



ČD Bike

ČD Restaurant

Vlak+

## Sezonní nabídky Českých drah podporují prázdninové cesty.

# Léto na kolejích plné zážitků

Dovolená, prázdniny, výlety, slunce, voda, kolo, hudba, chladivá orosená sklenice s obsahem podle gusta... Na letní trendy reagují také nabídky Českých drah a přinášejí řadu zajímavých produktů. Výhodné celosíťové jízdenky, levnější cesty na festivaly a za řadou dalších prázdninových zážitků, lákavou letní gastronomii na palubě mnoha spojů, cyklopůjčovny. Na své si přijdou vyznavači odpočinkových i aktivních prázdnin. Letošní léto na kolejích je jednoduše lákavé, inspirující a osvěžující.

Ať už jsou cíle vašich letních cest předem jasně dány nebo se při toulkách rozhodujete nahodile, v obou případech přijde vhod Jízdenka na léto, která za 990 Kč (pro držitele In Karty, 1 190 Kč bez In Karty) nabízí nemezené cestování po ČR. Celých čtrnáct po sobě jdoucích dní s ní můžete cestovat ve 2. třídě všech spojů Českých drah. Ideální příležitost uskutečnit za velmi příznivou cenu třeba okružní jízdu kolem celé republiky mají zájemci ještě po celý srpen, na jehož konci platnost nabídky skončí.

**Vlakem na festival za polovinu**  
Léto bez hudby si zejména mladá generace nedokáže představit, a proto především pro tuto skupinu zákazníků Českých drah je určena další tarifní nabídka - VLAK+ FESTIVAL. Jde o slevu 50 procent ze základního jízdného při cestě na hudební festivaly. V červenci tak řada z nich ušetřila za jízdenky na Rock for People v Hradci Králové (3.-5. 7.) a Colours of Ostrava (17.-20. 7.), na přelom července a srpna je stejná nabídka připravena na festival Sázavafest ve Světle nad Sázavou (31. 7.-2. 8.). Poloviční jízdné však není jediným benefitem. Držitelé In Karty navíc měli/mají možnost získat slevu na vstupném (např. za vstupenku na Sázavafest zaplatíte o 130 Kč méně). Nabídka VLAK+ je připravena také pro návštěvníky pražské zoo. I tady cestující zaplatí za jízdenku o 50 procent

méně, jízdenka zároveň platí i jako dvacetiprocentní sleva na vstupné do zoo.

### Myslíme na sportovce i gurmány na cestách

Pokud dáváte o prázdninách přednost pohybu, obzvlášť v sedle bicyklu, nenechte si ujít nabídku ČD Bike. Je pro vás připravena nejen tradiční možnost přepravy jízdních kol, ale také síť cyklopůjčoven Českých drah v devíti krajích ČR, z nichž některé nabízejí i půjčení elektrokol. Kompletní přehled i podmínky půjčoven najdete na [www.cd.cz/cdbike](http://www.cd.cz/cdbike) a i tady mohou počítat držitelé In Karty se zajímavým zvýhodněním. Například se slevou na půjčení běžného bicyklu ve výši 60 Kč (250 Kč/190 Kč na den), u elektrokola dokonce 100 Kč (390 Kč/290 Kč na den).

Výdej energie by měl být kompenzován příjmem. V horkých dnech je potěšující, když je menu lehké a osvěžující. Přesně tak je postavena letní nabídka ČD Restaurant v jídelních vozech, bistrovozech nebo bistroch SC Pendolino a ČD railjet. Gastronomické léto ve vlaku je zastoupeno například žampionovým krémem, letním salátem s mozzarellou, krutými prsíčky s karotkou a fazolkami nebo šlehačkovými kuličkami s vanilkovým krémem a jahodovou omáčkou. Zárukou kvality jsou šéfkuchaři Jaroslav Sapík a Jiří Král, kteří menu tradičně sestavují. Léto na kolejích může mít mnoho podob. Budiž tedy pochváleno!

VÁCLAV RUBEŠ

### SLOUPEK

#### Systém řízení prošel dvěma externími audity

V druhé polovině června letošního roku probíhaly u Českých drah externí audity. Nová certifikační společnost Bureau Veritas Czech Republic ověřovala plnění požadavků stanovených na systém řízení ČD v oblasti kvality a bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, resp. soulad se standardy norem ISO 9001 a OHSAS 18001. V rámci auditu byla navštívena zejména pracoviště úseku osobní dopavy, vybraných dep kolejových vozidel, nákupu a s ohledem na zajištění souladu s požadavky na bezpečnost práce i úsek personální. Byla však navštívena i další pracoviště, která v rámci ČD zajišťují vybrané podpůrné činnosti.

**Michal Štěpán**člen představenstva ČD  
zodpovědný za úseky  
osobní dopavy

České dráhy prošly tímto auditem velmi dobře. Závěrečná zpráva říká, že naše firma naplňuje požadavky obou výše zmíněných standardů, nebyla nám vystavena žádná neshoda. Obdrželi jsme ovšem i několik důležitých a přínosných doporučení, kterými jsme se již začali zabývat. Drobné výtky napravíme v nejbližších dnech. V rámci auditu proběhla i recertifikace systému managementu životního prostředí dle normy ISO 14001, certifikovaného lokálně v Provozní jednotce Depa kolejových vozidel Česká Třebová v Liberci.

Rád bych tímto poděkoval všem zaměstnancům, kteří se podíleli na úspěšném zvládnutí externích auditů. Certifikace systémů řízení dle norem ISO 9001 a OHSAS 18001 je pro České dráhy důležitým nástrojem pro udržení pozic na dopravním trhu v České republice. Získání certifikace je pro nás však také velkým závazkem, abychom vysokou kvalitu nadále rozvíjeli. Těto problémy proto budeme společně věnovat patřičnou pozornost trvale. Máme dobrý směr.

### INFORMUJEME

## Poodhalujeme naše plány v dálkové dopravě 2015

Příprava jízdního řádu 2015, který začne platit 14. prosince letošního roku, je v plném proudu. Ačkoli o definitivní podobě změn a novinek v jízdním řádu 2015 bude jasno až později a veřejnost se o nich dozví na tradičních podzimních tiskových konferencích, už nyní lze poodhalit některé základní novinky v dálkové dopravě.

Nejočekávanější novinkou bude ostré spuštění provozu vlaků railjet na lince Praha - Brno - Wien - Graz. Na linku denně vyjede 7 párů vlaků vedených ve dvouhodinovém intervalu. Přinesou zkrácení cestovního času mezi Prahou a Vídní na cca 4 hodiny 10 minut. Navíc jeden pár vlaků railjet bude v okrajových částech dne veden mezi Prahou a Brnem. Vlaky budou stejně jako dosavadní spoje EC vedeny bez povinné rezervace míst k sezení kromě business class, kde se povinná rezervace místa předpokládá. Pravidelný provoz railjetů ale nebude jedinou novinkou.

### Nový spoj Porta Bohemica

Ve směru do Rakouska bude nově prodloužen vlak Moravia s vozy k sezení v relaci Bohumín - Wien, který pojede denně. Zavede se tak žádané ranní přímé spojení severní a střední Moravy s Vídní s přípojem od Prahy. V opačném směru bude vlak odjíždět z Vídně po 18. hodině. V souvislosti se zahájením provozu railjetů bude ukončen provoz přímého vlaku EuroCity legendárního jména Vindobona, jehož trasa z Hamburku přes Prahu do Vídně a Villachu patřila k nejdelším v Evropě. V jeho trase pojede nový spoj EC Porta Bohemica v relaci Hamburk - Berlín - Praha - Brno - Bratislava - Budapešť.

V tomto směru dojde také k nahrazení přímého vlaku EC Avala v trase Praha - Budapešť - Bělehrad vlakem EC Csárdás ve zkrácené trase Praha - Brno - Bratislava - Budapešť. Avala je nyní často zpoždována a předpokládá se, že tím dojde k významnému zvýšení přesnosti spoje. Problémem byla i kvalita srbských vozů. V pátek a v neděli budou jezdit mezi Břeclaví a Bratislavou posilové vlaky Ex 278/279 s přípoji v Břeclavi na vlaky kategorie railjet do/z Prahy.

### Rychleji do Polska

A na co se lze těšit v dopravě mezi ČR a Slovenskem? Zavede se např. nový pár vlaků EC 140/141 z Ostravy do Žiliny, který vytvoří výhodné spojení pro obyvatele severní Moravy do turisticky vyhledávaných slovenských hor. EC 141 bude vyjíždět z Ostravy cca v 6 hodin ráno, v opačném směru EC 140 pak bude přijíždět do Ostravy přibližně ve 22 hodin. V noční dopravě dojde k úpravě počtu ze současných tří nočních vlaků Slovakia, Širava a Excelsior na dva. Vlaky Praha - Košice a Praha - Humenné ponese označení Slovakia a Bohemia a zajistí i nadále dopravu lůžkových vozů do Polska a autovozů z Pra-



### Jedná se také o rozšíření provozu vlaků SuperCity Pendolino.

hy do Popradu a do Košic. Ve směru do Polska znovu vypraví České dráhy ve spolupráci s PKP Intercity přímé denní spojení EC Praha z Prahy do Varšavy s jízdní dobou pod 8 hodin. Vlak EC Sobieski z Vídně přes Břeclav, Přerov a Ostravsko pak nově nabídne přímé spojení Moravy přes Varšavu až k Baltskému moři do Gdaňska a Gdyně. Přímý spoj Varsovia Varšava - Břeclav - Budapešť bude zrušen a mezi Bohumínem a Břeclaví nahrazen vnitrostátním spojem Ex 530/531. K tomu na spojích EC 148/111 bude denně vypravován přímý vůz Žilina - Bohumín - Varšava, resp. zpět na vlcích EC 110/149. Potěšitelná zpráva je, že nové všechny rychlíky spojující Bohumín a Brno budou zastavovat ve stanicích Studénka a Suchdol nad Odrou.

Jedná se také o rozšíření provozu vlaků SuperCity Pendolino. Podoba stávajícího spojení Ostrava - Praha - Plzeň - Cheb - Františkovy Lázně možná dozná zajímavé úpravy, vše ale záleží na výsledku intenzivních jednání.

MARTIN NAVRÁTIL

### Jak funguje výměna vozidel mezi dopravci?

Zahraniční soupravy u nás a české v cizině. Jakými pravidly se řídí vyrovnávka výkonů?

VNITŘNÍ DVOUSTRANA 6-7





## NABÍZÍME

## Zvýhodněné jízdenky do Šachového vlaku



Máte rádi šachy i cestování? Pokud ano a jste zaměstnanci Skupiny České dráhy, můžete od 10. do 14. října 2014 cestovat Šachovým vlakem po trase Praha – Vídeň – Budapešť – Trenčín – Krakov – Praha za pouhých 1 000 korun. K dispozici však máme pouze 20 zvýhodněných míst, proto neváhejte s přihlášením. Své přihlášky posílejte na cakl@gr.cd.cz. V Šachovém vlaku, který pořádá Pražská šachová společnost ve spolupráci s Českými drahami jako generálním partnerem, si můžete během jízdy mezi jednotlivými městy zahrát turnaj v rapid šachu a osobně poznat i několik šachových velmistrů. Pro nejlepší šachisty jsou připraveny zajímavé a hodnotné ceny. Ubytování v jednotlivých destinacích si můžete zařídit buď sami, anebo využít hotelů rezervovaných organizátorem. Ceny hotelů a další informace o Šachovém vlaku najdete na [www.sachovy-vlak.cz](http://www.sachovy-vlak.cz). (II)



## HLEDÁME

## Operátor datového vstupu

Společnost ČD - Informační Systémy hledá zaměstnance na pozici Operátor datového vstupu. Místo výkonu práce je v Praze, nástup dohodou.

## Pracovní náplň:

- pořízování a oprava dat o železničních vozech a hnacích vozidlech
- pořízování a oprava dat o řazení vozů
- kontrola pořízených dat a zobrazení v aplikaci Řazení vlaků
- zapracování pořízených dat do systému Řazení vlaků
- vytváření kalendáře jízdy vlaků
- zadávání dat vlaků a jejich tras
- zapracování dat z externích systémů do systému Řazení vlaků
- komunikace se styčným pracovníkem odběratele služby.

## Požadavky:

- minimálně SŠ vzdělání
- znalost práce na PC – platforma Microsoft, LN, MS Office
- orientace v železniční tematice týkající se pracovní náplně
- minimálně pasivní znalost angličtiny (studium dokumentace)
- spolehlivost a klidný přístup, ochota učit se novým věcem
- flexibilita, odpovědnost, samostatnost, přesnost
- komunikační dovednosti na dobré úrovni
- znalost železničního prostředí výhodou.

Prodlužujeme lhůtu pro zaslání životopisů do 15. 8. 2014 na e-mailovou adresu [bilincova@gr.cd.cz](mailto:bilincova@gr.cd.cz).

**ČD Informační Systémy**  
Člen Skupiny ČD

Pět českých, moravských a slezských nádraží se v průběhu července stalo kulisou pro divadelní představení Modlitba pro Kateřinu Horovitzovou. Již třetím rokem smutný příběh z pera Arnošta Lustiga, i díky autentičnosti scény v prostorách železničních stanic a soupravy vlaku věrně dokreslující podmínky židovských transportů, láká tisíce lidí. Během 55 repríz ho přišlo zhlédnout na 12 tisíc diváků. Zatím poslední představení se odehrálo v Poděbradech. Už v příští sezoně ale chtějí pořadatelé projekt vyvézt i za hranice republiky.



## Vlak Lustig potřetí šířil příběh odvahy i zla



**MEMENTO.** Hra Modlitba pro Kateřinu Horovitzovou připomíná temnou kapitolu lidských dějin.



FOTO AUTOR (3X)

Po nádražích Praha-Bubny, Brněnské hlavní nádraží, nákladovém nádraží Ostrava a Frenštátu pod Radhoštěm byly 21. července Poděbrady posledním místem štafe Vlaku Lustig. Přes 200 diváků si v dramatické atmosféře začínající bouře s lijáčkem, jen podbarvující dramatickost obsahu, vychutnaly představení podle Arnošta Lustiga v podání herců zejména z Divadla Pod Palmovkou. V rámci 15. ročníku festivalu Devět bran je připravily agentura Old Way Production, společnost Výzkumné centrum archeologie zla, mj. za podpory i Českých drah, jež jsou oficiálním dopravcem, a generálního partnera akce, společnosti ČD - Telematika.

### Letošní ročník nabízí rozšířený program

Jak mi prozradil Pavel Chalupa, ředitel festivalu Devět bran, který si mimochodem „stříhnu“ jednu z menších rolí vězně, letošní ročník, pořádaný pod záštitou prezidenta republiky, ministra dopravy a dalších, nabízí rozšířený program. V rámci zahájení festivalu česko-německo-židovské kultury se mj. předávaly evropské ceny umění 2014. Vlak Lustig nabízí také speciální program pro děti. Ten proběhl 12. července v Bubnech, kde se hrálo představení Brundibár a jezdila i parní lokomotiva. Zhruba tolik, kolik se podařilo natlačit židli do vozu řady Ztrc symbolizujícího válečné dobytčáky, činil



**IMPROVIZACE.** I v dešti se v Poděbradech hrálo pod širým nebem.

v Poděbradech počet zájemců o přednášku Šimona Krbce, ředitele Výzkumného centra archeologie zla, na téma Člověk a zlo. Na stěnách Zetky byla umístěna výstava Vojenského historického ústavu s názvem Most až sem o pomoci Československa Izraeli v roce 1948. Na malířských stojanech v přístřeší prvního nástupiště byly instalovány velkoplošné portréty několika osob přeživších holocaust od fotografky Nguyen Phuong Thao.

### Hrálo se téměř s nasazením života

Herci hráli v bouřících Poděbradech do slova jako o život, snad i proto, že v předloze o životy jde. Část děje se operativně přesunula do nákladního vozu a pouze v momentě nejsilnějšího lijáku musela Lustigova hra přerušit krátká, asi deseti minutová pauza. Navzdory čerstvě opeřovanému prstu, do něhož se dostala infekce z jednoho z rekvizitních kufrů,

se posledního letošního představení v Poděbradech statečně zhostil i herec Dušan Sitek v roli obchodníka Hermana Cohena. V hlavní roli strojově chladného a cynického esesmana Bedřicha Brenského se tradičně objevil Marek Zima, v roli židovské dívky Kateřiny letos alternovaly Denisa Pfauserová, Anna Stropnická a nově Petra Tenorová. Tradičně naživo hranou hudbu obstarala skupina Menorah vedená autorem Josefem Gušlbauerem.

### V čele divadelního vlaku hřímá prototypový Brejlovec

Režisér Petr Kracik, jenž se letos za Old Way ujal i produkce a tedy i třeba zařizování bezplatné rezervace míst, si při přípravě poděbradského vystoupení našel chvíli i na zhodnocení letošní sezony: „Velmi příjemné bylo naše předposlední představení ve Frenštátu, kde jsme udělali rekord, skoro ke čtyřem stům diváků, dokonce se našlo ve městě 40 dalších sedadel, aby co nejméně lidí stálo.“ A coby železniční znalec také ocenil, že převozy po celou túru letošního Vlaku Lustig zajišťoval prototypový Brejlovec T 478.3001 z Depa historických vozidel Lužná u Rakovníka vedený strojvedoucími Českých drah. „Organizace převozů byla letos velmi dobrá a i všechny spoje, kterými jsme se přemísťovali, naprosto klapaly.“ V roce 2015 by Vlak Lustig měl vyjet už počtvrté, tentokrát s přídomkem vlak Vítězství, a jak poznamenává Pavel Chalupa, pokud vše vyjde a potvrdí se partnerství, je představa, že by zavítal i do sousedních zemí. Optimismu nebrání ani slova Lenky Řemelkové, ředitelky úseku Personální a marketing společnosti ČD - Telematika, která je už po několikáté generálním partnerem Vlaku Lustig: „Podpora veřejně prospěšných projektů je důležitá a my se rádi zapojujeme.“ Modlitba pro Kateřinu Horovitzovou do letoška zaznamenala více než pětadesát repríz a zhlédlo ji přibližně 12 tisíc lidí.

MARTIN NAVRÁTIL



Další fotografie najdete ve webové verzi Železničáře.

## Reorganizace zlepšit řízení i kvalitu služeb

Představenstvo Českých drah v dubnu schválilo záměr realizace organizační změny na úseku osobní dopravy a přepravy. Tento záměr je projednáván s odborovými orgány, stejně tak jsou informováni i obchodní partneři – kraje i Ministerstvo dopravy ČR. Od 1. října 2014 bude zrušeno třináct krajských center osobní dopravy (KCOD) a také Vlakový doprovod osobní dopravy (VDOD). Jejich úkoly přejdou na nově vzniknuvší jednotky. Hlavním důvodem změny je současný stav, kdy stávající struktura neumožňuje zcela efektivně řešit důležité cíle firmy (viz box).

### Vzniknou regionální obchodní centra (ROC)

Z dnešních KCOD se proto nově vyčlení obchodní složka, která bude součástí generálního ředitelství v pozici obchodních center v jednotlivých krajích (začlenění do ustanoveného O15 GR – Odbor regio-

### Co přinese organizační změna:

- posílení aktivit dnešní obchodní části KCOD
- zapojení ČD do organizací a spolků v krajích
- rozvoj diskuze s objednateli a dalšími orgány o formě spolupráce po roce 2019, kdy skončí zasloužení velkého množství výkonů ČD
- standardizaci rozsahu doplňkových služeb a rozvoj perspektivních
- využití synergie práce jízdního a stacionárního personálu
- odstranění duplicitních činností v dnešních KCOD a VDOD v průřezové oblasti.

nálních obchodních center). V čele každého ze 13 obchodních center (region Praha bude i nadále plnit funkci obchodního zastoupení i pro Středočeský kraj) bude stát obchodní ředitel. Tato pracoviště budou dále tvořena zpravidla 5 zaměstnanci – specialisty na sestavu a ekonomiku jízdního řádu, řazení vlaků, smluvní vztahy a integrované dopravní systémy. Součástí bude i kontrola kvality vyplývající pro dopravce ze smluvního závazku. Tento specialista bude sledovat nejen stav vlakových souprav, ale i kvalitu obsluhy a odbavení zákazníků ať už vlakovými četami nebo osobními pokladničky.

### Provoz bude soustředěn v Zákaznickém personálu (ZAP)

Provozní zaměstnanci dnešních VDOD a KCOD budou nově seskupeni v další nové organizační jednotce s názvem Zákaznický personál (ZAP), která bude mít více než 5 500 zaměstnanců. Tato orga-

nizační jednotka, v jejímž čele bude stát ředitel, bude složena z centrály zajišťující základní funkcionality pro hladký její chod. Zhruba desítky specialistů zajistí styk s odbornými útvary generálního ředitelství, zprostředkování řešení provozních problémů a koordinaci činnosti jednotlivých regionálních pracovišť. Snahou je, aby centrála sídlila přímo v budově GR ČD, čímž se efektivita vzájemné komunikace a spolupráce podstatně zvýší.

Provozní zaměstnanci ZAP budou soustředěni ve 25 osobních stanicích, jež budou včleněny do 7 regionálních pracovišť ZAP. Zde bude mimo jiné pracoviště přídelu služeb (komandující) a budou sem soustředěny činnosti technické skupiny řešící nejen operativu, výlukovou činnost, ale i sestavu rozvrhů služeb a turnusů, jakož i vlakových revizorů a supervizorů. Další informace přineseme v příštím čísle Železničáře. **MICHAL ŠTĚPÁN**  
Autor je členem Představenstva ČD



# Abychom uspěli i po roce 2019, musíme umět vyjednávat

Po loňské změně organizační struktury Českých drah se čím dál častěji začala objevovat zkratka NRI. Symbolizuje regionální integraci a naznačuje, že národní dopravce se ještě výrazněji hodlá zaměřit na efektivní fungování v jednotlivých krajích a posílení své obchodní role. Právě to byly důvody ke vzniku nového postu náměstka generálního ředitele Českých drah pro regionální integraci, který od počátku května zastává bývalý ředitel Krajského centra osobní dopavy (KCOD) Zlín Ludvík Urban. Co přesně bude jeho úkolem?

**V horizontu několika měsíců má dojít k reorganizaci krajských center osobní dopavy. Co je cílem této změny a jak ji hodnotíte optikou bývalého šéfa jednoho z nich?**

Jako ředitel KCOD Zlín jsem mohl ovlivňovat dění týkající se obchodu a provozu například osobních pokladen nebo chodu osobních stanic, ale neměl jsem přímou možnost zasahovat do činnosti vlakového doprovodu. Jak se časem vyvíjely provozní potřeby a obchodní vztahy, vedení firmy postupně došlo k názoru, že bude dobré od sebe oddělit obchodní a naopak čistě provozní složky. Z toho důvodu se takzvané provozní funkce – například osobní pokladniční či zaměstnanci zavazadlového tranzitu – sloučí se zaměstnanci vlakového doprovodu a budou tvořit určitým způsobem homogenní celek. Jako příklad mohou uvést vlakové posádky, které vždy po dojezdu stejně musí za osobními pokladničkami odevzdat tržbu, takže jejich provázanost je velmi úzká. Tím pádem se z třinácti KCOD oddělí obchodní činnost do třinácti personálně nepočetných regionálních obchodních center (ROC), které budu mít vrcholově na starosti.

**Kolik lidí se tedy bude touto činností zabývat a co budou zaměstnanci nových regionálních obchodních center konkrétně zabezpečovat?**

Necelých devadesát zaměstnanců bude kontinuálně pokračovat v dosavadní obchodní činnosti všech KCOD v úzké spolupráci s krajskými úřady nebo zástupci jednotlivých měst v oblasti objed-



FOTO: AUTOR

návkou regionální železniční dopavy a jejího zabezpečení. Pro přiblížení – tyto lidé budou zajišťovat nejen jednání o odpovídajícím financování regionální dopavy a jejím smluvním rozsahu, ale současně budou zodpovědní například i za plánování realizace náhradní autobusové dopavy při výlukové činnosti. Navíc se svými kolegy v současné době velmi intenzivně projednávají sousedské mezistátní regionální přepravy, a to jak směrem na východ, tak i na západ od našich státních hranic, které by měly být výhodné jak pro naše občany, tak i pro ty ze sousedních zemí. K tomu slouží na Generálním ředitelství Českých drah nový Odbor regionálních obchodních center, který má však pouhé čtyři zaměstnance. Ti budou odborně i metodicky řídit zmíněná regionální obchodní centra v zemi.

**Jaké má společnost České dráhy vztahy s jednotlivými kraji, tedy objednateli veřejné dopavy?**

V regionální dopravě chceme pokračovat a posilovat korektní vztahy se všemi kraji v České republice. Je to přirozené, vždyť to jsou naši největší zákazníci, kterých si vážíme. Nicméně každý kraj má svoje vlastní specifické potřeby a rozdílné finanční krytí, takže nemůžeme, ale dokonce ani nesmíme nic paušalizovat. Naši snahou je plnit konkrétní zadání zákazníka, a proto ke každému kraji i jeho potřebám musíme přistupovat s co největší empatií. Na druhou stranu ale musíme být výborní vyjednávači, protože ne úplně všude je růžová situace a je obecně známo, že některé kraje více prosazují například autobusovou dopravu, byť to je zpravidla jen z finančních důvodů. V každém případě se musíme

zaměřit na kvalitu, abychom eliminovali placení smluvních pokut. Je pro nás velkou výzvou poskytovat za všech okolností služby na špičkové úrovni. To bude úkol pro novou organizační jednotku Základní personál, která vznikne v úseku náměstka pro osobní dopravu.

**Blíží se rok 2019, kdy vyprší desetileté smlouvy s kraji na objednávku regionální železniční dopavy. Objednatelé mohou začít objednávat dopravu třeba u privátních dopravců. Jak budete reagovat?**

Momentálně se nacházíme přesně v polovině období podepsaných závazkových smluv. Už nyní se ale zabýváme strategickými plány, jak bude firma fungovat v segmentu regionální dopavy po roce 2019. Nutno říci, že smlouvy na vybrané linky máme uzavřeny i za horizont roku 2019. Jednoznačně budeme bojovat o další prodloužení smluv a jsem přesvědčen, že s týmem šikovných lidí, novými a modernizovanými vozidly a plošným rozsahem našich služeb určitě uspějeme. Alespoň tedy na naprosté většině tratí. Chtěl bych zdůraznit, že České dráhy jsou připraveny jak personálně, tak i technickou na další zadání od státu či samospráv. Jen máme jednu podmínku – chceme mít při veřejných soutěžích stejné, tedy rovné podmínky jako ostatní dopravci. Pokud nebudou tyto podmínky spravedlivé a některý dopravce uspěje na určité trati bez soutěže, bude to pro České dráhy diskriminující a proti tomu chceme aktivně bojovat. Konkurence se nebojíme, ale nikdo nesmí být zvýhodněn na úkor druhého.

**Máte plán, jak získat nezbytná moderní vozidla poté, co skončila podpora Regionálních operačních programů EU?**

Podle doporučení Evropské komise jde z Operačního programu Doprava 2 (OPD 2) šedesát procent finančních prostředků na rozvoj železniční dopavy. A právě pomocí OPD 2 je velká šance získat nemalé finanční prostředky na pořízení moderní techniky, kterou obzvláště v některých krajích naléhavě potřebujeme – například na jižní Moravě nebo třeba v jihozápadních Čechách. Navíc se budeme snažit o postupnou unifikaci regionálního vozidlového parku tak, abychom pořízovali plošně pokud možno jeden typ vozidel každé kategorie. To je důležité z důvodu nižších nákladů na údržbu, opravy a celkový provoz, protože současný poměrně roztržitý vozidlový park tyto náklady může neúměrně zvyšovat.

MARTIN HARÁK

## KRÁTCE

### Ocenění na salonu výtvarného umění

Ve dnech 26.–29. června se členové výtvarné sekce Zemského svazu FISAIC ČD zúčastnili 30. mezinárodního salonu výtvarného umění FISAIC v polském městě Stargardu Szczecińském. Tato jubilejní akce se konala v Domě kultury polských železničářů a zúčastnil se jí také generální prezident FISAIC Guy Gieres z Lucemburska. Svě výtvarné kolekce představili zástupci z těchto zemí: Belgie, Francie, Německo, Rakousko, Česko, Rumunsko, Lucembursko, Polsko, Chorvatsko a Švýcarsko. Z každé země mohlo být přihlášeno maximálně 20 děl. Soutěžilo se v šesti kategoriích a skupina výtvarníků ZS FISAIC ČD obdržela pět diplomů. Oceněným výtvarníkům blahopřejeme.

### Startují nominace nejkrásnějších nádraží

Potkávejte na svých prázdninových cestách krásná nádraží? Fotte je a navrhujte do soutěže! Adepty na letošní titul tradiční soutěže Nejkrásnější nádraží ČR, na které se i letos podílejí České dráhy, můžete navrhnout do 9. září. Svými nominacemi pomůžete zvelebovat nádraží a zastávky v naší zemi, oceňujete práci těch, kdo se o svá nádraží dobře starají a kteří si to opravdu zaslouží, a dáváte pozitivní příklad ostatním. Připomeňme, že vítězem loňského ročníku soutěže se stala stanice Rynoltice na Liberecku. Své návrhy zasílejte e-mailem na adresu nejkrasnejsinadrazi@nejnadrazi.cz nebo pošou na adresu Asociace Entente Florale CZ – Souznění, o.s., V pevnosti 159/5b, 128 00 Praha 2 – Vyšehrad.

### Parní stroj z roku 1897 láká milovníky kávy



Budova někdejší zastávky Litoměřice město nabízí netradiční spojení dobré kávy a železniční historie. Tu zastupuje skutečná parní lokomotiva Bn2t z roku 1897, vyrobená mnichovskou lokomotivkou Krauss. Lokomotiva byla vyřazena z provozu v roce 1973, poté sloužila jako pomník na nádraží Mladá Boleslav město a do soukromých rukou se dostala v roce 1990. V roce 2008 byla provedena její generální oprava. Majitelé podniku nazvaného Káva s párou doufají, že vedle zahradní železnice a modelu neexistující lanovky na zdejší vrchol Radobýl se právě opravovaná parní lokomotiva stane tahákem nejen pro milovníky všech druhů kávy.

(mh, mn, red)

## LUDVÍK URBAN

Po ukončení studií na Vysoké škole dopravní v Žilíně začal v roce 1991 pracovat u bývalých ČSD jako výpravčí ve stanici Otrokovice. O tři roky později odešel do funkce dozorkyho přepravy a v letech 1996 až 2000 pracoval na tehdejší OPR Brno na úseku koordinace výluk. Od roku 2001 zastával funkci přednosty stanice Zlín a v letech 2004 až 2005 pracoval jako vrchní přednosta uzlové železniční stanice Otrokovice, odkud přešel do funkce ředitele KCOD Zlín. Od 1. května 2014 je náměstkem generálního ředitele Českých drah pro regionální integraci.

## PŘEČETLI JSME ZA VÁS

### PLZEŇSKÉ PERONY – OŘÍŠEK PRO PROJEKTANTY

Za pár dní odstartuje přestavba nástupiště na plzeňském hlavním nádraží. A nebude vůbec jednoduchá. Perony musí být podstatně vyšší, aby odpovídaly současným normám, historické zastřešení nad některými z nich ale vyvýšit nelze. Přes sto let staré secesní nádraží je památkově chráněné včetně zastřešení nástupiště. „Jde o hodnotnou konstrukci, která navazuje na římsy a architektonické články vlastní budovy – výškově tedy musí zůstat tak, jak je,“ řekl Pavel Domanický z plzeňského Národního památkového ústavu. Výška nástupiště se proti stávajícímu stavu zhruba zdvojnásobí až na požadovaných 550 milimetrů, patky litinových sloupů tedy budou „utopené“ asi třicet centimetrů pod novou úroveň. Řešení se nakonec našlo a dokonce docela efektní. „Patky budou obezděné, ovšem tak, aby byly vidět, překryté sklem a navíc,“ vysvětlil Petr Marovčí, vedoucí Odboru památkové péče magistrátu. Zmíněné úpravy se týkají jen peronů 2 a 3, které přímo přiléhají k budově. Nástupiště 1 a 4 jsou mimo, s jejich proměnou problémy nebudou.

PRÁVO 22. 7. 2014

### DRUHÁ KOLEJ DO HRADCE MÁ ZPOZDĚNÍ, VÝLUKA BUDE V ZÁŘÍ

U Stěblové mohou cestující na trati Pardubice – Hradec Králové už přes měsíc sledovat stavební ruch. Zatím se stavba za 770 milionů korun na jízdním řádu nijak dramaticky neprojeví. Mělo se tak stát během prázdnin, kdy bývá hlad cestujících po cestování vlakem nižší. Jenže se tak nakonec nestane. „Stavba bohužel nabrala kvůli dodržení technologických procesů zpoždění. Výluka se tak během července ani srpna konat nebude,“ uvedl Luboš Bubák z krajského ředitelství Českých drah. Zpomalení prací však bude mít za následek vypuknutí totální výluky, kdy po trati neprojde ani jeden vlak, snad v tu nejméně příhodnou chvíli na začátku školního roku. Ovšem ani tím nebudou potíže cestujících na využívané trati končit. V dalších dnech totiž bude platit speciální jízdní řád. „To se bude týkat období mezi 11. až 18. zářím. Ovšem další velká výluka bude poté plánovaná až na květen 2015. První etapa stavby se týká zhruba osm kilometrů dlouhého úseku mezi Stěblovou a Opatovicemi nad Labem. Ale stavět se bude časem i přímo u krajských měst.“

MF DNES 21. 7. 2014

## ZAUJALO NÁS

Hlavní město chce mít do čtyř let koleje z centra na Letiště Václava Havla. Ministerstvo dopavy odhaduje náklady na 19 až 27 miliard korun. O projekt projeví zájem korejské firmy. Okolo plánů vlakové tratě, která má spojit letiště s metropolí, krouží vyslanci jihokorejských firem, kteří jezdí na obchodní jednání do Prahy stále častěji.

ČT24 21. 7. 2014

### BUDE HAVÍŘOV PAMÁTKOU? MINISTERSTVO ZNOVU JEDNÁ

Nádražní budova v Havířově, kterou České dráhy plánují zbourat, má šanci na zachování. Ministerstvo kultury bude znovu jednat o jejím prohlášení za kulturní památku. Památkáři nově poukazují na jedinečnou štipanou skleněnou mozaiku výtvarníka Vladimíra Kopecského. Za zachování unikátní stavby se postavila Česká komora architektů. Mozaiku totiž navrhl malíř a světově úspěšný sklářský výtvarník Vladimír Kopecský. Vznikla unikátní metodou ručně štípaného skla, které se pro podobné mozaiky vyrábělo v českých sklárnách. Tato tradice již zanikla a právě absence výroby speciálního mozaikového skla činí údajně z mozaiky neobnovitelný a nenahraditelný umělecký artefakt. Podle Františka Tesaře, který se na výrobě mozaiky v šedesátých letech minulého století podílel, není možné dílo přenést jinnam, jak navrhuje České dráhy, neboť je součástí zdi a je příliš rozměrné. Informace o autorství mozaiky se objevila letos na jaře. Mluví Českých drah Petr Štáhlavský tehdy řekl, že dopravce se touto informací bude zabývat.

ČT24 17. 7. 2014

### ZÁJEM SOUKROMNÍKŮ V PARDUBICKÉM KRAJI OPADL

Zdálo se, že na některé tratě v Pardubickém kraji zamíří soukromí dopravci. Jenže zájem Arrivy o provozování vlaků na Svitavsku vyhasl. Soukromí dopravci na regionálních tratích v Pardubickém kraji zatím jezdit nebudou. Nikdo z nich neprojevil zájem. „Na provoz na mnoha tratích mají také České dráhy dlouhodobé smlouvy, mají i lepší vozidlový park,“ řekl krajský radní pro dopravu Jaromír Dušek. „Když jsme jednali se společností Arriva například o trati Česká Třebová – Moravská Třebová – Chornice, neprojevil o to zájem,“ uvedl Dušek. Arriva se loni na podzim přihlásila o provozování některých tratí v regionu, a to i bez krajských dotací. Měla zájem jezdit na tratích Moravská Třebová – Chornice, Chornice – Džbel a Chornice – Velké Opatovice – Skalice nad Svitavou. Pardubický kraj v minulosti uvažoval, že by soukromí dopravci mohli zajišťovat dopravu například na tratích z Holic do Borohrádku, z Moravské Třebové do Chornice a Skalice nad Svitavou, z Heřmanova Městce do Chrudimi nebo od pondělí do pátku z Hanušovic do Horní Lipky.

MF DNES 17. 7. 2014



## KAM JET

## Sobotní vůně parních lokomotiv na Kolečovce



Každou sobotu až do 30. srpna můžete přičichnout k dobové atmosféře s vůní parní lokomotivy na legendární chmelařské muzejní lokálce Krupá – Kolečovce, letos v rámci společného projektu Českých drah a společnosti HERKULES KHKD. Na vlacích se vystřídají parní lokomotivy KHKD Sedma 354.7152, Bejček 423.094 a Němka 555.0153 a po dohodě s vedením DHV Lužná byl 12. července nasazen Kremák 534.0323. Lokálkovou soupravu tvoří pětice historických dvounápravových vozů KHKD z počátku minulého století, včetně bufetového, a služební vůz Dd, který můžete využít pro přepravu kočárků a jízdních kol. Trojice parních vlaků vyjíždí už z Lužné u Rakovníka (kam jsou připoje vlaky ČD z Prahy) v 9.52 a 13.52 h. V Kněževesi, kde mají zpáteční vlaky hodinový pobyt, je možnost prohlídky expozice historických vozidel KHKD. Podrobné info na stránkách [www.kolesovka.eu](http://www.kolesovka.eu), [www.khkdcz](http://www.khkdcz). (mn)

## Kolem Humprechtu s Hurvínkem



Během všech srpnových víkendů se můžete svést motorovým vozem M 131.1081 a „vlečákem“ BDIml Mladoboleslavského železničního spolku po lokálkách mezi Jičínem a Mladou Boleslaví. Jede se z Dolního Bousova do Sobotky a odtud přes Dětenice, Kopidlo, Jičín a Libuň do Sobotky. Navečer zpět, přičemž vlak ještě po polední vykoná zájezd Sobotka – Dětenice a zpět. Trasa mezi Troskami a Humprechtem je o to atraktivnější, že zčásti vede po lokálce bez pravidelného provozu. V Libuni v sobotu dopravce inzeruje návaznou autobusovou retro linku (autobusem Škoda RTO) na trase Turnov – Jičín a zpět. Podrobný jízdní řád včetně přípojných vlaků ČD od Mladé Boleslavi a Bakova nad Jizerou najdete na webové adrese [www.mbzsn.net](http://www.mbzsn.net). Objednatelem spojuje obec Dětenice, partneři Královéhradecký kraj, České dráhy, Správa železniční dopravní cesty a další subjekty. Cílem vašeho výletu může být vedle prohlídky zříceniny hradu Kost či zámku Humprecht i návštěva zámku a středověké krčmy Dětenice či motocyklového muzea Rabakov. (mn)

Nedaleko pražského nádraží v Libni stojí nenápadný psí útulek. Přesně v místě, kde se o opuštěná zvířata stará řada dobrovolníků, má za několik let vzniknout nové kolejové spojení z Libně směrem na Malešice. Už nyní ale ochránci zvířat obdrželi výpověď. Naštěstí však dostali nápad obrátit se přímo na vedení Českých drah, které jim vyšlo vstříc. Útulek tak zatím zůstává na svém místě, než manažer železniční infrastruktury opravdu začne realizovat stavbu.



SE SRDCEM. Pracovníci psího útulku v Libni se o zvířata starají nikoli kvůli zisku, ale pro dobrý pocit.

FOTO AUTOR (2x)

## Železničářský psí útulek se z Libně zatím stěhovat nemusí

V polovině dubna dostali pracovníci psího útulku Naděje pro zvířata výpověď z nájmu. Do konce července měli vyklidit budovu i areál kvůli plánované demolicí. Útulek by si klidně zasloužil přídomek „železniční“, protože se nachází těsně za nádražím Praha-Libeň. Cestující z osobních vlaků ho však normálně nevidí, protože výhledu brání bujná vegetace. Hana Tesařová, která v útulku pracuje, se ale nevzdala a oslovila vedení Českých drah. „Byli jsme mile překvapeni, když se ozval náměstek generálního ředitele ČD pro správu majetku Martin Ďurina a pomohl nám prodloužit pronájem o dalších pět let. Za pochopení a ochotu záležitost řešit jsme velmi vděční a moc si jí vážíme. Samozřejmě že se budeme hodně dopředu připravovat na přesun do jiného objektu,“ komentuje s úlevou.

**Podnik ryze dobrovolnický**  
Libeňský psí útulek nedostává žádné příspěvky od města ani jiných úřadů. Lidé, kteří v něm pracují, nepobírají žádnou mzdu nebo odměny. „Naopak tenhle koníček zasahuje i do našich vlastních financí. Do nedávné doby jsme vedly azyl

s kolegyní Simonou Vlčkovou ve dvou, to vše při práci na plný úvazek mimo azyl. Před několika měsíci se k nám do spolku přidala třetí kolegyně, Radka Škodová.



Těsně za útulkem vede koridorová trať. Za pár let se zde bude stavět.

Vzhledem k našim omezeným časovým možnostem jsme se rozhodli spojit užitečně s potřebným a nabídli jsme práci za drobný výdělek a částečné zázemí dvěma lidem, kteří se shodou nešťastných okolností ocitli v těžké životní a sociální situaci – ti se nám tedy přes den starají o psy, zajišťují krmení, podávání léků, pooperační i jinou potřebnou péči, jako je například úklid kotců, budovy a areálu, a zároveň zajišťují příjem materiálních darů, které lidé vozí. Současně pro nás pracují dobrovolníci, většinou z řad studentů,“ vysvětluje Hana Tesařová.

Psi se v libeňském útulku, pokud je to trochu možné, pohybují volně a společně ve smečce. Oddělení v kotci jsou jen ti, kteří jsou buď v karanténě, nekastrování nebo se nesnesou se zbytkem smečky. I takové se ale snaží v Libni socializovat. Původ psů je různý. Někteří byli týraní a odebráni majitelům, jiným majitelé zemřeli. Nepřijímají nalezence, o které má povinnost se postarat městský útulek v Troji, ani psy, kteří své majitele již omrzeli. Zabývají se zde i osvětovou činností. „Před dvěma lety jsme oslovili několik základních škol a pořádáme vzdělávací besedy pro žáky,“ říká Hana Tesařová.

### Bližší se mimoúrovňové křížení

A proč vlastně musí psí útulek ustoupit železniční dopravě? Železniční trať z Libně do Malešic využívají nyní především nákladní vlaky. Ty se ve stanici Praha-Libeň úrovněově kříží s velmi silným proudem vlaků osobní dopravy směrem do Kolína. Už dnes není možné například provozovat městskou železniční linku z Roztok u Prahy do pražské Hostivaře v pracovních dnech. Z těchto důvodů SŽDC dlouhodobě sleduje záměr vytvoření mimoúrovňového křížení trati Kolín – Praha-Libeň a Praha-Libeň – Praha-Malešice.

V letech 1995 až 2010 bylo zadáno několik studií uvedeného mimoúrovňového přesmyku a výsledkem hledání je návrh dvoukolejného přesmyku, který povede od stanice Praha-Libeň až k místu křížení v těsném souběhu s kolínskou tratí, pak ji poblíž přemostění Rokytky po mostní estakádě překročí a připojí zpět na současnou malešickou trať v novém obvodu Hrdlořezy. V loňském roce proto již Správa železniční dopravní cesty zahájila přípravu této náročné stavby, která by měla být dokončena zhruba do pěti let. MARTIN HARÁK

## Fotografický workshop s parními kráskami v Lužné

Koncem června zavítali železničáři ze skupiny foto Zemského svazu FISAIC ČD do Muzea ČD v Lužné u Rakovníka. Na programu měli dvouhodinový foto workshop. V pátek 20. 6. večer proběhlo odborné školení v oboru techniky fotografování, které vedli zkušení fotografové přímo z řad naší skupiny. Na závěr večera byl vyhlášen fotografický maraton s tématy: sociální, architektura, lidé a zvířata. Přítomní členové skupiny měli během víkendu pořizo-

vat snímky na tato témata (plus samozřejmě železniční) a od každého vybrat do soutěže maximálně dvě fotografie, přičemž platil zákaz jejich upravování.

V sobotu probíhala v Lužné mezinárodní výstava provozuschopných parních lokomotiv. Všichni se rozeběhli kolem tratě, aby zachytili zvláštní vlak z Prahy. V areálu muzea potom účastníky čekala roztopená plejáda parních mašin, které pořadatelé postupně otáčeli na točně. Také byly vypraveny z ná-

draží v Lužné do Řevničova dvě historické soupravy s vlakovým doprovodem v dobových uniformách. Tam se soupravy spojily a vrátily zpět.

Večer pak proběhlo vyhodnocení soutěže, kde nejvíc bodů za své fotografie získala Helena Mašindová (sociální téma), Jiřina Marášková (téma architektura) a Jarmila Šmerhová (téma lidé a zvířata). Snažili se všichni a výběr vítězných fotografií na zadané téma byl opravdu hodně těžký. Po setmění však čekalo fo-

tografy ještě jedno překvapení. Bylo totiž umožněno noční fotografování parních lokomotiv s osvětlením. A tak všichni, vyzbrojení stativy, fotoaparáty a další technikou, se – téměř za obdáného ticha – dali do fotografování parních krásavic. V neděli dopoledne pak každý představil svou sbírku fotografií a pochlubil se svými úlovkami, které se ještě hodnotily, kritizovaly, ale také chválily. Další foto workshop skupiny foto se připravuje na podzim do Pardubic. JARMILA ŠMERHOVÁ

## Na lokálce z Peček do Kouřimi už zase vládnou motoráky

Před více než rokem se ve stanici Plaňany nacházel asi metr vody od rozvodněné Výrovky. V okolí se valily voda a bláto z polí na trať, takže některé propustky byly ucpany. Mezi zastávkami Žabonosy a Zalesňany byl sesutý svah. Provoz na dlouhé měsíce ustoupil následkům vodního živlu. To už je ale minulostí. V sobotu 28. června byla trať mezi Pečkami a Kouřimi po popovodňové výluce slavnostně znovuzprovozněna. (Jako oficiální datum obnovení provozu se ale uvádí 27. června.)

### Opravy se spodek, svršek, propustky, mostky...

Oprava tratě přišla na 47,8 milionu korun bez DPH. Vysoutěžila ji jako svoji fakticky první železniční stavbu společnost COLAS CZ, která je známa zatím jako dodavatel výhradně silničních a inženýrských staveb. Těžiště stavby spočívalo v obnově spodku a svršku (1 850 m) stanice Plaňany a obnově zdejšího zabezpečovacího zařízení. K tomu je třeba

připočítat opravy 14 propustků a mostků a odvodňovacích příkopů. Opravám předcházela geologický průzkum spolu s přípravou projektové dokumentace a žádostí o příspěvek z fondu solidarity EU, která se na financování prací měla výraznou měrou podílela.

### Oslava ve stylu roku 1980

U příležitosti obnovení provozu – když se jinde připomínalo sto let od sarajevského atentátu – uspořádaly České dráhy, Správa železniční dopravní cesty, společnost Klub železničních cestovatelů Doprava a OAD Kolín pod taktovou organizací ROPID zvláštní jízdy. Historické vlaky i autobus převážely cestující po trase Pečky – Bošice – Kouřim/Bečváry. Vzhledem k tomu, že kapacita tratě byla zcela vyčerpána, musel být jeden pár vlaků Kouřim – Pečky odřeknut, aby se nepřenašelo ranní zpoždění dál.

Kvůli zpožděním se také nedařily inzerované závody vlaků a autobusu 706 RTO z roku 1971 pana Koutka mezi Boši-



RETRO. Dobová vozidla navozovala atmosféru venkova 80. let.

FOTO AUTOR

cemi a Kouřimi. Ale ani to nijak neubralo poezii veřejné dopravy středočeského venkova ve stylu okolo roku 1980, k čemuž se všichni zúčastnění snažili přispět. „Citili jsme něco jako morální po-

vinnost vůči lidem v regionu,“ vysvětluje Bohumil Augusta, ředitel společnosti KŽC Doprava, která na trať nasadila svou „retro soupravu“. Jak ale ředitel Augusta vysvětluje: „Dohodli jsme

se s Českými drahami, že si nebudeme vzájemně nic účtovat. Beru to jako důkaz spolupráce.“

### Hektor i Krokodýl

Dopravce KŽC Doprava vypravil hned čtyři soupravy – Hektora 721.532 se dvěma vozy Bix na pravidelných osobních vlacích, do Zásnuk a Bečvář jezdil Krokodýl 851.008 s vozem Bmx a mezi Zásnukami, Bošicemi a Kouřimi pendloval motorový vůz 810.535. Vlaky navíc obstarával Kredenc 830.056, která do Bošic dopravila občerstvovací přívěsný vůz zvaný Bixovna – vše v retro nátěru. A v Bošicích se většina spojů potkávala, takže se tu nabízela i další možnost občerstvení.

V těchto letních týdnech se na lokálce z Peček můžete svést jak ve vlacích Českých drah, tak i v sezonních vlacích dopravce KŽC Doprava do Bečvář, a to dobovým vozidlem deponovaným v remíze Zásnuky, kam už několik let pravidelné osobní vlaky nezajíždějí.

MARTIN NAVRÁTIL





## KRÁTCE

## Druhé vydání Průvodce předávkou a přejímkou

Na počátku letošního roku bylo především mezi provozní zaměstnance distribuováno pět set výtisků druhého vydání Průvodce předávkou a přejímkou vozů a zásilek. Kolektiv autorů Odboru technologie a organizace dopravy upravil v textu Průvodce změny uskutečněné v provozu ČD Cargo. Jedná se především o zapracování postupů a technologií plynoucích ze změn dokumentů, zejména Nakládací směrnice UIC, RID, VSP, JOPP, PPI-B-2008 a dalších. K lepšímu pochopení jednotlivých vyobrazení příkladů určité přispělo doplnění grafických piktogramů. Připomeňme pouze, že Průvodce vznikl na počátku roku 2011 jako výstup projektu dotovaného z prostředků Evropského sociálního fondu. Zaměstnancům slouží jako pomůcka při činnostech souvisejících s převzetím zásilek a vozů na manipulačních místech od zákazníků. Průvodce zároveň slouží jako studijní pomůcka pro zaměstnance, kteří se účastní přípravného kurzu k odborné přepravní zkoušce PZ-1 dle IN PERs28-B-2009.

DUŠAN POUZAR

## Mění se pravidla pro výběr dodavatele

S účinností od 10. ledna 2014 došlo rozhodnutím Drážního úřadu ke změně licencí udělených společnostem pro provozování drážní dopravy tak, že od tohoto dne je ČD Cargo, a. s., oprávněna provozovat již jen neveřejnou nákladní drážní dopravu ve smyslu zákona o dráhách, nikoli však drážní nákladní dopravu veřejnou. Tímto byl uzavřen proces harmonizace veřejnoprávních oprávnění společnosti s faktickým předmětem a rozsahem podnikatelské činnosti ČD Cargo, a. s., kdy v několika posledních letech došlo k naprostému útlumu poptávky po veřejné nákladní železniční dopravě a veškerá nákladní doprava byla, a dlouhodobě je, provozována jako neveřejná na základě individuálních obchodních smluv uzavíraných s jednotlivými zákazníky.

Důsledkem této změny je ta skutečnost, že činnosti vykonávané našimi společnostmi již nenaplní charakteristiky relevantní činnosti zákona o veřejných zakázkách, jejíž výkon je pojmovým znakem definice sektorového zadavatele dle tohoto zákona. Společnost ČD Cargo, a. s., tak od 10. ledna 2014 ani formálně není v postavení sektorového (ani jiného) zadavatele dle zákona o veřejných zakázkách a nadále tak podle tohoto zákona není povinná postupovat. Tato skutečnost byla potvrzena i Úřadem pro ochranu hospodářské soutěže.

Veškeré nákupy služeb, dodávek a prací budou nadále zadávány ve výběrových řízeních dle interního předpisu společnosti, který respektuje základní zákonné principy a zajišťuje efektivní nakládání s prostředky společnosti prostřednictvím transparentní hospodářské soutěže dodavatelů.

Obecně lze konstatovat, že problematika sektorového zadavatele dlouhodobě komplikovala společnost údržbu a modernizaci vozidlového parku a snižovala její konkurenceschopnost na plně liberalizovaném trhu železniční nákladní dopravy. ČD Cargo tak získalo příležitost pružně reagovat na aktuální potřeby trhu a investovat do prostředků pro svůj rozvoj obdobně jako jeho konkurence. (čd)

# Na Liberecku krotí masu železa ocelový strojvedoucí

Není to tak dávno, co byla profese strojvedoucích spjata výhradně s představou silných mužů. Fyzická námaha s ukončením pravidelného parního provozu sice radikálním způsobem poklesla, psychické vypětí ale naopak roste. Strojvedoucí společnosti ČD Cargo Miroslav Hnát ho kompenzuje právě tím, co naši populaci začíná chybět jako pověstná sůl. Posedlost pohybem šla u něj tak daleko, že z mašiny sedá na kolo a domů šlape desítky kilometrů. Jeho fyzickou kondici ale nejlépe prověří disciplína pro ocelové muže – triatlon.

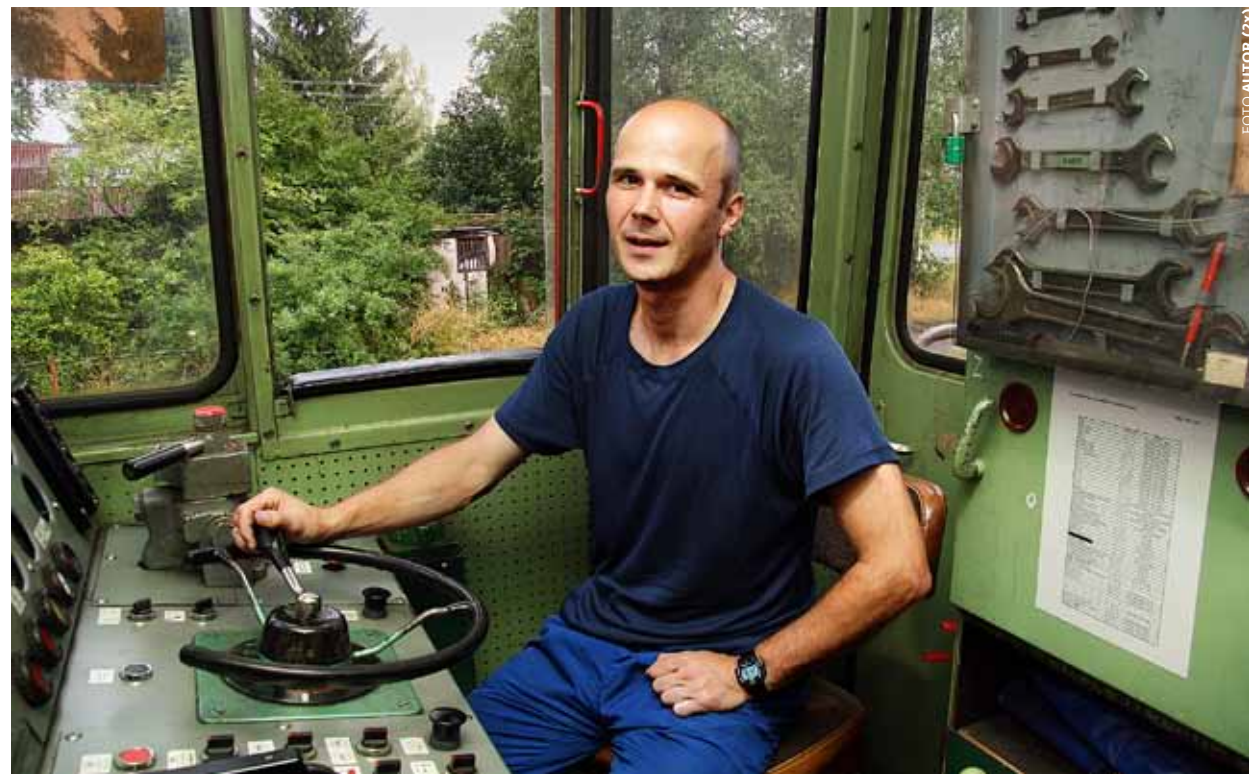


FOTO AUTOR (2x)

D ráhu má v krvi. Děda, otec, matka, dva strýcové – ti všichni oblékali modré sukno. Nebylo by proto nic zvláštního na tom, kdyby jeho profesní kariéru ovlivnili právě oni. Ale Mirkovi zavoněly koleje až s dovolenkovými dávkami. Zalíbilo se mu cestování nocí i dnem na rumunské a bulharské pobřeží Černého moře. A tak bylo rozhodnuto. Události v rodině mu však formovaly životní filozofii v trošku jiném směru. Jeho láska k pohybu a sportu vzešla od tatínka.

## Od žloutenky k běhu a nohejbalu

„Všechno vlastně začalo zdravotními komplikacemi mého otce, když mně bylo deset let. Onemocněl žloutenkou a byl donucen upravit životosprávu i svůj životní styl. Začal běhat. A chytlo ho to tak, že strhl mě i mého staršího bratra. Postupem času jsme se účastnili i běhů železničářů v Nymburce a můj bratr jednoho dne zaběhl velmi dobrý čas mezi dospělými. To neuniklo pozornosti tehdejšího nymburského strojvedoucího Josefa Moravčíka, trenéra Sokola Bobnice,“ říká Mirek Hnát. Dodává, že byli s bratrem osloveni a poté začali pravidelně trénovat a závodit.

Běh mu ale nestačil, a proto začal hrát nohejbal. Nejprve jen jako volnočasovou aktivitu, pak jeden jeho kolega dostal nápad, že by se mohli začít věnovat nohejbalu cíleně. „Začali jsme se tedy scházet jednou za týden na dvě hodiny. V okamžiku, kdy jsme se s kolegy sešli, měli jsme chuť vyzkoušet nějaké turnaje. Nej-

## MIROSLAV HNÁT

Po studiu Střední průmyslové školy železniční v České Třebové nastoupil v roce 1989 do lokomotivního depa v Nymburce, kde do roku 1994 pracoval jako opravář, pomocník strojvedoucího a strojvedoucí v depu. Poté odešel do strojové stanice Jičín, odkud vozil manipulační vlaky v relaci Hradec Králové – Turnov. O tři roky později přešel do Tanvaldu na post strojvedoucího vlaků osobní dopravy a v roce 2005 posléze do PJ Liberec. Od roku 2007 pracuje pro společnost ČD Cargo jako strojvedoucí nákladních vlaků.

dříve to byly zápsy v okolí Tanvaldu a nakonec jsme je začali pořádat sami. A tak vznikly „drážní“ turnaje, vyhlašované jednou do roka, které jsme organizovali společně s kolegy z Českých Budějovic. V posledních letech se pořádají již jen u nás v Tanvaldu, kde pomáhám s jejich organizací. Snažím se zajistit co největší účast, protože se jedná o turnaje trojic a v řadách železničářů je někdy obtížné zajistit dostatečnou účast,“ říká Mirek, kterému ale ani toto sportovní vyžití nestačilo.

## Tělo zocelil triatlonem

V roce 1998 byl přeložen z Jičína do Tanvaldu a než si našel pořádné bydlení, dojížděl do práce čtyřicet kilometrů na kole. „Byl jsem dost natrénovaný, takže když jsem dostal nabídku od kolegy z tanvaldské pobočky Federace strojvůdců, který



organizuje pod názvem Lokomuž triatlonové klání, řekl jsem si, že to zkusím. Takový závod obsahuje plavání na 1,5 kilometru, čtyřicet kilometrů jízdy na kole a deset kilometrů běhu.“

První triatlon dokončil s časem něco přes tři hodiny. Později si pořídil lepší silniční kolo a začal se více připravovat. Výsledek se dostavil – časy se zlepšily až o 25 minut. „Bohužel nejsem dobrý plavec, a tak musím náskok soupeřů stahovat na kole, ale především pak během. Později jsem přidal i triatlon v Trutnově, který byl sice kratší, ale zato tam byla skvělá parta lidí. Před dvěma lety mě bratr přemluvil také na triatlon Doksyman, což je „tvrdší“ podoba Lokomuže. Plave se na 2,1 kilometru, na kole se jede 90 kilometrů a běží se 21 kilometrů. Tento závod absolvovala také špička českého triatlonu, kterou jsem ale viděl jen krátce po startu. Pak mně všichni zmizeli z dohledu. I tak to byl super zážitek a vynikající zkušenost,“ usmívá se Miroslav Hnát. Nadále se věnuje i vytrvalostnímu běhu – letos již absolvoval půlmaratony v Pardubicích či Nymburce. V Olomouci, na mistrovství České republiky železničářů, dosáhl dokonce osobního rekordu. „Snažím se častěji běhat, ale s rodinou a rozestavěným domem mnoho času na přípravu nemám. Proto alespoň využívám čas do práce a zpět jízdu na kole, což je dobrý trénink, neboť do depa v Liberci to mám z domova asi třicet kilometrů.“

## Na postrku uhlíkových vlaků si někdy připadá jako komíník

V jeho fyzicky i časově náročném koníčku mu do karet hraje i profese. Dříve mu vyhovoval turnus letmo. „Nemusel jsem zavážovat strojmistra s výměnou šichet kvůli svým sportovním aktivitám. Jenže s nástupem ženy do práce po mateřské dovolené, kde pracuje také na směny, jsme byli nuceni situaci nějak řešit. Když se objevilo volné místo v libereckém turnuse, neváhal jsem. Je to asi nejlepší turnus, co jsem kdy měl. Jak z hlediska vozby, tak doby nástupu i délky směn.“

A jaké lokomotivy Mirkovi nejvíce vyhovují? Říká, že není nijak náročný, a co dostane, to bere. V začátcích jezdil na „maňasech“, neboli manipulačních vlacích, kde měl jednu mašinu řady 742 v turnuse, a tak věděl, co od ní může čekat. Není totiž nic lepšího než se starat o jeden stroj kterékoli řady. „Postupně jsem si oblíbil řadu 743 nebo modernizované Břežlovce řady 753.7. Od mládí mám velmi blízký vztah k elektronice a tady je jí opravdu hodně.“ Vyrobené neoblíbené stroje Mirek nemá. Snad jen ty, které odmítnou službu v ten nejnevhodnější okamžik. „Nebo když jedu v létě bez klimatizace na postrku uhlí z polského Zawidowa a do Liberce, přijedu jako komíník. Tak to bych si klidně odpustil,“ uzavírá s úsměvem Mirek Hnát.

MARTIN HARÁK

## Přepravovali jsme materiál pro ženíjní mosty

N etradiční přepravy dlouhodobě deponovaného ženíjního materiálu mezi některými sklady Správy státních hmotných rezerv (SSHR) probíhaly od konce ledna do druhé poloviny dubna letošního roku. Konkrétně šlo o opuštění skladů v Borohrádku, Butovsi (u Jičína) a Čáslavi a převoz skladovaného materiálu do lokalit Bošice (na Kolínsku), Okna (u Máchova jezera) a Štítina (u Opavy). Přepravena byla řada různých komponent a dílců odlišnými typy krytých i otevřených vozů, a to zpravidla jako vozové zásilky, jen v některých případech i jako ucelené vlaky.

Tak tomu bylo v případě přepravy Butoves – Štítina ve vozech Habils a přepravy dvou ucelených vlaků z Borohrádku do Oken v 15. a 16. týdnu (tedy kolem poloviny dubna), ložených tzv. IP nosníky. Tyto kovové profily různých délek

(v rozmezí 12 až 26 metrů) jsou určeny pro rychlou montáž provizorních mostů v případě živelních katastrof a samozřejmě i války. Byly vyvinuty v padesátých letech minulého století jako prostředek relativně rychlé náhrady zničených mostních a případně i dalších konstrukcí. U silničních mostů, postavených z těchto profilů, lze kratší nosníky podélně spojit do větších délek, ale nesmí být překročena maximální délka takto vytvořeného pole 26 metrů a pro spojování nosníků nelze využít ztužidla.



Přestavování zásilky na vlečku Správy státních hmotných rezerv. FOTO AUTOR

ných mostních a případně i dalších konstrukcí. U silničních mostů, postavených z těchto profilů, lze kratší nosníky podélně spojit do větších délek, ale nesmí být překročena maximální délka takto vytvořeného pole 26 metrů a pro spojování nosníků nelze využít ztužidla.

## Přes 1 300 tun na dvou vlcích

Most lze smontovat pomocí této technologie do čtyř dní a železniční vozidla po něm mohou jezdit maximální rychlostí 30 km/h. Původně bývaly mosty touto technologií montovány pomocí vysouvacího zařízení (VYZA), které bylo tvořeno konzolovým jeřábem s taženým kladkostrojem. Tento konzolový jeřáb byl uzpůsoben k přepravě po silnici i železnici a později byl nahrazen kolejovým jeřábem HKJ 35. Přeprava nosníků, uskladněných u SSHR, se týkala celkem

227 kusů všech kategorií téměř všech délek o celkové hmotnosti 1 247 tun, s příslušenstvím šlo o zásilku 1 345 tun.

Takto rozsáhlá zásilka byla proto rozdělena na dvě části a byla přepravena dvěma speciálně trasovanými ucelenými vlaky. Ložení i sestava vlaků byly poměrně komplikované kvůli správné kombinaci délek nosníků, jež přesahovaly přes vozy, někdy byly použity i ochranné vozy. První vlak pak projel z 10. na 11. dubna, kdy byl dopoledne přistaven k vykládce na vlečku SSHR v Oknech. Scénář se opakoval o týden později, ze 17. na 18. dubna, kdy byla takto přepravena druhá část zásilky. Použity byly vozy ČD Cargo řad Kns, Res, Roos, Scmms a Smmps.

MARTIN BOHÁČ









# Přes plánovaný prodej nemovitostí stále investujeme do budov

Prodej rozsáhlého nemovitého majetku Českých drah Správy železniční dopravní cesty se mírně protahuje a proběhne zřejmě až na přelomu roku. I proto se regionální správa majetku stále starají o komplex výpravních a dalších budov. Nejsou to jen běžné opravy, ale i investice. V některých případech se podařilo najít komerční partnery, kteří se na akcích podílejí. Přinášíme vám několik pohledů na tyto činnosti z různých koutů republiky.

## Břeclav

V současné době SŽDC realizuje druhou etapu optimalizace železničního uzlu Břeclav. Ta spočívá v úpravě kolejí, výhybek, mostu, zabezpečovacího zařízení a elektrické trase – vše ve střední části stanice. Účelem této etapy optimalizace je především zrychlení průjezdu vlaků ve směru Vídeň – Brno a Vídeň – Přešov. Od poloviny loňského roku došlo i k razantní úpravě přednádražního prostoru, části bývalého nákladového nádraží. Město Břeclav odkoupilo od Českých drah několik postradatelných provozních budov a bývalý obytný dům, zajistilo jejich demolici a na uvolněné ploše začalo stavět přestupní terminál integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje a navazující okružní křižovatku. Převážná část přestupního terminálu se realizuje na pozemku Českých drah. Před kolaudací dojde k přesnému geometrickému zaměření a již nyní se jedná o odprodeji tohoto zbytného majetku. Výpravní budova na plánovanou rekonstrukci trpělivě čeká. Dojde k ní až po prodeji SŽDC.

## Veselí nad Moravou

V roce 2009 byla ve stanici Veselí nad Moravou provedena zčásti modernizace nádražní restaurace, která je součástí výpravní budovy. Vznikla tak samostatně fungující provozovna s moderní gastro technologií a moderním technickým zázemím. Bohužel nemá v současné době stálého provozovatele. V dalších letech vybudoval město Veselí nad Moravou s pomocí dotací ROP a ve spolupráci s ČD a SŽDC podchod pod výpravní budovou s napojením na stávající příjezdovky a odjezdové podchody vedoucí k nástupišťům této



**ŽIŽKOV.** Prostory nákladového nádraží ožívají od března do října kulturním projektem Nákladák.



Pod záštitou Městské části Praha 3 a ve spolupráci s dalšími subjekty byla pro rok 2014 připravena koncepce letního festivalu, který opět oživí prostor Nákladového nádraží Žižkov.



**Děčín**



**Břeclav**



**Veselí nad Moravou**

V loňském roce byla do haly výpravní budovy vestavěna moderní prodejna čerstvého pečiva a rychlého občerstvení. Vybudoval ji ve spolupráci s Českými drahami jeden z hlavních síťových operátorů. V rámci finančních úspor byla v loňském roce také provedena optimalizace topného systému. Došlo k rozdělení systému na jednotlivé objekty a odpojení nevyhovujícího topného kanálu v délce asi 150 m.



**Žižkov**

V rámci prodeje zbytného majetku prodaly České dráhy město Veselí nad Moravou pozemky pro vybudování parkoviště a pozemky pro vybudování cyklostezky. V současné době již probíhá vedle stanice výstavba největší městské parkovací plochy. Parkoviště osobních automobilů bude vystavěno v místě bývalého nákladového nádraží. V rámci prodeje kamerového systému sledujícího dění v nově vybudovaném podchodu s děním na přestupním terminálu, stojanech na kola a vstupu do výpravní budovy. To by mělo zlepšit bezpečnostní situaci.

## Nákladové nádraží Žižkov

Pod záštitou Městské části Praha 3 a ve spolupráci s dalšími subjekty byla pro rok 2014 připravena koncepce letního festivalu, který opět oživí prostor Nákladového nádraží Žižkov. Od března do října zde ožívá projekt Nákladák. Za zmínku stojí scénické zpracování povídek Raye Bradburyho ztvárněné studenty Divadelní fakulty Akademie múzických umění v Praze či Landscape festival. Ten seznamuje veřejnost s industriální a krajinnou architekturou a informuje o rozvoji městského prostoru jak formou výstav a přednášek, tak i workshopů. Naplánovány byly koncerty festivalových skupin Sto zvířat, Švihadlo nebo Vasilův Rubáš a na své si přijdou i milovníci klasické hudby. Za zmínku stojí i vystoupení Prague Cello Quartetu. Pro žáky 6. až 9. tříd základních škol byla připravena projekce ekologického dokumentu s následnou diskuzí.

Obraz největší funkcionalistické průmyslové stavby v Praze jako kulturně-vzdělávacího centra se již pomalu, ale jistě začíná zapisovat do našeho povědomí. Zdá se, že trvalé využití této unikátní kulturní památky v srdci Prahy má našlápnuto. Propojení ziskového a neziskového sektoru zde funguje. Tak neváhejte a nastupte si, prosím, do tohoto dobře rozjetého vlaku.

## Děčín východ, dolní nádraží

Areál stanice Děčín východ je velmi rozlehlou lokalitou. Kromě dvou výpravních budov se zde nachází větší množství staveb, které ovšem svým rozsahem přesahují současné dopravní potřeby. Nejedná se jen o budovy, ale také o nevyužívanou infrastrukturu. Proto bylo v loňském roce rozhodnuto o odstranění významné části areálu bývalé opravní vozů včetně snesení nevyužívaného

kolejiště. Objekty byly nepotřebné, navíc ve špatném technickém stavu.

Pro osobní dopravu je v současné době využívána rekonstruovaná výpravní budova Děčín východ, horní nádraží. Napopak nevyužívanou část lokality prezentuje rozlehlá, památkově chráněná výpravní budova Děčín východ, dolní nádraží z roku 1874. Dominantou neorenesanční budovy je centrální hala s bohatou štukovou výzdobou (alegorie řek Labe a Dunaje). Zajímavou částí je také reprezentativní Modrý salonek vyzdobený znaky těch měst, s nimiž spojovala železnice město Děčín. Po roce 1945 postupně ustala mezinárodní osobní doprava u této budovy, což vedlo ke ztrátě její funkce. Funkční nyní zůstala jen obytná část objektu, která je z provozních důvodů dotčena řadou modernizačních úprav. Objekt byl bohužel zařazen do seznamu ohrožených památek (od roku 1987 se jedná o nemovitou kulturní památku).

České dráhy hledají dlouhodobě možné využití tohoto objektu. V roce 2006 bylo zahájeno jednání s Národním technickým muzeem o případném převodu vlastnictví k vytvoření stálé železniční expozice. Tato aktivita byla ukončena ze strany muzea v roce 2007. Od té doby se významnější zájemce o využití budovy neobjevil a aktuálně je objekt připraven k odprodeji. Stav budovy je průběžně monitorován Ústavem památkové péče a inspekci ministerstva kultury. České dráhy nadále zajišťují dílčí opravy, které zabraňují celkové devastaci. Jedná se například o opravu střední konstrukce včetně komínů a atik. V plánu je i kompletní rekonstrukce celé střešní konstrukce (zatím ve fázi projednání projektové dokumentace). Pevně věříme, že se péče jen podaří najít partnera, který historické budově vdechne nový život a najde nové využití.

VLADIMÍR ČEVELA,  
VÁCLAV MICHALJUK, PETR MARTINEK

## ZELENÁ ULICE – INFORMACE NEJEN PRO STROJVEDOUČÍ

### SUDOMĚŘICE U TÁBORA – CHOTOVINY: ODSTRANĚNÍ POMALÉ JÍZDY

V rámci probíhající modernizace úseku mezi Sudoměřicemi u Tábora a Chotovinami musela být nahrazena světlá předvěst vjezdového návěstidla stanic Sudoměřice u Tábora a Chotoviny s křížem s návěstí Výstraha. Na žádost investora Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) zavedla pomalou jízdu 50 km/h platnou z obou směrů jízdy. Správce infrastruktury jsme ve spolupráci s kolegy z Odboru strategie SŽDC upozornili na příslušné ustanovení článků v Dopravním a návěstním předpisu, ze kterých plyne, že v případě Tabulky s křížem je možné ponechat traťovou rychlost až 100 km/h při zábrzdě vzdálenosti 700 metrů. Správce infrastruktury na základě tohoto upozornění posléze pomalou jízdu odstranil a vlaky tak nemusí snižovat rychlost ze 100 na 50 km/h, což vedlo k nežádoucímu zvýšení spotřeby trakční energie i ke snížení stability grafikonu vlakové dopravy.

### VŠETATY: OSMDESÁTKOU PŘI VJEZDU OD NERATOVIC JEŠTĚ LETOS?

Při vjezdu do stanice Všetaty od Neratovic na 16. kolej je na vjezdovém návěstidle návěstěna rychlost 80 km/h, kterou však vlaky nemohou využít, protože rychlostník dovoluje maximální rychlost 60 km/h. Na tento nesoulad jsme upozornili v roce 2009 Odbor provozuschopnosti SŽDC a požádali o prověření možnosti zvýšení rychlosti. Výsledkem je nutnost provedení rekonstrukce železničního svršku, ke které by mělo dojít ještě letos v létě, načež dojde k avizovanému zrychlení. Nepůjde ale o první zvýšení rychlosti na této trati. Mírný rok byla zvýšena traťová rychlost mezi Všetaty a Prahou v několika úsecích z 90 na 100 km/h. Tato opatření povedou k mírnému zvýšení stability jízdního řádu, která zde není zcela ideální z důvodu velmi nízkých časových přírůstků k jízdní době. Poděkování patří zaměstnancům SŽDC, Odboru provozuschopnosti dráhy a Oblastního ředitelství Praha.



### BŘECLAV: DOPLNĚNÍ CHYBĚJÍCÍCH INDIKÁTOROVÝCH TABULEK

V roce 2011 proběhla rekonstrukce železniční stanice Břeclav, která neobsahovala modernizaci středního zhlaví. Ta probíhá nyní a měla by být dokončena v roce 2015. Všechny nově vložené výhybky mohou být pořízeny rychlostí 50 km/h při jízdě odbočným směrem. Indikátorové tabulky s číslicí „5“ však na příslušných návěstidlech u severního zhlaví (směr Podivín a Hrušky) i jižního zhlaví (směr Lanžhot, Bernhardsthal, Boří les) instalovány nebyly, a protože se v sešitovém jízdním řádu nachází symbol „3“, strojvedoucí přes tyto výhybky museli jezdit rychlostí pouze 30 km/h. Po našem upozornění správce infrastruktury zajistil osazení indikátorových tabulek s číslicí „5“ na všechna odjezdová návěstidla. Ve směru na Brno, Přešov a Znojmo vlaky mohou využívat rychlost 50 km/h, ve směru do Bratislavy a Vídně vlaky zatím jezdí rychlostí, kterou umožňuje rychlostník – 40 km/h.

PAVEL ROVENSKÝ







**TEPNA.** Výstavba železničních koridorů má u našich východních sousedů výrazné zpoždění ve srovnání s Českou republikou. V příštích letech by se to ale mělo napravit.

FOTO PIXMAC

K dlouhodobým snahám slovenského ministerstva dopravy, výstavby a regionálního rozvoje patří udržet současné polohy vlaků. Příspěbit se mají naopak autobusoví dopravci. Výjimky se povolují jen v odůvodněných případech jako třeba při stavebních pracích na modernizaci železničního koridoru. Vyplyvá to z dlouhodobé koncepce, která by měla platit od roku 2014 do roku 2020.

#### Óda na taktovou dopravu

Ke stabilitě jízdního řádu přispívá i zavedení celosíťové taktové dopravy od prosince 2012. Do té doby se na Slovensku uplatňoval grafikon pouze na komerční bázi – šlo o vysokou koncentraci vlakových spojů během špičkových období a v dopravních sedlech, někde vlaky úplně zmizely. To vše způsobovalo poměrně neefektivní režim provozování železniční dopravy, který vyžadoval značný počet vozidel, které měly nízký denní kilometrický výkon. Zavedení taktu v regionální dopravě zcela změnilo jízdní řády hlavně v období ranní přepravní špičky.

Regionální vlaky byly provozovány podle speciálních požadavků daných stabilizovanou polohou významných místních přepravních proudů. Po skončení ranní špičky se zavedl na perspektivních tratích základní celodenní dvouhodinový interval odvozený od dvouhodinové taktu dálnkové dopravy. Tento interval je v odpolední špičce zahuštěn na jednu hodinu. Existují drobné odchylky od striktně taktového vedení vlaků, které jsou způsobeny například křížováním vlaků na jednokolejních tratích a v některých případech i omezenými možnostmi železniční infrastruktury.

#### Posílení ve velkých aglomeracích

S jízdním řádem 2014 ministerstvo dopravy přidalo na slovenské železniční tratě asi půl milionu vlakových kilometrů s cílem dobudovat celodenní režim intervalové dopravy alespoň na nejperspektivnějších tratích – tedy tam, kde je

# Slováci si naplánovali rozvoj dopravy do roku 2020

U našich východních sousedů připravuje tamní ministerstvo dopravy, výstavby a regionálního rozvoje řadu rozvojových projektů týkajících se drážní, tedy nejen železniční, ale i městské dopravy na léta 2014 až 2020. V rozsáhlém materiálu se hovoří jak o projektech infrastruktury, kterou má v gesci ŽSR, tak i přepravách národního železničního dopravce ZSSK Slovensko. Zkrátka nepřijdou ani městské dopravní podniky v Bratislavě a Košicích a dalších městech, které provozují tramvajovou nebo trolejbusovou dopravu.



V regionální i dálnkové dopravě byl nastaven základní dvouhodinový takt.

ze strany obyvatel největší zájem o cestování. Posílení regionální železniční dopravy se realizovalo na řadě traťových úseků – například z Trnavy do Galanty, z Nových Zámků do Levic, ze Žiliny do Čadce, z Košic do Popradu či z Prešova do Bardejova nebo v okolí slovenského hlavního města Bratislavy.

Jak bylo řečeno, na Slovensku byl určen jako základní dvouhodinový interval u regionálních vlaků, který byl navázán na stejný režim u dálnkové dopravy. Hlavním cílem je garance návaznosti mezi regionálními a dálnkovými spoji všude tam, kde je to možné. Slováci přitom vycházejí například ze standardů veřejné dopravy, jaké se uplatňují v jihomoravské dopravní integraci, zvláště pak v četnosti spojů osobní železniční dopravy. Dalším krokem k zatraktivnění železniční dopravy bylo spuštění částečné integrace vlaků, regionálních autobusů a městské dopravy v tarifní oblasti na území Bratislavy a přibližně třetině tamního regionu směrem k českým hranicím. Momentálně se připravuje spuštění druhé etapy, kde se za klíčový moment považuje odstranění souběhu autobusů a vlaků a rozšíření nabídky o jednorázové jízdenky. Cílem je podle slovenského ministerstva dopravy systém podobný jihomoravskému systému IDS JMK.



Posilování dopravy je naplánováno hlavně u velkých měst. FOTO AUTOR (2x)

#### Zabezpečovače a elektrizace

Na Slovensku běží v současné době řada železničních staveb, které mají významně vylepšit cestování vlaky. V první fázi jde o evropský železniční zabezpečovací systém ERTMS Level 2 obsahující GSM-R a ETCS na trati od česko-, resp. polsko-slovenské hranice po Žilinu a GSM-R ze

Žiliny po Bratislavu, kde se mimo chodem ETCS buduje v rámci modernizace. Modernizace probíhá například ze Žiliny do Považské Teplice či z Púchova do Beluše a elektrizuje se z Hanísek do Moldavy na východním Slovensku.

#### A konečně budou i koridory

Základní myšlenkou cílového grafikonu železniční dopravy je koordinace investičních aktivit manažera infrastruktury (ŽSR) a železničních dopravců s cílem plně využít parametry koridoru Bratislava – Žilina po jeho dokončení. Koridor je stavěn na rychlost 160 km/h, což bude znamenat změnu základního systému vlaků vnitrostátní dopravy na trase Bratislava – Žilina – Košice. Novým polohám vlaků bude potřebné přizpůsobit polohy navazujících regionálních spojů – jejich vhodná optimalizace může přispět k významnému zlepšení přezávaní spojů na těchto tratích mezi sebou. K tomu je ještě nutné dobudovat termínově integrované dopravy, které se nejen připravují, ale dokonce již stavějí především v okolí Bratislavy, ale i v Michalovicích a Trebišově.

Problematikou optimalizace polohy zastávek se bude zabývat studie, která posoudí a určí možný potenciál konkrétních přesunů tarifních bodů. Aktuálně se již nyní připravují nové zastávky v Handlove a Martině. To vše by měl završit nákup nových elektrických a motorových jednotek pro regionální dopravu, protože systematická modernizace vozidlového parku byla v minulých letech na Slovensku výrazně zanedbána. MARTIN HARÁK

## KRÁTCE

### ŠPANĚLSKO

#### Národní dopravce musí pomáhat konkurenci

Vláda schválila vyhlášení nabídkového řízení na provozování komerční dálnkové osobní dopravy a její provozovatel bude konkurovat státnímu operátoru RENFE. Vítězný uchazeč bude moci provozovat dopravu po dobu sedmi let na konvenčních i vysokorychlostních trasách sítě Levante a zajišťovat tak dopravu z Madridu do měst Albacete, Valencia, Castelló de la Plana, Alacant a Murcia. Pobočka RENFE by vítězi měla poskytnout vozidlový park do doby, než si opatří vlastní. Po sedmi letech by síť Levante měla být plně otevřena konkurenci. Vláda očekává, že konkurenční boj přitáhne na železnici více cestujících.

### POLSKO

#### Půjčka na modernizaci tratě Katowice – Krakov

Evropská investiční banka poskytla správci národní železniční sítě v Polsku, společnosti PKP, půjčku ve výši 268 milionů eur (asi 7,5 miliardy korun). Částka je určena na modernizaci 58 km tratě z Katowic do Krakova. V tomto úseku dojde k výměně pražců, trakčního vedení a modernizaci napájecích zdrojů. V plánu je i rekonstrukce několika nádraží s přihlédnutím k potřebám méně pohyblivých cestujících. Modernizace umožní provoz osobních vlaků rychlostí až 160 km/h. Vlaky určené pro nákladní dopravu budou dosahovat rychlostí až 120 km/h. Práce na modernizaci tratě mají skončit v roce 2016.

### RAKOUSKO

#### Omezení provozu ve stanici Wien Meidling

V souvislosti s plánovaným rozšířením provozu na vídeňském hlavním nádraží je nutná úprava kolejí východního zhlaví stanice Wien Meidling, která probíhá od 30. 6. do 14. 11. V první fázi, která potrvá do 23. 8., jsou uzavřena nástupiště 4 a 5, takže regionální vlaky ze severu ukončí svou jízdu už ve stanici Wien Mitte. V opačném směru vyjíždějí z 2. koleje hlavního nádraží. Vlaky S-Bahnu od severu, které standardně jezdí do stanice Wien Meidling, nyní mají konečnou, resp. počáteční stanici Floridsdorf, Praterstern nebo Mitte. Ve druhé fázi budou mimo provoz nástupiště 6 a 7. Omezení regionální dopravy zůstane zhruba stejné.

### ŠVÝCARSKO

#### Curyšský S-Bahn dostal tunel a další nástupiště

V polovině června byla zahájena osobní doprava na trati Durchmesseriine, která je zčásti vedena tunelem pod městem. Trať v délce 9,6 km umožní jezdit přímo přes město s tím, že vlaky jedoucí ve směru východ–západ se nemusí na hlavním curyšském koncovém nádraží (Hauptbahnhof terminus) obracet. Ústředním prvkem tohoto projektu je 4,8 km dlouhá dvoukolejná trať ponořená do tunelu Weinberg, která začíná na západní straně k hlavnímu curyšskému nádraží a zatáčí se ve tvaru S, aby se dále připojila ke stávající trati v Oerlikonu směrem na severovýchod. V Löwenstrasse byla vybudována podzemní nástupiště 31–34.

### ÁZERBÁJDŽÁN

#### Rozjíždějí spolupráci s Rusy a Alstomem

Ázerbájdžánské státní dráhy (ADY) kupí padesát moderních elektrických lokomotiv typu KZ8A od konsorcia EKZ. Nové dvouosé elektrické lokomotivy budou schopné jet rychlostí 120 km/h. Lokomotivy vyrobí v kazašské Astaně ve společném závodě Alstomu, Kazašských železnic a ruského Transmashholdingu (EKZ). Nové čtyřnápravové, 35 metrů dlouhé, dvousetunové stroje budou pohánět asynchronní motory o výkonu 8 800 kW, takže lokomotivy utáhnou i těžkotonážní nákladní vlaky (až 9 tisíc tun). Společnost Alstom také podepsala memorandum s městem Baku o vývoji nových souprav metra. (acri, oz, zaj, gak)



NABÍDKA ČD TRAVEL



Česká republika

Liberec – hotel Babylon \*\*\*\*

Přichází opět s nabídkou pouze pro naše klienty!  
1 dospělý + 1 dítě do 12 let – 2 120 Kč/2 noci se snídaní  
1 dospělý + 1 senior nad 60 let – 2 120 Kč/2 noci se snídaní  
K tomu po celý pobyt neomezené vstupy do aquaparku, lunaparku, iqparku a nově i centra iQLANDIE – Science show, 400 moderních exponátů, experimentování v laboratořích a další inteligentní zábava v 4patrové budově na protěhlém hotelovém komplexu. Tato akce platí pouze 4 vikendy v září!  
Více informací na [www.cdtravel.cz](http://www.cdtravel.cz), rezervace na [stechova@cdtravel.cz](mailto:stechova@cdtravel.cz), tel.: 972 243 053



Bulharsko

Primorsko – hotel Queen Nelly\*\*\*\*

4. 9.–11. 9. 2014, odlet z Prahy, cena: 6 900 Kč  
11. 9.–18. 9. 2014, odlet z Prahy, cena: 6 500 Kč  
2–3lůžkové pokoje s možností 1 přístýlky jsou vybaveny ledničkou, TV, wi-fi, vlastním soc. zařízením a balkonem. Všechny pokoje jsou klimatizované. Cena zahrnuje: dopravu včetně letištních tax a dalších poplatků, ubytování, stravování polopenze, transfer z letiště na místo a zpět, služby delegáta, komplexní cestovní pojištění.  
Všechny ceny jsou uvedeny dotované pro zaměstnance SŽDC a Cargo.



Slovensko

Orava – hotel Studnička

Termín: 1. 7.–30. 9. 2014  
Hotel s rodinnou atmosférou, 1–4lůžkové pokoje s vlastním sociálním zařízením, TV, cena: od 3 750 Kč za osobu na 7 nocí s polopenzí, dětské a seniorské slevy.



Slovensko

Nízke Tatry, Jasná – Wellness hotel Grand\*\*\*\*

Termín: 1. 7.–31. 8. 2014, ZAVÁDĚCÍ CENY  
Cena: 750 Kč/noc dospělý na lůžku, 590 Kč/noc dosp. na přistýlce, dítě 6–15 let pouze 85 Kč/noc na přistýlce, do 6 let zdarma  
Cena zahrnuje: ubytování s bufetovou snídaní, min.délka pobytu 2 noci.



Vlakový poznávací zájezd

Toskánsko – krajinou vinic a renesančních umělců

Termín: 27. 10.–31. 10. 2014  
Cena: 4 290 Kč, 2x ubytování se snídaní  
Navštívíme renesanční Florencii, překrásnou Sienu, renesančními hradbami obklopené městečko Lucca, Pisu se světově známou šikmou věží či vesnici tisíce věží San Gimignano.  
Pojedte s námi poznat jeden z nejkrásnějších koutů Apeninského poloostrova.  
Více informací najdete na [www.cdtravel.cz](http://www.cdtravel.cz).



Při stavbě tratě se v 19. století museli projektanti i dělníci vypořádat s tunely.



LETOVICE. Do záběru se dostala parní lokomotiva řady 406 s pozdějším označením jako řada ČSD 264.2. FOTO SBÍRKA ROMANA JESCHKEHO (4x)

Na trati původní Severní státní dráhy z Brna do České Třebové se první vlaky rozjely 1. ledna 1849. Bylo to téměř deset let po zahájení železničního provozu z Vídně do Brna. Stavba byla zadána tehdejší rakouským Generálním ředitelstvím státních drah firmám Felixe Tallachiniho a bratřích Kleinů. Práce na původně jednokolejné trati započaly na podzim 1843. Dnes tato dráha představuje důležitou součást prvního železničního koridoru, po kterém denně jezdí desítky regionálních, vnitrostátních dálkových a mezinárodních vlaků včetně vlaků nákladních.

Jak rychlé jsou rychlíky?

Za dob monarchie došlo na trati k jedné zajímavé zkoušce. V roce 1860 se v rámci plánovaného zavedení rychlíků v trase Vídeň – Brno – Praha – Drážďany konala mezi Českou Třebovou a Brnem zkušební jízda vlaku, který bez zastavení projel trasu za 1 hodinu 44 minut oproti běžným dvěma a půl hodinám. Když vezme v potaz tehdejší techniku, jde opravdu o úžasný výkon. Dnes tuto trasu zvládnou ujet vlaky EuroCity vedené nejmodernějšími elektrickými stroji za čistou hodinu.

# Z Brna do České Třebové: klíčové spojení funguje už 165 let

Od svého počátku trať Česká Třebová – Brno přispěla k velkému průmyslovému rozmachu v celém okolí. Výstavba dráhy se značným, byť z větší části pozvolným převýšením začala v prostoru dnešní městské části Maloměřice a Obřany, což byly tehdy ještě samostatné obce. V úseku mezi Brnem a Blanskem bylo kvůli členitému terénu nutné vystavět celkem čtyřicet devět mostů a deset tunelů. Jedenáctý tunel byl postaven navíc u Březové nad Svitavou. Stavba prvního, 21 kilometrů dlouhého úseku mezi brněnskými Maloměřicemi a Blanskem byla zadána italské firmě Felixe Tallachiniho, který na stavbě zaměstnal dělníky a tuneláře z Itálie, kteří pro pražení tunelů používali rakouské metody. Bohužel však při náročné práci přišlo o život přes dvacet dělníků.

Rozsáhlé stavební úpravy na trati pokračovaly již za samostatného Československa v letech 1926 až 1932, kdy byla traťová rychlost zvýšována až na 90 km/h. Vzhledem k tomu musely být zpevněny mosty, podjezdy a propustky. Plnohodnotné elektrizace se trať dočkala až v roce 1999, nicméně předelektrizační úpravy započaly v úseku Opatov – Brno již v roce 1960 a úsek Opatov – Česká Třebová byl dokonce elektrizován stejnosměrnou soustavou 3 kV v předstihu již v únoru 1966. V sedmdesátých a osmdesátých letech minulého století byly díky předelektrizačním úpravám sneseny navíc dva původní tunely, očíslované jako 5 a 6. V letech 1987 až 1992 byl vystavěn nový jednokolejný, takzvaný Novohradský tunel o délce více než půl kilometru. Největším stavebním zásahem do tratě od jejího vzniku se stala tak-

leje v úseku Brno – Havlíčkův Brod v roce 1958. Po elektrizaci v roce 1966 se přes Vysočinu „odklonila“ tranzitní nákladní a rychlíková doprava, což poněkud snížilo význam „třebovské“ tratě. Převodu hlavně rychlíků nahrávaly i cestovní časy v osobní dopravě. Například rychlík Praha – Brno jezdil přes Vysočinu za 3 hodiny a 20 minut – přes Českou Třebovou a Svitavy jel o hodinu déle! Až po modernizaci v roce 1999, tedy před pouhými patnácti lety, se na trať vrátil kupřikladu rychlík Brněnský drak, o rok později EuroCity Hungaria a posléze i Slovenská strela. Dnes jezdí touto trasou všechny vlaky kategorie EuroCity směřující z Německa, resp. Prahy do Vídně, resp. Bratislavy nebo Budapešti.

Typická vozidla na trati

Na trase Brno – Česká Třebová jezdily zpočátku parní lokomotivy různých řad, které byly později vystřídány motorovou trakcí. Již v roce 1936 se na trati poprvé objevil proslulý motorový vůz M 290, o spojující Prahu s Bratislavou, známý jako Slovenská strela. Tento nadstandardně vybavený vůz dosahoval již tehdy maximální rychlosti 130 km/h. Počínaje rokem 1966 začaly v čele nákladních vlaků jezdít sovětské diesellové lokomotivy řady T 679.1, přezdívané Sergej, které se staly typickými stroji na členité trase z České Třebové do Brna. Od roku 1975 se na osobních vlacích a rychlících objevila další charakteristická řada této tratě – lokomotivy řady T 478.3 a 4, zvané Břežlovec. Důležitým datem se stal 20. říjen 1995, kdy po trati poprvé projela elektrická jednotka řady 680 Pendolino. Tyto moderní jednotky jezdily mezi Českou Třebovou a Brnem na spojích z Prahy do Vídně a Bratislavy až do prosince 2011. Od změny jízdního řádu 14. prosince 2008 začaly být některé vlaky EuroCity vedeny rakouskými lokomotivami Taurus řady ÖBB 1216. Taurusy se navíc letos začínají objevovat i na railjetech, které České dráhy zakoupily pro trasu Praha – Česká Třebová – Brno – Vídeň – Graz.

Je to sice koridor, ale pomalejší

Železniční koridory, kam náleží i traťový úsek Česká Třebová – Brno, by měly nabízet kapacitní a rychlé spojení, nejlépe rychlostí 160 km/h nebo i větší. Protože má Česko složitou topografickou polohu, není vždy prvotní vize železničního koridoru naplněna. Proto i koridorový úsek z Brna do České Třebové, byť v kratším úseku dovoluje rychlost až 140 km/h, je spíše tratí „pomalejší“. Maximální rychlost se v průměru pohybuje mezi 90 až 100 km/h, leckde i mnohem méně. Je to daň za to, že optimalizace z devadesátých let byla provedena důsledně v původní stopě dráhy a leckteré úseky nebyly narovnané, jak se tomu děje při výstavbě koridorů dnes. MARTIN HARÁK



V Adamově zachytil fotograf v roce 1898 vlečkovou lokomotivu, původně tramvaj.



Takto vypadala stanice Skalice-Boskovice přesně před sto lety.

Určitě není bez zajímavosti, že ač se dráha stavěla jako jednokolejná, spodní stavba, včetně tunelů, byla již připravována pro budoucí dvoukolejný provoz. Ten byl postupně zaváděn až do roku 1869. Původní dřevěné jednokolejné mosty byly při zdvoukolejňování vyměněny za železné větších rozpětí přímopásmové příhradové konstrukce. Zbývající část tratě z Blanska do České Třebové postavila brněnská stavební společnost bratřích Kleinů.

Postupně vylepšování

V roce 1861 byl na trať instalován Morseův telegraf a o rok později začaly na dráze jezdít rychlíky. Původní traťový úsek Brno – Česká Třebová měl jenom sedm mezilehlých stanic: Adamov, Blansko, Rájec, Skalici nad Svitavou, Letovice, Březovou nad Svitavou a Svitavy. Mimo to byly zřízeny dvě vodárenské stanice pro parní lokomotivy v Hradci nad Svitavou a Lačnově – ta byla ale od roku 1853 nahrazena novou stanicí v Opatově. S rostoucí osobní dopravou byly zřízeny postupně další zastávky jako například Babice nad Svitavou nebo Moravská Chrástová. Provoz na trati rostl a cestujících přibývalo.

zvaná optimalizace, která probíhala v letech 1996 až 1999 v rámci prvního železničního tranzitního koridoru. Při té příležitosti se dokončila elektrizace tratě v úseku Opatov – Brno-Židčice. Vzhledem ke dvěma rozdílným napájecím soustavám vzniklo stykové místo na širé trati nedaleko stanice Svitavy.

Dočasný ústup ze slávy

Za první republiky se tato trať stala součástí velmi důležitého spojení Praha – Bratislava. To se změnilo po dokončení druhé traťové ko-

Základní údaje o trati 260

- Zahájení provozu 1. ledna 1849
- Délka 91 km
- Dvoukolejná trať od roku 1869
- Elektrický provoz zahájen 24. ledna 1999 s napájecí soustavou – střídavou 25 kv/50 Hz v úseku Brno – Svitavy (mimo) a stejnosměrnou 3 kv v úseku Svitavy – Česká Třebová



# Slunce, seno, Bezručice aneb lokálka rozdávající radost

Myslíte si, že venkovské nádražičko může být v parném létě jen ospalé? Chtěli byste vidět, jak teplem tetelící se vzduch nad rozpálenými pražci rozčísne nesmlouvavá četnická pátračka při nahánění pobudů? Nebo se raději zchladit ve stínu muzea lokálky a ponořit se do její historie? Pak určitě při svých letních toulkách nevynechte svezení po trati z Pňovan do Bezručic. Pod číslem 177 se ukrývá trať, která vám díky píli nadšenců pro místní železnici i region připraví nejednu milou chvíli.

## CO MŮŽETE ZAŽÍT NA BEZRUČICKÉ LOKÁLCE

### • 9.–10. srpna

Bezručické parní léto – parní vlaky, četníci, muzeum vlakové pošty, doprovodný program

### • 6. září

Den otevřených dveří v Železničním muzeu Bezručice

### • 4. října

Slavnosti jablek na Krasíkově a Den otevřených dveří v Železničním muzeu Bezručice – strúdlování, bohatý doprovodný program



Vlaky sem jezdí od roku 1901. Její více než sto deset let trvající saga jí však nic nevzala na půvabu. Reč je o lokálce, odbočující z Pňovan do Bezručic, kterou najdete v jízdním řádu pod číslem 177. Na jejím zvelebení a prohloubení dalšího smyslu její existence – jako atraktivní spojnice mezi zajímavými místy mikroregionu Konstantinolažeňsko – má zásluhu sdružení nadšenců s názvem Plzeňská dráha, které úzce spolupracuje s místními samosprávami, manažerem infrastruktury a také Českými drahami. Ostatně řada z nich je aktivními zaměstnanci národního dopravce. Pomyslným vrcholem jejich snažení je projekt Bezručické parní léto, který již sedmým rokem láká do míst pod hradem Švamberk tisíce milovníků zajímavých zážitků.

### Kolotočáři nebo ortodoxní fandové dráhy?

„Naše sdružení funguje od roku 1997 a od samého počátku se snažíme zejména o to, aby Bezručická lokálka dýchala životem. Kouzlo místní železnice je sice samo o sobě lákavé, ale naším cílem je oslovit nejen obdivovatele jejího půvabu, ale i obyčejné lidi, rodiny s dětmi, turisty a další zájmové skupiny, které do našeho kraje zavítají třeba na dovolenou. Během realizace několika akcí, zejména pak při oslavě stoletého výročí tratě, jsme došli k závěru, že navázání na další zajímavosti v kraji a doprovodný program při-

lákají mnohem více návštěvníků.“ vysvětluje Marek Plochý, předseda spolku Plzeňská dráha a zároveň zaměstnanec KČOD Plzeň, směr, kterým se lokálka vydala. Zvláštními vlaky mezi Bezručicemi a Cebiví, respektive Kokašicemi, tak během parního léta cestují četníci a pro osazenstvo vlaku mají vždy připravenou nějakou akční podívanou na trati. Četnická pátračka sídlí také na bezručickém nádraží, ale moc práce prý nemá, neboť místní jsou povětšinou počestní občané. „I když pár pobudů bývá nutno občas umravnit, ti ale většinou přicestují z Plzně nebo Prahy,“ říká s nadsázkou vrchní strážmistr. Ke koloritu parního léta patří program pro děti – divadlo pod širým nebem, stejně jako malířský ateliér. Kdo by se chtěl vydat až do Teplé, kam už koleje nedosáhly, může využít historickou „ešelku“ coby náhradní autobusovou dopravu. „Program možná může někomu připadat jako u kolotočů, ale jediné tak cílíme na širokou skupinu lidí, kterým by pouhé svezení – být parním vlakem – nic neřešilo,“ dodává Marek Plochý.

### Kupředu do minulosti

Přes zdánlivou komercializaci je ale na každém kroku cítit, že historie místní dráhy a její genius loci jsou motorem dění. Důkazem může být v dubnu zpřístupněné muzeum, kde návštěvníci získají odlehčenou formou nejen informace o lokálce samotné, ale i o historii železnice vůbec. Ve stavbě, která působil jako skladiště a kterou (jak dokládají záměrně ponechané ohořelé trámy) měl stihnout nelichotivý osud spáleniště, proto nenajdete žádné „sáhodlouhé litanie“ o historii, ale řadu zajímavých snímků, poutavé exponáty, jako např. řídicí pult z Hurvínka řady M 131.1 nebo modely ztvárňující podobu dráhy, kterou odnesl čas. Formu, která pomůže nahlédnout do minulosti, abyste pochopili současnost, zde zvolili opravdu lehce stravitelnou. „Chtěli bychom proto, aby se muzeum stalo i místem setkávání, třeba se žáky škol v okolí. Kde jinde by se měl vyprávět příběh železnice než v autentickém prostředí,“ dodává Marek Plochý oděný do historické uniformy s ne-

zbytným přednostenským „kastrůlkem“ na hlavě. Na exkurzi po nádraží pak vyrazí zásadně s výpravkou v podpaždí. Tradice se prostě musí cítit.

### S dobovým vozidlovým parkem pomáhají České dráhy

Ostatně dbají na ně i při výběru vozidel. Parní léto bez páry je samozřejmě nemyslitelné, takže v čele zvláštních vlaků bařa na spádu až 24 promile Kafemlejek 310.072. Nechybí ani typický představitel lokálkového provozu 50. a 60. let – Hurvínek M 131.1487, posun zase zajišťuje Prasátko T 211.0101. Přesto ani jedno z vozidel Plzeňské dráhy nepatří. „Spolek nevlastní žádná svá vozidla a všechna náležejí do stavu Českých drah, které je v rámci úzké spolupráce zapůjčují,“ popisuje Marek Plochý symbiózu fungující už řadu let.

A plány do budoucna? Dostavět dráhu až do Teplé. Chybějících 13 kilometrů kolejí by Bezručice (potažmo Konstantinovy Lázně) napojily na další překrásnou trať, vedoucí údolím říčky Teplé do Mariánských Lázní a Karlových Varů, a uzavřel by se tak pomyslný lázeňský trojúhelník. Vlastně realizovat projekt, o kterém se hovoří už od roku 1903 a zdá se, že v Bezručicích dělají všechno pro to, aby to netrvalo dalších sto let.

VÁCLAV RUBEŠ



Další fotografie a video najdete ve webové verzi Železničáře.

## POŠTA

### Jak jsem ve Vindoboně sehnala místo pro psa

Chtěla bych poděkovat průvodčí z EC 172 Vindobona jedoucí 3. července z Brna do Ústí nad Labem. Nastoupila jsem v Brně do zcela zaplněného vlaku se psem. Hledala jsem někde místo. Prošla jsem vagony s kupé. Potom jsem vešla do velkoplošného vagonu a našla jedno krajní místo – sedla jsem si a pes si lehl do uličky. Bála jsem se, že někdo bude nadávat, ale ostatní cestující měli naštěstí pochopení a psa ochotně a s úsměvem přeručovali (tedy až na jednu mladou slečnu s větší taškou). Potom přišla paní průvodčí a nabídla mi, jestli si nechceme přejít o tři vagony dál, kde jsou volná místa. Moc se mi nechtělo, neboť loni se mi stalo, že při procházení zůstal můj pes za dveřmi. Ale průvodčí se nabídla, že mě doprovodí. Jelikož psovi je již 12 let a má problémy s klouby, nechtělo se mu vstávat. Průvodčí se zeptala, jak se jmenuje, a pak na něj volala: „Ašo, pojď!“ Otevřela nám dveře a byla velmi příjemná.



Aša, když viděl někde místo, už si chtěl lehat. Potom jsme došli do vagonu, kde byla čtyři volná místa bez rezervace, a v pořádku jsme si sedli. Ještě jednou děkuji za krásný přístup a pomoc. VELANOVÁ

### Vstřícná reakce mi zachránila výlet

Dne 3. července jsme cestovali s vnučkami a koly vlakem č. 14815 z Havlíčkova Brodu do Přibyslaví, abychom se projeli po místní cyklostezce. Po vystoupení z vlaku jsem zjistil, že batůžek se svačinou a pitím zůstal v soupravě. Díky vstřícné reakci pracovníků příbramské stanice – pokladní a výpravčí – ale batůžek přicestoval zpět rychlíkem R 978 ze Žďáru nad Sázavou. Chtěl bych proto moc poděkovat všem pracovníkům, kteří se na tom podíleli, za ochotu a pomoc, za vrácené zavazadlo a hlavně za dobrou pocit z nezkaženého výletu. D. LAKOSIL

### Porovnejte řadu 380 s rakouskými Taurusy

Dozvěděl jsem se ze čtrnáctideníku Železničář, že v některém z dalších čísel přinesete článek o schvalování lokomotivy řady 380. Chtěl jsem vás požádat, zda by nešlo také do článku zahrnout porovnání s lokomotivou řady 1216 Taurus v hmotnosti tažených vozidel (jakou zátěž lokomotivy utáhnou) při jízdním odporu R a T, při jejich trvalé rychlosti na stoupání 10, 14 a 20 promile. Byl bych rád, kdybyste tedy alespoň napsali zátěžové normy řady 380, a to proto, aby čtenáři měli představu o tom, jak to je či není silná lokomotiva, a navíc by takové technické věci byly jistě zajímavé. LUKÁŠ POVLNÝ

Odpověď redakce: Děkujeme za námět. Můžeme prozradit, že v blízkém horizontu zveřejníme „srovnávací test“ řad 380 a 1216.2, do kterého podobná technická data určitě zařadíme. Děkujeme za vaši přízeň. Václav Rubeš

### Proč tolik sebevrahů a hloupých hazardérů?

Na začátku července se mi opět podařilo jet z Prahy do Kolína odklonem přes Lysou nad Labem. Za poslední měsíce se mi to přihodilo již několikrát. Důvodem byla tentokrát smrt muže v kolejišti, patrně nikoli hloupého hazardéra, který nerespektuje pravidlo, že přes koleje se normálně nechodí, ale prý sebevrah. Říká se, že o mrtvých jen dobře, ale v případě železnice to podle mě neplatí. Když se chce někdo zabít, proč tím obtěžuje ostatní? Nejde jen o zpoždění, na to se dá zapomenout, ale co chudák strojvedoucí? Tomu se to může promítat celý život. JAN COULA

Dopisy jsou redakčně upraveny a kráceny.

## RETRO

„Tak se nám tu zase jednou povedl jeden pořádný nesmysl,“ řekl by určitě Josef Švejk ve své oblíbené společnosti v hospodě U kalicha, kdyby se dozvěděl, že na česko-slovenských hranicích vyměňují lokomotivy. Hostinský pan Palivec by to nejspíš komentoval, že to stojí za...

Jedním z nesmyslů vzniklých rozdělením federace jsou přepřahy lokomotiv ČD a ŽSR na hranicích států od platnosti nového grafikonu vlakové dopravy 1994/1995. Naskytá se otázka, zda to není politický akt ke zdůraznění samostatnosti jedné či druhé strany – nebo snad stran obou?

Je naprosto nepochopitelné, že lokomotivy, které po desítky let mohly jezdit na vozebních ramenech Praha – Košice, Praha – Bratislava atd. nanejdříve s vystřídaním strojvedoucích, dnes nemohou za hranice, nebo mohou jen do nejbližší pohraniční stanice sousedního státu, kde jsou měněny za lokomotivy sousedních železnic, i když se

jedná o zcela shodné typy a řady lokomotiv, které velmi dobře znají jak čeští, tak i slovenští strojvedoucí.

Tyto přepřahy zase jen neúnosně prodlužují jízdu doby vlaků osobní přepravy a tím opět zhoršují již tak dost nízkou kulturu cestování u nás. Snahou všech železnic ve světě je zvyšování cestovních rychlostí vlaků, zkracování jízdních dob a zkvalitňování služeb poskytováných železnicemi, aby mohly úspěšně čelit konkurenci silniční dopravy.

Mezi západními evropskými státy již často vlaky hranice projíždějí bez zastavení, a pokud se ještě koná nějaká celní a pasová kontrola, pak za jízdy vlaku bez zadržování v pohraničních stanicích. Západoevropské železniční správy disponují i elek-

trickými lokomotivami na čtyři proudové trakční soustavy, které bez přepřahů projíždějí několika státy jen s výměnou strojvedoucích. Proč je tedy nutno přepřahat na česko-slovenské hranici lokomotivy ČD

a ŽSR, když na druhé straně mohou jezdit maďarské elektrické lokomotivy kupříkladu na rychlíku 374 Pannonia po tratích ŽSR a jsou přepřahány až v Kútech?

Naše a německé dvousystémové elektrické lokomotivy ze Škody Plzeň jezdí běžně přes hranice mezi Prahou a Berlínem a již před lety jezdily polské elektrické lokomotivy až do Prahy. Proč to není možné mezi ČR a SR, kde navíc nejsou ani překážky ve formě jiných trakčních proudových systémů? Co přimělo vedoucí činitele ČD a ŽSR k to-

## NESMYSL

vraťte se  
20 let  
zpět



