujít? Přinášíme řadu tipů.



Josef Holec | Foto: archiv ČD, Colours.cz

Léto patří na železnici hlavně volnočasovému cestování. Při jízdě vlakem Českých drah za zážitky i radovánkami je navíc možné ušetřit díky výhodné Jízdence na léto. A pokud nevíte, kam vyrazit, jistě dobře napoví letošní novinka – aplikace Vlakem na výlet. Přinášíme souhrn toho nejzajímavějšího, co na letní sezonu České dráhy připravily.

### S autem v zádech

Národní dopravce se snaží oslovit i cestující, kteří přes rok cestují především autem, a železnici jim při dovolenkových aktivitách představit jako plnohodnotnou alternativu. Lidé, kteří nedají bez auta ránu, mohou využít například pravidelných autovlaků mířících z Prahy do Popradu, Košic a Humenného. Řidič i jeho posádka se mohou v klidu vyspat v lůžkovém voze, zatímco se automobil veze ve speciálních plošinových vozech řazených na konci vlaku. Jednosměrné jízdenky pro autovlak do Popradu-Tater začínají na příznivých 1 714 korunách, zpáteční jsou k máni od 3 047 korun. Ceny do Košic startují na 2 044 korunách, cesta do Humenného vyjde na 2 046 Kč. Nejrychlejší spojení ČR a Slovenska však zajišťují spoje SC Pendolino. Vlaky ČD několikrát denně zajíždí i do Bratislavy, Štúrova nebo Žiliny.

### Do zahraničí se slevou

Bez auta, ale zato v luxusu lůžkových vozů ČD je možné vychutnat i delší cestu do švýcarského Curychu a odtud vycestovat všemi směry, třeba do Alp. Tajným tipem je však dřívější výstup v Sargansu a výlet z nedalekého Davosu po Rhétské dráze. I tentokrát lze výrazně ušetřit na jízdném – a to 30 %. Slevu na jízdném v novém spoji BerninaExpress 960/961 lze uplatnit výhradně na [www.berninaexpress.ch](http://www.berninaexpress.ch) po zadání slevového kódu „BerninaCD19“. „Podmínkou je, že výchozím bodem jsou stanice Landquart, Klosters nebo Davos, cílovou stanicí pak Bernina Diavolezza, Alp Grün, Poschiavo, Le Prese a Tirano,“ informoval Jan Ilík, ředitel kanceláře náměstka GŘ pro obchod. Sleva platí jak pro zpáteční jízdenky, tak pro jednosměrné jízdenky ve směru „tam“. Jízdenky je dobré si zajistit s předstihem. Včasná jízdenka Evropa z Prahy do Landquartu, která zahrnuje rezervaci lůžka (v kupé pro tři osoby), stojí od 80 eur (od 2 096 Kč).

Šlágr loňské sezony se stal rychlík Wydmy, mířící z Bohumína na polský poloostrov Hel. Letos, díky poslednímu úspěchu mezi českými i polskými cestujícími, vyjela dva-

### JÍZDENKA NA LÉTO

Speciální síťová jízdenka na sedm anebo čtrnáct dní nabízí neomezené cestování po celé České republice. Sedmidenní verze vyjde držitele In Karet na 690 Kč, čtrnáctidenní pak na 990 Kč. Cestovatelé, kteří nemají In Kart, si budou muset připočítat vždy po jedné, respektive dvou stovkách. Doklad platí vždy pro jednu osobu do 2. třídy.



### ROŽNOVSKÉ PARNÍ LÉTO

Kdy: 6. 7., 17. 8.  
Kde: Valašské Meziříčí – Rožnov p. Radhoštěm  
Vlak: lokomotiva 464.202, vozy řady Ce

náctivozová souprava, sestavená zejména z vozů řady B, poprvé 19. června. V provozu budou sezonní rychlíky R 402/403 každý den až do 1. 9. Slovenský dopravce ZSSK navíc s příchodem letní změny jízdního řádu začal jezdit z Košic do ukrajinského Mukačeva. Na spoje plynule navazuje expres EN Slovakia Českých drah. „Jde o atraktivní oblast. V létě do Koločavy a přilehlých Karpat jezdí řada

### FERDINAND (PARNÍ VLAK NA TANKOVÝ DEN V LEŠANECH A ZÁMEK JEMNIŠTĚ)

Kdy: 31. 8.  
Kde: Praha-Braník – Vlašim a zpět  
Vlak: Lokomotivy 423.041, T 444.1062 s vozy řady Ce

### SETKÁNÍ PROTOTYPŮ

Kdy: 29. 6.–30. 6. 2019  
Kde: ČD Muzeum Lužná u Rakovníka  
Vlak: Lokomotivy 751.001, 751.002, 714.201, 733.001, 743.001, 753.001, 795.002, 770.001, 810.002, 825.001, 842.001, 843.001, 854.001 atd.

českých cestovatelů,“ potvrdil Ilík. Více o spojení se dočtete na straně 10.

### Na Colours speciálem

Atraktivní nabídku připravily ČD i pro milovníky hudby. Díky spolupráci ČD s pořadateli

### PRAVIDELNÉ NOSTALGICKÉ VLAKY „KRÁLICKÝ SNĚŽNÍK“

Kdy: 22. 6., 29. 6., 6. 7., 13. 7., 20. 7., 27. 7., 3. 8., 10. 8., 17. 8., 31. 8.  
Kde: Č. Třebová – Letohrad – Hanušovice a zpět  
Vlak: Vůz M 286.0001 a vozy ř. Bmx






## APLIKACE VLAKEM NA VÝLET

ČD nabízí největší výletní portál a mobilní aplikaci svého druhu Vlakem na výlet. Nabízí stovky tipů na výlety pro nejrůznější cílové skupiny ve všech regionech ČR. Výletníci získají nejen tip na samotné cílové místo výpravy, ale také množství praktických informací – popis cesty z nádraží, čas potřebný na výlet a náročnost výletu. Díky tomu si uživatelé mohou snadno vybrat výlet podle svých preferencí. Vyhledávání je možné například podle regionu nebo podle cílové skupiny, pro rodiny s dětmi, pro mladé, pro turisty, pro železniční fandy nebo třeba pro gurmány a jedlíky. Obsah je průběžně rozšiřován a doplňován o zajímavé akce, které jsou dobře dostupné vlaky Českých drah. Specialitou jsou Interaktivní a hravé výlety, které mají po cestě i řadu zastávek se soutěžními otázkami. Pokud výletník absoluuje výlet s naší aplikací, tak od nás získá ČD Body navíc. Nejvíce ČD Bodů lze získat právě za Interaktivní výlety, kde je odměna za každou správně zodpovězenou otázku.



A proč je dobré si kolo vypůjčit právě u dopravce? Nemáte žádné starosti s přepravou kola na místo výletu, lze jej vrátit i na jiném místě, než kde bylo vypůjčeno. Kolo z půjčovny navíc cestuje ve vlaku ČD zdarma, bez poplatku je i možnost úschovy ve vybraných úschovných zavazadel ČD. Kromě toho si jej můžete rezervovat. Výpůjčka nezatíží ani peněženku, ceny za pronájem se pohybují v řádech sto korun. „Všechny půjčovny kol ČD jsou vybavené kvalitními koly s odborně prováděným servisem, ve vybraných půjčovnách jsou k dispozici také elektrokola, dětská kola, koloběžky a dětské cyklosedačky,“ připomněla Zuzana Čechová, ředitelka odboru cenotvorby a produktové komunikace.

### Letní vzpomínky na železniční historii

Příjemné cestovatelské zážitky nabízí nostalgické jízdy historických souprav a vozů pod taktovkou Českých drah. Starší cestovatelé mohou zavzpomínat na léta minulá a jejich ratolesti se pokochat třeba parními stroji nebo obdivovat umění tuzemských konstruktérů během akce Setkání prototypů v Lužné. 

### DEN TECHNICKÉHO DĚDICTVÍ TATRA

Kdy: 31. 8.

Kde: Ostrava-Svinov – Mošnov, Airport, Studénka – Štramberk

Vlak: Vozy M 120.417, M 131. 1, EM 475.1

festivalu Colours of Ostrava (17.–20. 7.) opět vyjedou Colours Expressy: tři speciální vlaky z Prahy do Ostravy a zpět. Doporučujeme si zajistit dopravu včas, neboť v období festivalu bývají vlaky vyprodané. Předprodej jízdenek již začal a kapacita je omezená. Ve vlaku do Ostravy si budete moc vyměnit také vstupenku na Colours of Ostrava za identifikační pásku na ruku. ČD navíc po skončení progra-

### PLZEŇSKÝ A KARLOVARSKÝ CHODOVAR EXPRES

Kdy: 17. 8. 2019

Kde: Plzeň hl. n. – Staňkov – Poběžovice – Tachov – Chodová Planá a zpět a Karlovy Vary – Mariánské Lázně – Chodová Planá, Chodová Planá – Cheb

Vlak: Lokomotiva z Plzně ř. T 478.1 a vozy řad Bt a Bam bistro, z Karlových Varů lokomotiva T 435.0145 s vozy ř. B

mu vypraví i regionální vlaky ze stanice Ostrava-střed do Opavy, Frýdlantu nad Ostravicí a Českého Těšína.

### Bicykl k půjčení

Příjemnou aktivní dovolenou si řada lidí nedokáže představit bez kola. Není problém, jistě si vyberete v husté síti cyklopůjčoven ČD Bike. Kolo si můžete vypůjčit přímo na nádraží.



# ILCAD 2019 upozornil na chyby profesionálů

SŽDC za loňský rok eviduje na železničních přejezdech více než 150 nehod. Tragické následky nedávno ukázala simulovaná srážka vlaku s dodávkou v areálu pražského Oblastního centra údržby Střed Českých drah v rámci Mezinárodního dne bezpečnosti na železničních přejezdech ILCAD 2019. Letošní ročník byl zaměřen na profesionální řidiče.

Josef Holek | Foto: autor

Tragicky skončila na začátku června srážka vlaku s dodávkou na železničním přejezdu v pražské Michli. Při nehodě zahynul spolujezdec, řidič byl s těžkým zraněním převezen do nemocnice. Provoz na trati byl na několik desítek minut uzavřen. Na místo okamžitě vyrazily složky Integrovaného záchranného systému.

Asi takto by vypadal úvod zprávy o skutečné mimořádné události. V tomto případě však našťastí šlo o simulovanou srážku, kterou připravila Správa železniční dopravní cesty v rámci Mezinárodního dne bezpečnosti na železničních přejezdech ILCAD 2019. Zároveň tím upozornila, že každý rok dojde na přejezdech k více než 150 „mimořádkám“ i přesto, že do zabezpečení úrovnových křížení průběžně investuje stovky milionů korun. „Mezi viníky nehod na železničních přejezdech nechybějí ani řidiči z povolání. Letošní ILCAD se proto nese v duchu hesla Nejdůležitější stop mého profesionálního života,“ upřesnil Pavel Tesař, mluvčí SŽDC. Akce se odehrála v areálu pražského Oblastního centra údržby Střed Českých drah.



## Smutné statistiky

K obdobným situacím dochází na české železnici v průměru téměř každý druhý den. Jen za loňský rok zaznamenala SŽDC 154 střetnutí na přejezdech, která si vyžádala 32 lidských životů a 69 zraněných. Příznivé nejsou ani statis-

## NA PREVENCI MYSLÍ I ČD

Prevenici se věnují i České dráhy ve spolupráci se SŽDC a ČD Cargo, resp. jejich projekt Preventivní vlak bezpečné železnice. Jeho cílem je varovat děti a mladistvé před nebezpečím na železnici a snížit počet nehod a zbytečných neštěstí. Preventivní vlak je součástí společenské odpovědnosti národního dopravce. Vše se odehrává v prostorách speciálně upravených vozů. Žáci a studenti navštíví Kinovůz, kde je promítnut hraný dokument „To nedáš! 2“. Druhým stanovištěm je konferenční vůz, kde má přednášku vyšetřovatel ČD nebo SŽDC a návštěvníci si zde také prohlížejí fotografie a krátká videa z opravdových nehod. Na posledním stanovišti pak čekají drážní hasiči SŽDC, kteří předvedou ukázky své práce včetně poskytnutí první pomoci.

tiky za prvních pět měsíců letošního roku.

Do konce května se stalo už 72 srážek s bilancí 11 mrtvých a 25 zraněných.

SŽDC míní, že za mimořádnými událostmi obvykle stojí šoféři, kteří nedodržují jasně stanovená pravidla silničního provozu. „Přestože na vyšší zabezpečení přejezdů vynakládáme ročně stovky milionů korun, střetnutí s vlaky neubývá. Řidiči hazardují nejen s vlastním životem, ale i s životy spolujezdců. Navíc tímto nezodpovědným chováním ohrožují cestující ve vlacích,“ upozornil generální ředitel SŽDC Jiří Svoboda. I letos správa investuje do instalace přejezdového zabezpečovacího zařízení na místech, kde byly dosud pouze výstražné kříže, nebo k doplnění světelné a zvukové signalizace závorami. „Kromě toho manažer infrastruktury ruší málo využívané přejezdy, u těch nevytíženějších naopak připravuje v přípravbu mimoúrovňových křížení,“ doplnil Tesař. ○

## Konference právníků: Řešili registr smluv i elektronické podpisy

Konferenci právníků Skupiny České dráhy hostil v rámci veletrhu CzechRaildays ostravský hotel Clarion. Cílem setkání byla výměna zkušeností, zdokonalování souladu v oblasti compliance a celkové zlepšení komunikace jednotlivých útvarů právní podpory uvnitř Skupiny ČD. Pořadatelem akce byl Výzkumný ústav železniční, dceřiná společnost ČD. Záštitu převzal generální ředitel VUZ Martin Bělčík.

„Dříve panovala mezi právníky ve Skupině ČD jistá anonymita, nicméně řada problémů, které řešíme, je do značné míry shodná, takže jsme si řekli, že si sedneme společně a probereme je,“ vysvětlila Barbora Potůčková, organizátorka konference a vedoucí kanceláře předsedy představenstva VUZ. Na pořadu dne byla témata týkající se elektronického právního jednání, respektive problematiky elektronických podpisů a elektronické právní jednání v soukromém právu. V této souvislosti delegáti probírali dané ju-

dikáty nebo problémy týkající se doručování písemností do datových schránek.

### Silné právní zázemí

Diskuzi rozproudil i zákon o registru smluv. „Velkou pozornost jsme věnovali diskusi o výkladu běžného obchodního styku a interpretaci obchodního tajemství. Dále jsme řešili autoregulač-



ní mechanismus zákona v praxi a nejčastější chyby, k nimž při uveřejňování dochází, kterými jsou zejména používání nesprávného formátu či neuveřejňování starých smluv v případě uzavírání do- datků,“ uvedla Potůčková.

Témata byla zvolena tak, aby se dotýkala běžné praxe všech zúčastněných. „Také jsme se chtěli, na základě diskuze, inspirovat a případně si navzájem poradit. Myslím si, že co se týče compliance, mají České dráhy silné zázemí. Právní odbor dlouhodobě sleduje vývoj v oboru a všeobecně jsou na ČD na různé změny v legislativě dobře připravení,“ zhodnotila Potůčková.

Setkání se v rámci veletrhu CzechRaildays uskutečnilo už loni, pořadatelé mají ambici pokračovat i v dalších letech. Akce se zúčastnili kromě právníků i auditóři ČD a Správy železniční dopravní cesty. Zastoupeny byly například firmy ČD-Telematika, zmíněný VUZ anebo vedení odboru právního generálního ředitelství ČD. (hol)



# Neexistuje negativní, ale ani pozitivní výsledek

Zkušební laboratoř Výzkumného Ústavu Železničního (ZL VUZ) patří mezi skupinu akreditovaných zkušebních laboratoř, tedy těch, na jejichž kvalitu a nestrannost pravidelně dohlíží Český institut pro akreditaci (ČIA). Tento statut laboratoř získala již v roce 1995 a nyní je vedena v seznamu akreditovaných laboratoř u ČIA pod číslem 1462. Loni laboratoř úspěšně prošla posouzením podle nejnovější edice normy ČSN EN ISO 17025:2018, a stala se tak jednou z prvních laboratoř v ČR.

Petr Chlum | Foto: autor, archiv VUZ

Akreditace laboratoř zavazuje používat pověřené postupy a dodržovat pravidla systému kvality. To mimo jiné též znamená, že každý výsledek uvedený v protokolu o zkoušce je správný. V principu výsledkem každé zkoušky je zjištění daného stavu, a tím pádem neexistuje ani negativní, ale ani pozitivní výsledek. Až jeho následným porovnáním s požadavky můžeme říci, zda jsou zkoušené parametry vyhovující, nebo ne. Toto porovnání však nemá a ani nesmí mít vliv na samotný průběh a provedení zkoušky. U některých zkoušek může být hodnocení provedeno již v jejich průběhu, jsou však i takové, jejichž vyhodnocení, s ohledem na množství naměřených dat, je nutno počítat na řády týdnů, přičemž do té doby nelze o zkoušených vlastnostech prohlásit vůbec nic (typicky zkoušky elektromagnetické kompatibility). Hlavní činností ZL VUZ je provádění zejména typových zkoušek železničních vozidel či jejich částí, případně i některých součástí infrastruktury. Laboratoř má v současné době akreditováno celkem 40 zkoušek a mezi její hlavní aktivity patří:

- Zkoušky jízdních vlastností: zjištění bezpečnosti proti vykolejení, chodových vlastností kolejových vozidel a namáhání jízdní dráhy.
- Trakčně energetické zkoušky: zjištění trakčních charakteristik a charakteristik dynamické brzdy hnacích kolejových vozidel, měření jízdního odporu, měření energetických parametrů a oteplovací zkoušky.
- Brzdové zkoušky: stacionární a jízdní zkoušky pneumatické brzdy, zkoušky součinnosti jednotlivých druhů brzd a zkoušky protismykového zařízení kolejových vozidel.
- Hygienické zkoušky: měření akustických parametrů (hluku) a vibrační působících na člověka.
- Elektrotechnické zkoušky – silnoproud: zkoušky elektrických a napájecích systémů kolejových vozidel, pantografů a rozvodného systému elektrifikovaných tratí.
- Elektrotechnické zkoušky – slaboproud: elektrické zkoušky a zkoušky vlivu prostředí pro sdělovací a zabezpečovací zařízení a zkoušky elektromagnetické kompatibility (EMC) drážních vozidel.
- Pevnostní a únavové zkoušky – pevnostní zkoušky rámu podvozku, pevnostní zkoušky kol, únavové zkoušky náprav, termomechanické zkoušky kol, zkoušky šroubovek a nárazníků, pevnostní zkoušky svárů kolejnic, defektoskopické zkoušky. Tyto zkoušky jsou prováděné výhradně na dynamickém zkušebním stavu, který je součástí zkušebního centra Velim.



## Moderní technika

ZL ke své činnosti využívá moderní měřicí techniku založenou na průmyslově vyráběných měřicích počítačích a specifická zařízení vycházející z požadavků na konkrétní typ zkoušek. Techniku laboratoř neustále obnovuje, tak aby odpovídala současným nárokům, které jsou na provádění zkoušek kladeny. Dále využívá tři speciálně upravených měřicích vozů, které poskytují zázemí pro realizaci zkoušek až do rychlosti 160 km/h. Experti ZL jsou schopni většinu nabízených zkoušek realizovat nejen ve Zkušebním centru VUZ Velim, kde jsou pro

jejich realizaci optimální podmínky, ale i kdekoliv jinde „v terénu“, kde to umožňují zkušební podmínky. Běžnou praxí pro zkušební týmy je tak realizace zkoušek nejen na tratích v Česku a na Slovensku, ale třeba i v ostatních zemích. Jako příklad lze zmínit poměrně dlouhodobé brzdové zkoušky elektrických jednotek prováděné na německých vysokorychlostních tratích, zkoušky lokomotiv prováděné v Turecku nebo v Lotyšsku na rozchodu 1 520.

## Poradenský servis

ZL VUZ dokáže zákazníkovi nabídnout nejen zkoušky železničních vozidel, ale v rámci statutu pověřené právnické osoby také poradenský servis a podporu při schvalování vozidel v ČR a na Slovensku včetně vypracování závěrečných stanovisek ke schválení typu vozidla příslušným národním úřadem. V rámci úzké spolupráce s Autorizovanou osobou dokáže laboratoř nabídnout komplexní servis při homologaci železničních vozidel. Na českých kolejích tak potkáte jen velmi málo vozidel, na jejichž zkouškách, případně schválení by se alespoň částečně nepodílela zkušební laboratoř VUZ. V posledních letech i díky operativnosti a snadné dostupnosti expertů zkušební laboratoře při zkouškách vozidel ve Zkušebním centru Velim úspěšně narůstá počet zkoušek vozidel pro zahraniční koncové zákazníky.

Expertí zkušební laboratoře i přes značné vytížení zkouškami nezapomínají na rozvoj nabízených zkoušek. V blízké budoucnosti chce navíc ZL VUZ dokončit vývoj měření elektromagnetických polí uvnitř a vně vozidla působících na člověka v souladu s normou EN 50500. Tímto projektem rozvoj zkušební laboratoře rozhodně nekončí, stejně tak jako poptávka po cílevědomých a kreativních spolupracovnících. ○



## PETR CHLUM

Vystudoval střední průmyslovou školu elektrotechnickou a následně ČVUT FEL v oboru elektrické pohony a trakce. Do VUZ nastoupil v roce 2004 do zkušební laboratoře na pozici specialisty pro trakční a elektrotechnické zkoušky. V roce 2008 začal zastupovat vedoucího zkušební laboratoře a od roku 2017 je jejím vedoucím.

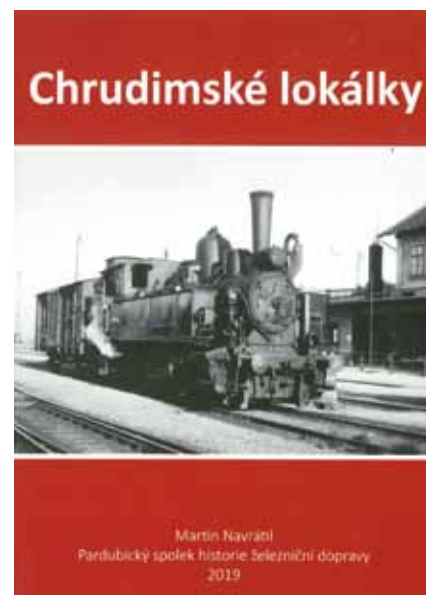


# Knižní novinky

Přinášíme přehled dalších tipů knižních novinek se zaměřením na železniční dopravu a jejich stručné anotace z pera našeho redaktora Martina Haráka.

## Chrudimské lokálky

Novinka s názvem Chrudimské lokálky autora Martina Navrátila je rozšířenou, o události posledních dvaceti let doplněnou a opravenou verzí publikace, kterou vydalo tehdejší ČD OPŘ Praha ke stému výročí místní Chrudimsko-holické dráhy. Tedy „lokálkové“ síť zahrnující i úseky už dříve zrušené jako Chrast – Hrochův Týnec nebo se zastaveným provozem mezi Chrudimí městem a Heřmanovým Městcem a Holicemi a Borohrádkem. Celkem 116 stran formátu A5 autor doplnil o co největší množství nově objevených fotografií a příloh. Publikaci vydal Pardubický spolek historie železniční dopravy, v prodeji je orientačně za 120 Kč v prodejních Pragomodel Klimentská a Masarykovo nádraží či v Museu Pardubického spolku na nádraží v Rosicích nad Labem.



## Železnice objektivem Alfreda Lufta a Haralda Navého (1) + (2)

Na knihkupecké pulty se dostala žhavá novinka v podobě dvoudílné obrazové publikace známých rakouských železničních fotografů Alfreda Lufta a Haralda Navého, kterou připravili pánové Borek a Křenek pro nakladatelství technické literatury Corona. První díl obrazové publikace dokumentuje nejprve nesmělé výlety obou fotografů do rakouského pohraničí, kde ve stanicích Summerau, Gmünd a Marchegg bylo možné v letech 1953 až 1958 zachytit i vlaky ČSD. Právě dobrodružství však začalo až v září 1960, kdy oba fotografové vyjíždějí na osmidenní výlet do Československa. Druhý díl obrazové publikace je sestaven z fotografií z vůbec nejdelšího výletu fotografické dvojice Luft – Navé na území Československa. Ten se konal v září a říjnu 1965 a trval celkem devět dní. Z Prahy se vydali na sever Čech, později pak na jih Moravy a posléze přes Bratislavu a západní Slovensko až do středoslovenského Horehroní a Slovenského ráje. Zpáteční cesta vedla na jih Čech do lokalit kolem Jindřichova Hradce, Veselí nad Lužnicí a Českých Budějovic. Díky Alfredu Luftovi a Haraldovi Navému tak máme unikátní příležitost pohlédnout do historie naší železnice a seznámit se s kvalitními snímky nejen starých rakousko-uherských strojů, ale i se špičkovými stroji československé výroby. Každá kniha stojí 900 Kč, ve speciálním papírovém obalu lze obě zakoupit přímo v prodejně Corony v Praze v Hybernská centrum.

## Pražsko-drážd'anská dráha

Ke konci května vyšel v edici firmy ROPID Praha již pátý díl knižní edice popisující železniční tratě na území středních Čech autora Václava Haase. Publikace se věnuje prodloužení bývalé trati Severní státní dráhy v úseku Praha – Kralupy nad Vltavou – Roudnice nad Labem. Dráha představuje jednu z nejstarších železnic na našem území. Trať vedoucí po levém břehu Vltavy a Labe je dnes součástí první železničního tranzitního koridoru, a tak se většina fotografické dokumentace věnuje současnému provozu jak osobní, tak i nákladní dopravy včetně popisu některých kuriózních nehod a událostí na trati. Publikace formátu A5 se 181 stranami poutavého textu a desítkami fotografií různých trakčních vozidel je zájemcům k dispozici zdarma na vyžádání v informačních střediscích Dopravního podniku hlavního města Prahy, potažmo organizace ROPID.





# Železnice na Blatensku 1899 – 2019

Dopravní nakladatelství Krokodýl připravilo novou publikaci, která se věnuje železnicím na Blatensku. Konkrétně jde o místní dráhy Strakonice – Březnice, Nepomuk – Blatná a Březnice – Rožmitál pod Třemšínem. Provoz na zmíněných tratích byl zahájen 11. června 1899, tedy již po roce a půl po začátku stavby. V ten den vyjely po všech třech tratích první slavnostní vlaky, které ve všech stanicích a zastávkách netrpělivě očekávaly zástupy místních obyvatel. Autor knihy Martin Žabka předkládá čtenářům kompletní historii, členěnou do řady kapitol, jako například Projekt a stavba tratí, Stručný popis zdejších tratí, Pod správou ČSD či Válečná léta pod zkratkou BMB – ČMD. V knize nechybí ani kapitoly z doby budování socialismu či ze současnosti. Své místo našla i vozidla provozovaná na blatenských tratích. Kniha o 208 stranách s bezmála čtyřmi stovkami fotografií, map a plánek má stanovenou prodejní cenu 499 Kč a k dostání bude v pražských specializovaných prodejnách Corona v Hybernská centrum a Pragomodel v Klimentské ulici.



## Elektrické lokomotivy řady ES 499.1

Prvním dílem nové knižní edice Dopravního nakladatelství Krokodýl je publikace o dvousystémových elektrických strojích původní řady ES 499.1, dnes známých jako stroje 363, potažmo 362. Autoři František Palík – mimochodem bývalý šéfkonstruktor plzeňské Škodovky – a Martin Žabka se na takřka dvou stovkách stran věnují nejen vlastní historii a vzniku těchto strojů, ale především bohaté fotografické dokumentaci. Ve druhé polovině sedmdesátých let vyvstala potřeba u tehdejších ČSD na pořízení dvousystémových strojů v souvislosti s elektrizací dalších tratí. Na vývoj elektrických lokomotiv byly v té době kladeny čím dál vyšší nároky a požadavky. Především se jednalo o zvyšování trakčního výkonu, souvisejícího s rostoucí vlakovou zátěží a rychlostí, elektrodynamické brzdění odporové nebo rekuperační a zvyšování denního kilometrického proběhu, s čímž souvisí i minimální nároky na údržbu. Vývoj strojů, které jsou dnes nejrozšířenější elektrickou řadou u českých drah, charakterizují i nákresy a schémata. Publikaci s cenou 499 Kč je možné zakoupit v některých specializovaných prodejnách s dopravní literaturou, například v prodejně Corona v Hybernské ulici či v Pragomodelu v hale Masarykova nádraží.

## Dampfgetriebene Triebfahrzeuge der österreichischen Staatsbahnen ab 1945, Bd. 5 (Parní hnací vozidla rakouských státních drah od roku 1945, svazek 5)

V pořadí již páté pokračování encyklopedické edice Hnací vozidla c. k. rakouských státních drah z vídeňského nakladatelství bahnm Medien.at navazuje na předešlé úspěšné čtyři svazky. Autorský počín významných rakouských železničních historiků Josefa Pospichala a Johanna Bliebergera znamenal průlom do dosud neprobádaných končin železniční historie. V posledním svazku je prostor věnován mimo jiné tendrovým lokomotivám ÖStB a ÖBB řad 94 a 95, parnímu hnacímu vozu 3041.0, ozubnicovým lokomotivám dráhy Erzbergbahn a různým úzkorozchodným lokomotivám vozidlové flotily rakouských spolkových drah ÖBB. Zmíněny jsou rovněž saské a jugoslávské úzkorozchodné lokomotivy, které v roce 1945 zůstaly v Rakousku, a rovněž ozubnicové lokomotivy horských drah Schneebergbahn a Schafbergbahn. Knihu, která je sice psána v německém jazyce, určitě uvítají i čeští čtenáři. Koupit či objednat si ji lze v knihkupectví Corona v Hybernská centrum v Praze orientačně za 1 440 Kč.





# Dobrodružná výprava do Brestu

Při prohlížení cestovatelských blogů jsem si všimla zajímavého úkazu. Lidé, kteří cestují bez cestovní kanceláře, mají potřebu tento fakt sdělovat s jakýmsi důrazem. Snaha nominovat sám sebe mezi „odvážlivce“, kteří se vydají na cesty bez opory cestovky, mně přijde přinejmenším úsměvná. V době mobilních telefonů, platebních karet a minimální jazykové bariéry... Mívám spíš pocit, že za dobrodruha považují toho, kdo se nechá lapit do sítě cestovní kanceláře.

Monika Kuderová | Foto: autorka

Naše rodina, čítající čtyři členy, miluje cestování. Máme rádi volnost a operativní plánování, proto většinou služeb cestovních kanceláří moc nevyužíváme. Dnešní doba umožňuje s dětmi cestovat i během školního roku, tak proč toho nevyužít? Volba nakonec padla – poněkud překvapivě – na Bělorusko. Tato země není, a zřejmě ještě dlouho nebude, v EU, takže vstup do ní je – eufemisticky řečeno – trochu komplikovanější. Vzhledem k omezenému času (pouze prodloužený víkend), který jsme měli na návštěvu, padla volba na město za hranicemi – Brest. Získat vízum ke vstupu do této oblasti je snazší a hlavně levnější než vízum do celého státu.

## Není rubl jako rubl

Zařídili jsme papíry a obdrželi maimlem doklad opravňující nás ke vstupu do země. Zbývalo vyřešit ubytování. Oproti době, kdy jsme tam byli naposledy, se nabídka rozšířila i o levnější varianty. Našli jsme apartmán, kousek od vlakového nádraží, platba na místě, komentáře předchozích návštěvníků byly většinou pozitivní – tak proč to nezkusit? Dotyčný na moji poptávku reagoval ihned, a dokonce v angličtině – takže spání zajištěno. Teď ještě zajistit běloruské rubly. Kdo ví, kde tam bude nějaká směnárna. A nastal problém. Běloruský rubl? Nemáte na mysli ruský rubl? To byla otázka v bankách a směnárnách. Jak se dalo předpokládat, žádný běloruský rubl jsme nesehnali. Rozhodli jsme se tedy vzít s sebou pouze eura. Zdravotní pojištění už byla rutinní záležitost. Tak – hotovo, vyřážíme.

Asi by vše probíhalo jinak, kdybychom si pro náš výlet nevybrali datum, kdy se v Polsku mění jízdní řád. To jsme ale nevěděli. Dopředu zjištěné spojení jaksi neodpovídalo realitě. Ve Varšavě jsme tudíž viděli už pouze koncová světla. Ach jo. Následovala cesta na informace s prosbou, kdy pojedou další vlak do Běloruska.



## Zběsilý úprk nádražím

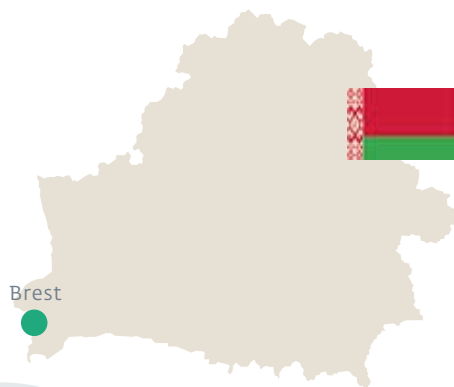
Místo přímého vlaku jsme se k Bělorusku blížili zastávkovými vlaky. Objevila se ale další překážka. I v Polsku mají výluky. A tak bylo o zába- vu postaráno. Když jsme se konečně autobusem dokodrcali k běloruským hranicím, překvapilo nás, jak všichni autobus rychle opustili. Řítili se k nádražní budově. Zmateně sledovali cedule a poté se hrnuli labyrintem chodeb kamsi do neznáma. Následovali jsme nejrychlejší a vyplatilo se. Těsně za námi se totiž zavřely dveře a ti, co nebyli dost rychlí, jaksí museli zůstat v Polsku. Tím, že vlak jede pouze jeden ráno a druhý večer, jiná možnost dostat se do Běloruska vlakem není. Celníci byli dost nepřijemní. Naštěstí při předložení českého pasu a sdělení, že jedeme pouze jako turisté do Brestu – nás pusti-



Pro oba syny to byla vůbec první návštěva Běloruska.

li bez průtahu. Cesta vlakem, pendlujícím z polských hranic do Brestu – což je nějakých 10 minut, připomíná nostalgickou jízdu. Jen trapné ticho, protkávané šepotem cestujících, dává tušit, že nejsme v pohádkové zemi krále Miroslava. Když jsme krokem projížděli běloruskou krajinou, obklopovaly nás z obou stran dráty. Občas byly zpestřeny hláskami, v nichž se krčil voják. Ihned jsme dětem vysvětlovali, proč to tak je a že to u nás také bylo. Jak jsme se blížili k nádražní budově, míjeli jsme kancelář, kde kolem kulatého stolu sedělo možná 15 mužů a žen v uniformách, které by si člověk styděl vzít i na maškarní retro ples. Rytíři kulatého stolu se začali zvedat a šli „na nás“. V kukani kontrolní místnosti seděla dáma, která účesem a výrazem připomínala voskovou figurínu z muzea. Naučená fráze „PASSPORT“ bylo to jediné, co z tohoto individua vypadlo. Poté jsme postoupili dále. Celník se zeptal „turist?“ a rukou ukázal na batoh. Začali jsme jeho obsah exportovat ven. Oblečení, chleba, toaletní potřeby... Pochopil, že zakázané ovoce s sebou skutečně nevezeme. Je výhoda mít





Brest



s sebou děti a ještě ke všemu kluky. Možná v nich viděli budoucí generály. Vrazil jim do ruky pasy a zasalutoval. Kluci byli nadšení, my zmatení.

**Lexusem do paneláku**  
Samotné nádraží je směsicí historické architektury a moderních mechanismů – jako dveře na fotoapuňku, ale i vyřezávané



Pohled na vlaky ve zdejšímu depu

dřevěné sedačky potažené kůží a obrovské secesní lustry... V labyrintu chodeb jsme našli i směrnáky, fungující nonstop, takže problém s rubly byl zažehán. Teď ještě aby klaplo ubytování. Rozhodli jsme se kontaktovat našeho ubytovatele se žádostí o pomoc. Netrvalo ani 5 minut a do zatačky se vyřítíl – Lexus. Jsme vůbec v Bělorusku? Nejedou si už pro nás? Chvilí strachu, skřípění brzd a z auta vyskákali dva chlapi, oba v kůži. Pánové pozdravili a hned se chopili na-

šich zavazadel. Otevřeli kufr a my se nasoukali do auta, potaženého modrou kůží. Vybavení připomínalo kokpit letadla. Vše podsvícené. Kluci měli vytřeštěné oči, protože luxusnějším autem v životě nešli. Zavezli nás na sídliště, které už konečně splnilo moje očekávání. Stoprocentní retro, vzpomínky na dětství ožily. Panelák měl původní „nedobytné“ dveře, ovšem opatřené kódováním. Vnitřek domu byla ale klasika. Dlaždičky, staré zábradlí a ta zatuchlina...

Když jsme vešli do bytu, který byl celkem čistý, oddychla jsem si. Byla tam splachovací toaleta, koupelna, kuchyně a postele. Co víc bych si mohla po náročném cestě přát? Nechyběla ani televize. Zrovna běžel nadčasový seriál. Jen počkej, zajíci. Dokonalost sama.

Ráno v novém bytě bylo spíš poznávací expedicí. Skříně i poličky byly zaplněné osobními věcmi. Z fotografií a ocenění bylo patrné, že rodiče našeho ubytovatele byli politicky velmi činní. Z rudých hvězd a řádů nám přecházejí oči. O množství uskladněného alkoholu ani nemluvě. No, nevím, jestli bych před pronajímáním bytu aspoň některé věci neodnesla... Proč nechali tolik peněz v šuplíku? Zkouší nás?

Samotné město Brest má bohatou historii. Na člověka však dýchne spíše budovatelsky. Pevnost je vnímána místními jako místo odpočinku a cíl nedělních procházek. Pro turisty, kteří jsou z 99% z Běloruska či Ruska, jako nedílná součást jejich života. Obrovské betonové stavby, k tomu zvukové efekty evokující boj a budovatelské písně – to vše člověka posune zpět do doby mládí, kdy jsme stáli u pomníku padlým nebo neznámým vojákům. Na druhou stranu jsme byli mile překvapeni pozorností místních. Jakmile zaslechli cizí jazyk, ihned se ptali, jestli nepotřebujeme pomoci a odkud jsme.

### Bělorusko není Evropa

Čas strávený v Brestu rychle ubíhal a blížil se odjezd. Přijeli jsme na nádraží a sedli do vlaku, který se po chvíli rozjel. Z okna pozorujeme v dálce se ztrácející Brest. Přicházejí pohraničníci. Všude kolem dráty, civilizace zmizela a my jsme dožadováni dokladů. Předávám – pasy a povolení k pobytu. Celníci zírají na potvrzení, pak na hodinky. A znovu. Potvrzení, hodinky. Začínám být nejistá. Přichází další celník. A další. Je to jako synchronizované cvičení – pohled na po-

### DŮLEŽITÝ DOPRAVNÍ UZEL

Brest je historické město v západním Bělorusku nad řekou Bug. Rozprostírá se v těsné blízkosti s hranicí s Polskem a je nejdůležitějším přechodem mezi Běloruskem a Evropskou unií. Má přibližně 310 tisíc obyvatel a je šesté nejlidnatější město v zemi. Považuje se za důležitý dopravní uzel – vedou odsud železniční trati na metropoli Minsk, Gomel, Moskvu, ukrajinský Kovel, polský Łuków, Białystok či Varšavu. Prochází tudy rovněž silniční tah Varšava – Moskva a nedaleko města je i menší mezinárodní letiště.

volení a pak na hodinky. Sakra, co je to za hru? Nevydržela jsem a zeptala se, jestli je vše ok. Vlak se zastavil. A přibývali další a další celníci.

Konečně se jeden milostivě uvolil a ukázal na povolení. Datum našeho odjezdu bylo, k naší smůle, o den dříve, než jsme skutečně jeli. Ač jsme při žádosti o povolení uvedli datum správně, úředníci udělali chybu. Super, a co jako teď? Pohraničníci začali volat zřejmě na všechny vládní i nevládní instituce, které v Bělorusku jsou. Vlakem se rozléhala naše jména a data narození. Průvodčí už začal být nervózní, protože kvůli nám stál mezinárodní rychlík do Var-



Ke známým a turisty často vyhledávaným památkám ve městě patří i chrám sv. Mikuláše.

šavy. Přece nás nevsadí? Začal se k nám blížit další celník. Prý jestli máme „strachovku“. Jasně, že zdravotní pojištění máme. Bez něho bychom fakt nevyjeli. Celník, vzhledem k tomu, že bylo napsáno anglicky, přenesl posvátný dokument zřejmě ke služebně nejvyššímu. Po chvíli se k nám vrátil a vysvětlil nám, že tohle je pojištění pro Evropu. My jsme způsobně souhlasili. On ale pokračoval s dogmatem: Bělorusko není Evropa. I moje osmileté děti vědí, že Bělorusko je v Evropě. V Bělorusku toto ale neplatí. Zkusím tedy zavolat na pojišťovnu. Geniální nápad. Když jsem v kostce sdělila pojišťovně naši bezvýchodnou situaci, paní na druhé straně „telefonního drátu“ mě uklidnila a sdělila, že tyto případy nejsou v Bělorusku výjimkou. Pak ale pokračovala a navigovala mě do sekce C na potvrzení, kde je malinkatým písmem – stejným, jakým se píšou na smlouvách ty nejdůležitější věci – azbukou napsáno, že je to platné i v Bělorusku. Bez její pomoci bych si toho těžko všimla. S heroickým výkřikem jsem zvolala: „Zděs“ a ukázala jsem na miniaturní větičku. Následovala krátká běloruská porada. Připadala jsem si jako na gladiátorských zápasech – bude nám udělen život?

Byl. Poučili nás, že si příště musíme zkontrolovat, zda data sedí. Celníci vyskákali a vlak se rozjel. První polský název... připadali jsme si jako v tunelu, kde na konci je světlo. To světlo bylo Polsko. Naše milované Polsko. Přišli polští průvodčí a vida změnu – řekli: „Á, bracia“. A my věděli, že už máme vyhráno. Ale bylo to hezké, když o tom zpětně přemýšlím. Moc jsme si to užili. ○





VT 175 013 alias Delfín byl zachycen v dobách největší slávy, kdy trakční vedení v tunelu pod Pastýřskou stěnou v Děčíně bylo jen hudbou budoucnosti.

Petr Šťáhlavský | Foto: Jaroslav Kocourek, Martin Žabka

S novým jízdním řádem 1979/1980 vyjela na Vindoboně klasická souprava z běžných vozů jako na ostatních rychlících. Dnes jezdí mezi Prahou a Vídní každé dvě hodiny celkem osm párů expresů railjet Vindobona a cesta mezi oběma metropolemi jim trvá necelé čtyři hodiny.

Vindobona vyjela prvně na trať Berlín – Praha – Vídeň v roce 1957 jako nástupce dřívějších spojů mezi těmito metropolemi. Od počátku na ni byly nasazeny rychlé a na svou dobu a socialistickou úroveň služeb moderní motorové jednotky. Nabízely pohodlné a rychlé spojení. Po celou dobu provozu trvala cesta z Berlína do Vídně okolo 12 hodin, přitom Praha ležela přibližně uprostřed cesty. Do obou cílových stanic to bylo zhruba šest hodin cesty. To bylo podstatně méně než u ostatních mezinárodních expresů. Ty jezdily například jen mezi Prahou a Berlínem ještě o hodinu až hodinu a půl déle. Dnes tuto cestu zvládají spoje Berli-ner přibližně za 4 hodiny.

## Před 40 lety dojezdily na Vindoboně jednotky Delfín

Na konci května roku 1979, tedy přesně před čtyřiceti lety, dojezdily na legendárních expresech Vindobona komfortní východoněmecké motorové jednotky SVT 175, kterým se u nás přezdívalo Delfín. Vindobona tehdy byla jediným denním vlakem, který spojoval Prahu s Vídní, a cesta přes „železnou oponu“ mu trvala šest hodin.



## Porovnání motorového expresu Vindobona a spojení railjet Vindobona na trase Praha – Vídeň

1979	2019
jednotka SVT 175 DR	railjet ČD / ÖBB s lokomotivou 1216 ÖBB
motorová trakce	elektrická trakce
4 vozy	7 vozů
maximální rychlost: 160 km/h	maximální rychlost: 230 km/h
výkon: 1 472 kW	výkon: 6 000 kW
délka: 98 metrů	délka: 205 metrů
kapacita: 157 míst	kapacita: 408 míst (ÖBB) / 442 míst (ČD)
počet spojů za den: 1	počet spojů za den: 8
doba jízdy: 6 h 6 min.	doba jízdy: 3 h 59 min.
průměrná rychlost: cca 58 km/h	průměrná rychlost: cca 101 km/h

### Delfín se stal symbolem

Zpočátku se v provozu střídaly po dvou letech východoněmecké železnice Deutsche Reichsbahn (DR), tuzemské ČSD a rakouské ÖBB s různými typy motorových jednotek. DR zpočátku zařadila ikonické motorové vozy ze 30. let minulého století, známé z takzvaných Létajících vlaků. ČSD nasadily nové motorové jednotky z produkce maďarské firmy GANZ a nakonec také motorové vozy řady M 296.1, které po kompletní modernizaci jezdí stále na některých spojích ČD a část veřejnosti jim stále přezdívá Vindobona. Rakouské dráhy jezdily na Vindoboně vlaky Blauer Blitz – Modrý blesk. Ten předtím jezdil například z Vídně do Benátek. Se jménem Vindobona jsou však spojené především legendární východoněmecké jednotky řady SVT 175, u nás přezdívané Delfín, které zajišťovaly provoz od roku 1972 až do ukončení provozu motorových souprav v roce 1979.

Jednotky Delfín byly přepychové vlaky DR pro prestižní mezistátní linky. Jezdily také do dánské Kodaně nebo švédského města Malmö. Jejich rychlost byla až 160 km/h, i když v běžném provozu na socialistických železnicích nepřekročila stovčacítku. Výkon dvojice motorů byl 2 000 koní a 4 až 6 vozů, v jednotce bylo možné měnit dle sezony a poptávky počet vozů, nabízely přibližně 160 až 300 míst včetně jídelního vozu. Vindobona byla v té době povinně místenková a v příhraničních oblastech byla vnitrostátní přeprava omezená. Vlak poskytoval velký komfort. Netradiční bylo například řešení 2. třídy v motorových vozech ve vel-

koprostorovém oddíle se sedačkami v leteckém uspořádání za sebou s možností otáčení podle směru jízdy. Neobvyklý tvar motorové jednotky s výrazným „nosem“, který ji odlišil od všech ostatních vlaků, a jízda za tajemnou neprostupnou západní hranici vytvořily z Vindobony jednu z největších železničních legend nejen u nás, ale v celé střední Evropě.

### Od Delfína k railjetu

Od roku 1979 byly motorové jednotky na expresu Vindobona nahrazeny klasickými železničními vozy a po roce 1989 byla zařazena do komfortní sítě EuroCity. Změnila se i trasa, když mezi Prahou a Vídní začala jezdit místo přes jihočeský Tábor a rakouský Gmünd přes Brno a Břeclav. V některých letech se měnily i cílové stanice, když Vindobona jezdila na severu až do Hamburku a na jihu do Villachu u italských hranic.

V současnosti jezdí pod jménem Vindobona osm párů rychlovlaků railjet mezi Prahou a Vídní. Většina spojů pokračuje dál do Štýrského Hradce. Vlaky jezdí každé 2 hodiny a cestu mezi Prahou a Vídní zvládnou za 3 hodiny a 59 minut, přibližně o 2 hodiny rychleji než legendární motorové expresy. Také komfort cestování se podstatně změnil. Na rozdíl od Delfínů nabízí railjety klimatizované vozy nebo vyhrazená místa pro cestující s dětmi a dětské kino. Samozřejmostí jsou také současné moderní služby, jako jsou zásuvky 230 V a USB konektory pro napájení přenosné elektroniky nebo wi-fi připojení k internetu. ○



Delfín přijíždí na hlavní nádraží v Praze, jeho cesta do Berlína je tedy zhruba v polovině.



Vindobona sestavená z vozů ÖBB v čele s Bastardem řady 372. V této podobě legenda jezdila v průběhu 90. let.

### VINDOBONA V DATECH

Legendární vlak z Berlína do Vídně byl pojmenován podle latinského názvu pro Vídeň – Vindobona. Jezdil od roku 1957 až do prosince 2014, kdy bylo přímé spojení ukončeno a nahrazeno systémem vlaků railjet, které jezdí mezi Prahou a Vídní každé dvě hodiny. Z Prahy do Berlína, případně až do Hamburku jezdí naopak vlaky EuroCity. Vindobona jezdila v letech 1957 až 1991 v trase Berlín – Praha – Tábor – Vídeň, poté byla až do roku 1999 přetrasována z Prahy na plně elektrifikovanou trať přes Kolín, Havlíčkův Brod a Brno. Od roku 2000 vlak vyrážel z Kolína do Brna přes Pardubice a Českou Třebovou po prvním tranzitním koridoru. Trasa se změnila i v Německu nebo v Rakousku. Z Berlína byl vlak prodloužen až do Hamburku a z Vídně do Villachu. Délkou přes 1 500 kilometrů se jednalo o jednu z nejdelších tras transevropských expresů EuroCity. Postupně nesl spoj Vindobona řadu různých číselných označení.





# Černý pasažér

František Tylšar

Záhadná postava, zahalená v temném oděvu, aby byla co nejméně viditelná, ukrytá na záchodě, krčící se strachem, aby nebyla objevena průvodčím. V případě, že to přece jenom nevyjde, zaplatí s nelibostí tučnou pokutu nebo je vykázána z vlaku. Takhle nějak si lidé představují černého pasažéra.

Ano, takhle to bylo někdy v dobách nejslavnějšího „černého pasanta“ Vlasty Buriana z ještě slavnějšího filmu Přednosta stanice. Svět se ale mění a cestující bez platného jízdního dokladu, jak je dnes nazýváme, se mění s ním. Alespoň podle vyprávění kolegů, kteří se s nimi občas při své práci setkávají...

Není jich sice mnoho, ale jejich metody jsou stále rafinovanější a často podporovány nejmodernější technikou či znalostmi z oblasti psychologie, které velkou měrou pomáhají průvodčího přelstít. Už dávno se nejedná o osoby, které se k tomu uchýlovaly často z nutnosti nebo nouze. Dnes to spíše vypadá, že moderní „černý pasažér“ pojmá svoji činnost jako novodobou akční hru, kde na jedné straně stojí on a na druhé straně, jako protivník, zaměstnanec doprovozu vlaku. Jak jinak si vysvětlit například chování jednoho studenta na naší trati, který dvakrát třikrát týdně platí manipulační přírůstek ve výši 40 Kč, zatímco běžné jízdné je tři koruny? No prostě tím, že ty dva dny v týdnu, kdy průvodčí nedojde během desetiminutové jízdy až k jeho kupé, za to jistě stojí. Zde žádná červená čísla ekonomiky dopravy neplatí. Ten „pocit vítězství“ je k nezaplacení.

Jsou ale i situace, kdy vyprávění kolegů vyvolají i salvu smíchu. Jeden takový případ se stal před mnoha léty na trati, která se právě opravovala. Proto vlak nejel až do cílové stani-

ce, ale po půlhodině jízdy byla naplánovaná náhradní autobusová doprava.

V té době byly informační systémy vzácností, a tak průvodčí věnoval většinu jízdní doby tomu, aby každého informoval o přestupu na autobusy. Nevynechal jedině kupé. Po zastavení vlaku všichni spořádaně vystoupili a kolega ještě procházel prázdnou soupravou, aby zkontroloval, zda někdo ve vlaku něco nezapomněl. Pokaždé se něco najde. Tentokrát to vypadalo, že nález nebude. Už byl na konci vlaku, vzal za kliku posledního WC, ale ta se „bránila“ a ani nepohnula. Zámek indikoval odemčený stav. Kolega zatlačil více. Znovu se setkal jen s odporem dveří. Proto se zeptal: „Je tam někdo?“



Žádná reakce. Opřel se tedy celou svou vahou o dveře a ty povolily. Za nimi stál mladý muž. „Jízdenky, prosím!“ zaznělo automaticky nacvičené sólo. „Nemám,“ ozvalo se z kabinky. „Tak to si budete muset vystoupit!“ pokračoval průvodčí. „A nemohl bych tady zůstat?“ bránil se černý pasažér.

Vtom průvodčímu došla absurdnost situace. Pokud cestující vystoupí, určitě to zkusí i v autobuse a v dalším vlaku. Pokud zůstane, bude mu to po čase dojde, nebo po hodině pojedje zase zpět. Živě si představil jeho údiv, až ho z vlaku vysadí v jeho původní nástupní stanici. Proto opověděl: „Tak si vyberte, ale rychle!“ Cestující si vybral. Špatně...

Jsou ale také případy, kdy cestující naprosto ignoruje veškerou snahu o nápravu, tvrdosť si stojí na svém. Občas i arogantně, povýšeně, až agresivně dává zaměstnanci v modrém stejnokroji najevo, že je jakákoli snaha zbytečná. Přece nebude platit! Často také vulgárně nevybíravým způsobem všechnu snahu ignoruje...

Taková situace potkala i mladou kolegyni na osobním vlaku do České Lípy. Hned po odjezdu z Bakova nad Jizerou objevila v posledním večerním vlaku jediného spícího cestujícího. Chlap jak hora, obklopený mračnem lihových výparů, snad o půl metru vyšší a třikrát těžší než slečna průvodčí.

Opatrně ho oslovila s obvyklým úsměvem: „Hezký večer, jízdenky prosím!“ Chlap otevřel jedno oko a zařval: „Jdi do pr\*\*le! Nic ti nedám, a klidně si zavolej policajty! Včera je taky ta husa volala, a nikdo stejně nepřijel! Myslíš, že to dnes do Bezdězu stihnou?“ Vzápětí oko zavřel a spal dál, jako by se ho to netýkalo.

Co teď? Ve vlaku nikdo, jen ona a on. Nechat ho jet zadarmo? Riskovat konflikt? Volat policii? Nakonec vsadila na moment překvapení. V Bělé pod Bezdězem zastávka, což je místo daleko od civilizace, zakřičela z plných plic: „Bezděz!“

Cestující vyskočil jak čertík z krabíčky, a než na peroně pořádně otevřel oči, vlak už ujížděl v dálce. Však on mu pojedje další. Za šest hodin! ○

## PŘEČETLI JSME ZA VÁS

### Na letiště za 25 minut: trať do Kladna má být hotová za devět let

Cesta z centra Prahy na Letiště Václava Havla v Ruzyni by měla po připravované železniční trati trvat 25 minut, spojení z Prahy do Kladna pak půl hodiny. „Modernizace trati mezi Prahou a Kladnem s odbočkou na letiště by měla být dokončena v roce 2028,“ uvedl na konferenci náměstek generálního ředitele správy železnic Mojmír Nejezchleb. Z dráhy za téměř 40 miliard korun je nyní rozpracovaná pouze část na Negrelliho viaduktu, další úseky se začnou stavět za dva roky. Podle Nejezchleba jsou aktuální přípravy železnice nejdál od doby, kdy se o trati začalo uvažovat. Upozornil, že jde o jeden z nejkomplovanějších projektů, které SŽDC řeší. Modernizaci trati rozdělila do sedmi úseků. Rozpracovaný je úsek na Negrelliho viaduktu, který bude dokončen do června příštího roku. SŽDC vyřizuje územní řízení k úsekům mezi částmi Bubny a Výstaviště, Praha-Ruzyně – Kladno a mezi Kladnem a Ostrovcem. Tyto části mají být hotovy do roku 2024. ČTK 6. 6. 2019

### Jednotný tarif na železnici bude zřejmě platit od prosince 2020

Jednotný tarif na železnici, který připravuje ministerstvo dopravy, budou moci cestující využít od prosince příštího roku. „Umožní jim jet vlakem po Česku na jednu jízdenku s různými dopravci,“ řekl na konferenci na brněnském veletrhu Urbis František Vichta z ministerstva dopravy. Přestože tarif bude primárně kilometrický, nabídne i síťové či traťové jízdenky. Nyní si musí cestující kupovat v případě přestupů mezi vlaky více dopravců více jízdenek, což s jednotným tarifem nebude nutné. „Zachováme však možnost, aby si dopravci prodávali i svoje jízdenky, musí akceptovat jízdenky jednotného tarifu. V první fázi zatím půjde pouze o vlaky, které jsou v závazku veřejné služby,“ uvedl Vichta. Zda budou dopravci uznávat jízdenky i ve vlacích, které neobjednává stát, záleží na nich. Údajně mají zájem se zapojit. Jde například o vlaky RegioJetu a Leo Expressu mezi Prahou a Ostravskem, o vlaky Regiojetu z Prahy do Brna, ale i Pendolina ČD z Prahy do Ostravy. ČTK 6. 6. 2019

### SŽDC hodlá postavit pět úseků rychlodráhy ve zrychleném režimu

SŽDC vybrala pět úseků, které budou pilotními projekty chystané vysokorychlostní železnice v Česku a jejichž příprava bude postupovat ve zrychleném režimu. Organizace si už vytvořila alternativní postup, který počítá i s výjimkou z tradičních pravidel pro přípravu dopravní infrastruktury a také s vymezením úseků jako veřejně prospěšných staveb. Stavba prvního úseku by měla začít nejspíše do roku 2025. SŽDC vybrala jako pilotní úseky, které bude připravovat ve zrychleném režimu, nejprve tři. Jde o úseky Praha – Běchovice – Poříčany, úsek Přerov (Prosenice) – Ostrava-Svinov na páteřním tahu mezi Prahou, Brnem a Ostravou a úsek Brno (Modřice) – Vranovice na tahu Brno – Vídeň/Bratislava. Po dohodě s německým DB Netz AG do seznamu přibýly i úseky, které by měly být součástí nové rychlotrati mezi Prahou a Drážďany, a to Praha-Vysočany – Lovosice/Litoměřice a od Ústí nad Labem ke státní hranici s Německem. ČTK 12. 6. 2019

# ŘECKO – KARPATHOS

Sophia Hotel – dvouličkové pokoje s polopenzí na 11 nebo 12 dnů.  
**Termín 9. 7.–19. 7. a 19. 7.–30. 7., letecky z Prahy v Last minute ceně.**

Další odlety vždy v úterý a v pátek.

V nabídce také Anna studia bez stravy.

Více na [www.cdtravel.cz](http://www.cdtravel.cz), J. Zamykal, tel.: 972 243 054.



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

## Pojd' se bavit, s partou sdílet, stáhni apku

Vlakem na výlet

SLEVA  
75%

na jízdenky pro žáky  
a studenty

Inspirujte se na [www.cd.cz/vlakemnavylet](http://www.cd.cz/vlakemnavylet)  
nebo si rovnou stáhněte aplikaci.

## České dráhy

Národní dopravec





29. a 30. června 2019

## Historickými vlaky na setkání prototypů v Lužné u Rakovníka

Poslední červnový víkend si v železničním muzeu v Lužné u Rakovníka můžete prohlédnout přehlídku unikátních historických motorových vozidel – od první lokomotivy Bardotky po motorový vůz Stříbrný šíp. Prototypy budou předvedeny na točně muzea v sobotu i v neděli ve 12:30 hodin. Po oba víkendové dny pojedete na tuto akci z Prahy hl. n. (odj. 8:54) do Lužné u Rakovníka a zpět vlak s lokomotivou Krokodýl (na vlacích Sp 1678 a Sp 1679). V sobotu a neděli se také uskuteční dvě parní jízdy tam a zpět mezi Lužnou u Rakovníka (odj. 9:47 a 13:48 hodin) a Rakovníkem. Jízdenky na zvláštní stavy a prohlídky všech zúčastněných vozidel a muzejních expozic se do Lužné můžete těšit na projíždky parním vlakem na úsek Lužná u R. – Rakovník pouze ve vlaku. Kromě výstánků s občerstvením a prodej upomínkových předmětů. Bližší informace najdete v aplikaci Vlakem na výlet nebo na [www.cdmuseum.cz](http://www.cdmuseum.cz).

**Nejbližší železniční stanice:** Praha hl. n./Kladno/Lužná u Rakovníka/Rakovník ad.



29. června 2019

## S párou na festival do Strážnice

Tak jako každý rok i letos se poslední víkend v červnu koná ve Strážnici mezinárodní folklorní festival. V sobotu 29. června se můžete svést do Strážnice parním vlakem, který poveze lokomotiva Skaličák. Nostalgický vlak odjíždí v 9:30 hodin z Veselí nad Moravou a přes Vnorovy dojezdí do Strážnice v 9:55 a dál pokračuje až do Hodonína. Na zpáteční jízdu se po stejné trase vydá z Hodonína v 11:10 hodin. Odpoledne má parní vlak naplánovanou ještě jednu jízdu tam i zpět mezi Veselí nad Moravou a Strážnicí. Ve vlaku platí běžný tarif ČD s doplatkem 40 Kč.

**Nejbližší železniční stanice:**  
Veselí nad Moravou/Strážnice/Hodonín ad.



4. až 6. července 2019

## Na Rock for People se slevou

V Hradci Králové se od 4. do 6. července koná jeden z nejstarších a největších hudebních festivalů na české scéně – Rock for People. Přijďte na festival vlakem a ušetříte! V pokladnách ČD si můžete koupit zpáteční jízdenku Vlak+ Rock for People se slevou 25%. Aby vám tato jízdenka platila i pro cestu zpět, nechte si ji orazítkovat ve festivalovém areálu na stanovišti Info Point. S jízdenkou Vlak+ navíc získáte 15% slevu na nákup vstupenky na pokladně v místě konání. Sleva platí i po předložení In Karty a vztahuje se na třídní vstupenku.

**Nejbližší železniční stanice:**  
Hradec Králové hl. n.



do 28. října 2019

## Vlakem Cyklo Brdy až do Blatné

Rádi podnikáte túry do brdských lesů? Pak jistě uvítáte víkendový vlak Cyklo Brdy, s nímž se můžete svést mezi Prahou, Berounem, Příbramí, Březnicí a nově i Blatnou. Jak už jeho název napovídá, součástí vlaku je vůz uzpůsobený pro přepravu jízdních kol. Vlak Cyklo Brdy odjíždí o víkendech a státních svátcích z pražského hlavního nádraží vždy v 8:37 hodin, v Berouně zastaví v 9:15, do Příbrami přijede přesně v 10 hodin, do Březnice vás dopraví v 10:29 a do Blatné s ním dorazíte v 11:10 hodin. V čele vlaku pojedou historická lokomotiva Bardotka.

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

Foto: Václav Rubeš, Petr Klapper, Milan Vašíček, archiv ČD

## Železničář

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

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