

# Železničář

4. ŘÍJNA 2018 | CENA 18 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



20

ROČNÍK XXV

## 6–7 ROZHOVOR

České dráhy mají od 11. září nového předsedu představenstva a generálního ředitele. Stal se jím **Miroslav Kupec**. Zeptali jsme se ho nejen na to, jak vidí budoucnost ČD na liberalizovaném trhu.

## 8 ZPRAVODAJSTVÍ

ČD oslavily svátek železničářů **Národním dnem železnice**. Letos jej hostily České Budějovice a jedinečnou akcí si nenechalo ujít přes třicet tisíc lidí. Den završila Noční vlaková show.

## 11–14 TÉMA

Německo patřilo k **průkopníkům elektrifikace** železnic, přesto po 2. světové válce prošel elektrický provoz v bývalé Německé demokratické republice (NDR) divokým vývojem plným zvrátů.

## 15 LIDÉ A PŘÍBĚHY

Jedním ze strojvůdců, který měl tu čest usednout za pult jedné ze dvou lokomotiv řady 350, původně určených k jízdě **rychlostí 160 km/h**, byl Josef Vykýdal. Jak na to vzpomíná dnes?

## 18–19 CESTOPIS

Kniha za dobré vysvědčení už moc neletí. A tak mě napadlo, že svého syna majícího v oblibě vlaky obdařím něčím originálním a v tuzemsku zatím nedosažitelným – **jízdou rychlovlakem**.



V první letech provozu nesly lokomotivy vezoucí prestižní spoj EC 8/9 Antonín Dvořák na svém čele logo vlakov EuroCity. Snímek od Cacovického tunelu v Brně pochází z roku 1993.

## Vlaky EC/IC v tuzemsku: první závan komfortu

Petr Slonek | foto: Ladislav Budín, Jaroslav Wagner, 2M

Dnes se nad nimi už nikdo nepozastaví, na začátku 90. let ale představovaly výrazný posun v poskytovaném komfortu. Od první jízdy vlaků kategorie EuroCity (EC) a InterCity (IC) na našem území uplynulo více než čtvrtstoletí.

Bylo to 2. června 1991, spolu se zahájením platnosti nového jízdního řádu tehdejších ČSD, kdy se na tuzemské trati prvně objevil vlak EuroCity. Jednalo se o EC 8 Antonín Dvořák na trase Vídeň – Břeclav – Brno – Praha. Bývalé Československo se tehdy zařadilo do celoevropské sítě železničních spojů tzv. vyšší kvality. Jejich nástup podtrhl o rok později první spoj InterCity. Na cestu z pražských Holešovic se vydal v neděli 31. května 1992 pod číslem 174 a s názvem Porta Bohemica zamířil do německého Hamburku.

Výhodou bylo, že v Praze Holešovicích na sebe oba vlaky navazovaly. V poledne byl zajištěn přestup ve směru z jihu na sever a odpoledne kolem páté hodiny opačným směrem. Nové spoje položily základ budoucí linky EuroCity vedoucí napříč

Evropou od Hamburku přes Berlín, Prahu a Brno do Vídně s druhým ramenem směřujícím do Bratislavy a Budapešti.

První vlak EC Antonín Dvořák přijel sestavený z 5 vagonů – jednoho vozu 1. třídy, tří vozů 2. třídy a jednoho jídelního vozu. S výjimkou „jídelny“ patřily všechny ÖBB, v případě jídelního vozu šlo o modernizovaný vůz ČSD. Byl to první spoj, který do běžného provozu u nás přinesl komfort klimatizace.

Porta Bohemica představovala prodloužení německé sítě IC až do Prahy. Souprava byla složená z vozů tehdy ještě tři železnic, jež se na provozu podílely. Dvojici klimatizovaných vozů 1. třídy, jeden s oddíly a jeden velkoprostorový, dodaly DB. Šest oddílových vozů 2. třídy do vlaku nasadila ještě stále samostatná východoněmecká DR. Jednalo se o bývalé východoněmecké vozy z Halberstadtu typu Z2 po modernizaci, bez klimatizace, ale s novým interiérem a šestimístními oddíly. Třetím podnikem byly ČSD s jídelním vozem.

Modernizace vozidlového parku nabrala v dalších letech vysoké tempo. Zatímco v jízdním řádu 1992/1993 vypravovaly České dráhy jen čtyři komfortní spoje EC/IC a o rok později jich bylo stále jen 24, dnes je to více než desetinásobek spojů. Česko nyní křížuje přibližně 250 vlaků vyšší kvality denně, které ujedou během 24 hodin přes 60 000 vlakových kilometrů. ○

### DOPIS PŘEDSEDOVI PŘEDSTAVENSTVA ČD

Vážení,

dne 1. září se v Praze uskutečnilo rizikové fotbalové utkání mezi Slavii Praha a Viktorií Plzeň. Policie ČR měla informaci o přepravě zhruba 500 až 600 fanoušků plzeňského klubu po železnici s cílovou stanicí Praha hl. n. To v praxi znamenalo přijmout celou řadu opatření k zabránění škodám na majetku či zajištění veřejného pořádku. Policie se proto obrátila na České dráhy, zda by nebylo možné fanoušky dopravit na nádraží Praha-Vršovice, odkud je jejich doprovod na stadion v Edenu nejjednodušší. Dovolte mi, abych touto cestou poděkoval Vám i úseku náměstka pro osobní dopravu Michala Štěpána za vynikající spolupráci a pomoc, díky níž se podařilo bezpečnostní opatření bezvadně zvládnout.

S úctou  
Martin Vondrášek,  
první náměstek policejního prezidenta

### TITULNÍ FOTO

Autor: Michal Málek

Rok se s rokem sešel a tentokrát v Českých Budějovicích mohli 22. září všichni fandové železnice oslavit její svátek.

## Milníky drážní historie Č(S)D

Vznik ČSD	1918
První tuzemské lokomotivy	1921
Mikádo	1926
Věžáky	1930
Motorové rychlíky	1936
Masarykův pohřeb	1937
Obsazení Sudet	1938
Odboj na kolejích	1940
Koňistní lokomotivy	1945
Zahájení elektrifikace	1949
Vrchol parní trakce	1950
TU47	1954
Nehoda ve Stéblové	1960
Vznik VUZ	1963
Nástup střídavé trakce	1963
Dodávky vozů z NDR	1964
T478.1	1964
ES 499.0	1974
Chuligáni ve vlaku	1985
<b>Příjezd vlaků EC/IC</b>	<b>1991</b>
Autovlak	1997
Vznik SŽDC	2003
Pendolino	2003
ČD railjet	2014
Vize	2019+



Kupé 1. třídy rakouského vozu Amz, který byl pravidelně nasazován na vlaky EC 8/9.



Porta Bohemica v roce 1994 – tehdy už jako vlak EuroCity. České jídelní vozy WRm byly pro tyto spoje rekonstruovány, občas ale musela zaskočit i běžná řada WR.

Vážení kolegové a čtenáři,

ze své pozice člena představenstva odpovědného za úsek ekonomiky mi dovoluji, abych touto cestou shrnul naše nadcházející očekávané aktivity, plány a výzvy, které nás společně čekají v průběhu tohoto podzimu.

Toto období je vždy ve znamení přípravy Podnikatelského plánu. Podnikatelský plán pro rok 2019 bude vycházet z očekávané skutečnosti, kdy pro letošní druhé pololetí byly patrné určité vlivy, které by mohly mít dopad na očekávaný výsledek hospodaření. Aktuálně proto společně s kolegy již aktualizujeme odhad výsledku roku 2018 a ještě v těchto týdnech se budeme snažit najít rozumná opatření, aby výsledek k 31. prosinci byl co nejvíce úměrný plánu 2018. Z externích vlivů, které České dráhy nemohly přímo ovlivnit, je nutné zmínit především významný nárůst nákladů za náhradní autobusovou dopravu a ceny nafty na trhu. I s těmito faktory se ale musíme umět vypořádat a zajistit, aby naše původní předpoklady byly naplněny.

Další výzvou, kterou v průběhu října a listopadu budeme řešit, je aktualizace střednědobého plánu, tedy do roku 2023. Tento plán je mimo jiné nedílnou součástí prezentace pro agenturu Moody's a je nepochybně ovlivněn více potenciálními faktory než plán roční. My jsme nicméně již v červnu měli rozpracovány dvě základní varianty v závislosti na úspěšnosti ČD v uzavírání smluv po roce 2019. Je potřeba konstatovat, že jakkoliv se situace ve vyjednávání neustále vyvíjí, naše předpovědi budoucího rozsahu, rizik, a tedy i obchodního modelu je stále v těch mezích, které jsme předpokládali.

S jednáními s objednateli je také spojeno jedno z nejdůležitějších témat, a tím je kvalita vozidel a požadavky na obnovu vozového parku, ať již v podobě nákupu nových vozidel, nebo modernizace stávajících vozidel. Aktuálně máme již vyhlášeno poměrně významné množství tendrů co do objemu počtu vozidel, bylo však nutné ve spolupráci s úsekem obchodu verifikovat maximální požadavky objednatelů v regionální i dálkové dopravě tak, abychom měli definitivní a hlavně společnou základnu investičních potřeb, a také očekávané časové rozložení těchto investic. Samozřejmě by bylo ideální pořídit co nejvíce vozidel hned v prvních pěti letech následujících dlouhodobých kontraktů, na druhé straně máme nějaké investiční možnosti. České dráhy jsou jedinou společností na trhu, která bude schopna ufinancovat investice velkého rozsahu, což je nepochybným důkazem finančně stabilní firmy, a proto jsem přesvědčen, že i v této oblasti nalezneme optimální řešení. Usilujeme také o získání spolufinancování z dotačního fondu OPD II, ale zároveň se již rozpracovává i další možná varianta financování obnovy vozidel s cílem zajistit maximální objem investic v historicky krátkém období.

Výsledkem výše uvedeného snažení bude aktualizovaná strategie obnovy železničních kolejových vozidel s jasným rámcem financování těchto vozidel a se zpřesněným výhledovým finančním modelem. Tento výstup bude následně důležitý pro plánovanou emisi dluhopisů v roce 2019.

Vážení kolegové, jsme v období, kdy sestavení zejména střednědobého plánu je ovlivněno spoustou proměnných a potenciálních příležitostí i rizik. I když toto žádá určitou změnu myšlení i u každého z nás, je neoddiskutovatelným faktem, že České dráhy mají jasnou obchodní strategii, jsou stabilní firmou a především mají tým lidí, který dokáže velice přesně předvídat vývoj na trhu, přicházet s neukvapenými opatřeními, a to nám pomáhá k dlouhodobému růstu v rozhodujících ukazatelích.

České dráhy následující období zvládnou se ctí. Jen stále platí, že je nutné propojit v našem snažení adekvátní dávku sebevědomí a přiměřené sebereflexe.



**Radek Dvořák**

náměstek generálního ředitele ČD  
pro ekonomiku, člen představenstva

## Veletrh InnoTrans 2018 ve znamení řady premiér

Rekordní počet 3 062 vystavovatelů z 61 zemí, 146 světových premiér nebo také 400 dopravních inovací. To vše nabídl letošní, již 12. ročník železničního veletrhu InnoTrans 2018, který se uskutečnil od 18. do 23. září na berlínském výstavišti. Zatímco první dny patřily odborníkům a oficiálním hostům, mezi nimiž nechyběli ani zástupci Českých drah, ve druhé části akce se na exponáty mohli podívat i zájemci z řad veřejnosti. Ti si mohli prohlédnout aktuální trendy železnice a změny oproti předchozím ročníkům. Celkem patrný byl příklon k uceleným jednotkám, které představovaly například vlaky Coradia od Alstomu či jednotky Desiro pro Londýn od firmy Siemens. Polská Pesa představila nové motoráky, objednané loni Deutsche Bahn. Největší pozornosti se ovšem těšil první exemplář rychlovlaku Frecciarossa 1000 pro italské dráhy, jenž zde měl svou premiéru. Většinu plochy nicméně zaujímaly soupravy pro regionální a příměstskou dopravu. Exponáty obsadily více než 3,5 kilometru kolejí a mezi vystavovateli převažovali zástupci především z Francie, Itálie a Číny. Nabídka exponátů měla velký rozsah, od staré, ale stále ještě pojízdné parní lokomotivy Emma po vysoce moderní Ideenzug (vlak nápadů) Deutsche Bahn.

(red)



### CityElefanty vezly festival Čtení ve vlaku

Jednotky CityElefant Českých drah mířící z Prahy do Českého Brodu, Benešova, Berouna, Řevnic, Kralup nad Vltavou či Kolína se opět staly místem dění literárního a oblíbeného festivalu Čtení ve vlaku. Při něm zhruba třicítka českých známých spisovatelů i jejich zatím méně populárních kolegů četla ze svých knih, a přijemnila tak cestu stovkám cestujících příměstské dopravy. Pátého ročníku netradiční kulturní akce se například zúčastnili Jáchym Topol, Michal Viewegh, Halina Pawłowska, Emil Hakl, David Laňka anebo Michala Jendruchová s Janou Vrzalovou. Čtyřdenní festival byl zakončen ve čtvrtek 20. září v knihkupectví pražského hlavního nádraží, kde se konala autogramiáda a literární beseda. Letošní 5. ročník také představil unikátní novinku, a to autorská čtení mikropovídek během pětiminutové jízdy lanovkou na Petřín.

(hol)



### Cílem cyklovlaku byl Slavkovský les

Více než 150 cyklistů a turistů si o třetím zářijovém víkendu nenechalo ujít již třiapadesátou jízdu speciálního cyklovlaku. Souprava zvláštního osobního vlaku tažená dvěma lokomotivami řady 742 a řazenou šesticí vozů řad Ds, Bdt a Bam Bistro tentokrát vyjela z plzeňského hlavního nádraží do Bečova nad Teplou. Obchodní ředitel plzeňského Regionálního obchodního centra Českých drah Vladimír Kostelný upřesnil, že pro cyklisty byly připraveny dvě trasy s tím, že k vidění byly například tepelský klášter, Podhorní vrch, Prameny, zámek v Bečově a vůbec krásy Slavkovského lesa. Tradiční akci, která se koná dvakrát do roka, společně pořádá národní dopravce se Střediskem volného času Radovánek. Příště je pro speciál plánován termín 4. 5. 2019, cílem se v tomto případě stane Jesenicko a Křivoklátsko. Vladimír Kostelný v tomto smyslu doplnil, že o výlet pořádaný ČD a Radovánkem je vždy velký zájem, jízdenky si je tedy nutné zakoupit včas v předprodeji.

(hol)



## Oprava železničního uzlu v Plzni míří do finále

Obousměrným zprůjezdněním plzeňské Mikulášské ulice pro automobilovou a tramvajovou dopravu skončila na konci srpna další fáze obří rekonstrukce zdejšího železničního uzlu. Současně s tím stavební firmy výrazně rozšířily silnici pod oběma viadukty na chebském zhlaví. Plzeň navíc nechala před hlavním vchodem vybudovat parkoviště pro osobní auta o kapacitě 63 míst. V případě výluk v železniční dopravě poslouží pro parkování až šesti vozů náhradní autobusové dopravy. Nadále budou pokračovat stavební práce v jižní části nádraží, kde bude probíhat výstavba nových nástupišť a jejich zastřešení, částí servisního a východního podchodu, technologických zařízení či rekonstrukce železničního spodku a svršku. Celkově by hlavní stavební práce měly skončit na přelomu listopadu a prosince letošního roku. Úplné dokončení se plánuje na první polovinu příštího roku.

(hol)



### ČD předaly další monitory dechu

Čtrnáct nových monitorů dechu pro novorozence slouží díky Českým drahám a dalším sponzorům v nemocnici ve Slaném. Speciální zdravotnické zařízení BabySense hlídá nejen zástavu dechu, ale také bezdeší a jakékoli nepravdivost dechu miminek. Vyskytne-li se problém, okamžitě spustí alarm, aby přivolal pomoc rodiče, který může v případě potřeby včas poskytnout dítěti první pomoc. Národní dopravce na projektu společenské odpovědnosti spolupracuje s Nadací Křižovatka, která jako jediná v Česku šíří povědomí o syndromu náhlého úmrtí kojcenců (SIDS). Za devět let spolupráce ČD předaly 253 zařízení. Jen letos byly předány do nemocnic v Táboře, Ostravě, Stodu a Praze Motole. Ve Slaném si sedm monitorů od zástupců ČD převzal personál porodnice spolu s ředitelem nemocnice Štěpánem Votčkem. Ostatní přístroje byly darovány dalšími firmami.

(hol)



### Setkání modelářů v Chocni letos již po jedenácté

Společnost přátel železničního modelářství a železnice, společně s Orlickým muzeem v Chocni, zahájila v pátek 7. září již jedenáctý ročník výstavy železničních modelů a kolejí. Akce byla pořádána v prostorách choceňského zámku pod záštitou společnosti České dráhy a dalších organizací ze státního i soukromého sektoru. Duchovní otec celé akce Jiří Sládek potvrdil, že na letošní ročník přijel rekordní počet členů, kteří vystavili v obou zámeckých křídlech, kde se nachází jak místní muzeum, tak současně základní umělecká škola, celkem patnáct provozních kolejí v měřítkách N, TT, HO, ale i O. Malí i velcí mohli obdivovat nejen vlastní kolejiště s diorámaty, kde obzvláště působivý byl panel s imitací švýcarské Rhétské dráhy, ale i trojrozměrné exponáty či Síčovu drobnou železnici, která byla o víkendu v provozu v přilehlém parku.

(mah)

### Břeclavské nádraží získá vzhled z 19. století

V průběhu léta se pro cestující uzavřel vestibul břeclavské výpravní budovy, přičemž znovuootevření haly je naplánováno až na konec června příštího roku. Budou se zde totiž provádět velké stavební zásahy, které dlouhodobě neumožňují pohyb veřejnosti. Na nástupiště, respektive do tamní restaurace se cestující nově dostávají třemi obchůzkovými trasami. Uzavření vestibulu souvisí se zahájením stavebních prací na další etapě rekonstrukce budovy. Její nepřilíhající pohledné průčelí z dob socialismu dostane historický vzhled z 19. století. Navíc dělníci opraví prázdné kanceláře v administrativní části výpravní budovy, které by měly později sloužit pro potřeby státní správy a samosprávy a snad možná i pro chystané železniční muzeum. Před nádražím je naplánována i klidová zóna s parčíkem a z nádraží má být k dispozici cestujícím krytý koridor vedoucí na sousední autobusový terminál.

(mah)



# Věřím, že dominanci na trhu uhájíme

České dráhy mají od 11. září 2018 nového předsedu představenstva a generálního ředitele. Do této funkce byl dozorčí radou podniku zvolen Miroslav Kupec, dosavadní člen představenstva odpovědný za úsek techniky, servisu a majetku. Jak vidí budoucnost ČD na liberalizovaném trhu? Máme se připravit na zásadní organizační změny? Kde chce vzít prostředky na nákup nových vozidel? I tyto otázky jsme mu jen pár dnů po nástupu do funkce položili.

Radek Joklík | Foto: Michal Málek

## **Nové představenstvo již provedlo několik změn. Které to byly a proč jste k nim přistoupili?**

Primárně šlo o změny v dozorčích radách dceřiných společností. Ty reagují na obměnu složení představenstva Českých drah, kterou nedávno provedla dozorčí rada. Odvolání členové představenstva mateřské společnosti v souladu se smlouvami o výkonu funkcí logicky skončili i v dozorčích radách těchto našich dceřinek. Další větší změnou, kterou jsme v této fázi provedli, bylo odvolání šéfa VUZ Františka Bureše a jeho nahrazení Martinem Bělčíkem. Ten působil v dozorčí radě VUZ a je to skvělý ekonom se širokým rozhledem. Antonína Blažka jsme v pozici člena představenstva VUZ nahradili Ondřejem Fantou. Souběžně s tím nastaly i organizační změny na generálním ředitelství mateřské společnosti ČD. Smyslem je úspora režijních nákladů a úprava organizační struktury tak, aby vytvářela přirozený rámec pro efektivní fungování vnitřních procesů. Zároveň jsme snížili počet ředitelů odborů o dva.

## **Změnu ve vrcholovém vedení firmy provázely diskuse na téma, zda obměna představenstva nevyvolá nestabilitu, ztrátu ratingu, případně i ohrožení refinancování eurobondů, které nás čeká příští rok. Jaký je váš názor?**

Řekl bych, že se tyto argumenty používaly účelově. V žádném případě nepodceňuji jejich význam, ale změnou představenstva nedochází k žádné destabilizaci. Vždyt máme vysoce kvalifikovaný střední a vyšší management, který tyto věci kontinuálně řeší. Na ekonomice je Libor Müller, Marie Brumlichová, máme šéfa tohoto úseku Radka Dvořáka a řadu dalších zkušených manažerů, kteří tuto agendu dlouhodobě vykonávají. Navíc jsme silná a státem vlastněná společnost. Mnohem důležitější je, abychom se udrželi na trhu a zlepšovali ziskovost. To zajímá věřitele i akcionáře především.

## **Co se pro to dá udělat?**

V první řadě je to dotažení smluv s objednateli na období po roce 2019. Potřebujeme vědět, že máme zajištěnou práci a příjem, abychom mohli plánovat další kroky. Pokud rok před zahájením provozu podle nových smluv nevíme, co bude, je to špatně. A to nejen pro nás, ale i pro cestující a hlavně pro samotné objednatele.

## **Jak jsme na tom momentálně?**

Aktuálně máme zasmluvněnu zhruba třetinu stávajících výkonů a další smlouvy máme s objednateli vyjednané a připravují se k podpisu. Už teď samozřejmě víme, že neudržíme všechno. Někde nás nahradí konkurence. Ale věřím, že své dominantní postavení nakonec obhájíme. Rozhodně si nemyslím, že by na otevřeném trhu pro nás nebylo místo.

## **Přijdeme ale o část příjmů, ne?**

Ano. To ovšem neznamená, že na tom nebudeme ekonomicky lépe. Řada stávajících kontraktů pro nás není až tak výhodná. Nové smlouvy proto musí být vyvážené a musí nám zaručovat ziskovost. Bez toho nemůže obchodní firma fungovat. Proto v nabídkách do soutěží rozhodně nepůjdeme pod reálnou cenu. Někteří dopravci si to troufnou. Třeba nezapočítají náklady na velké opravy, které zcela jistě přijdou a budou stát desítky milionů. To pak přijdou za krajem a řeknou, s tím jsme nepočítali, doplatíte nám to? Tohle my dělat nebudeme.

## **Tato otázka padla již mnohokrát, ale myslíte si, že jsme schopní v soutěžích obstát cenou?**

Pokud to bude fungovat jako v Ústeckém kraji, který chtěl na tři linky nové elektrické soupravy, my to spočítali s tímto zadáním, a nakonec vyhrál s ojetými motoráky soukromník, tak asi ne. Ale ve standardní soutěži s jasným zadáním a jasně specifikovanými požadavky to dokážeme.

## **Nedávno se psalo o tom, že České dráhy přišly o městskou linku v Praze. Vnímáte to jako zásadní problém?**

Soukromníci tady jsou a budou. S tím se musíme vypořádat. Pro městskou linku prostě nemáme elektrická vozidla a Praha nechce motoráky. Tak ji bude obsluhovat konkurence. Nám ale zůstane 98 % ostatních výkonů v regionu a nikde není psáno, že se situace nezmění a za pár let se tam zase nevrátíme s novými elektrickými jednotkami. Takový případ už se koneckonců stal, když jsme Arrivu nahradili na trati do Koutů nad Desnou právě elektrickými vlaky.

## **V jednom rozhovoru jste mluvil o tom, že dalším zdrojem příjmů by mohlo být opravárenství. Chcete se zaměřit právě na něj?**

Je to jedna z mých priorit. Jestliže máme kapacity, máme vybavení a know-how, tak proč toho nevyužít. Údržbu a opravy vozidel potřebuje každý dopravce nebo majitel vlaků. Na jižní Moravě to bude kraj. A my se ucházíme o to, abychom pro kraj jeho vozidla udržovali v brněnském depu.

## **Nemělo se stejně postupovat třeba v případě jednotného jízdného a clearingového centra?**

To je složitější. Samozřejmě, že máme unikátní know-how, ale nemůžeme pro všechny dopravce platit vznik a fungování clearingového centra z vlastního. Při mentálně některých našich konkurentů by se navíc velice brzo stalo, že by si stěžovali na to, že jim neúčtujeme správný podíl na tržbách. A ze sporů bychom nevyšli. Takže v principu ano, ale platit a řídit by to musel stát. K takové dohodě ovšem nikdy nedošlo.



## Miroslav Kupec

Nový předseda představenstva a generální ředitel ČD Ing. Miroslav Kupec absolvoval pražskou ČVUT. Následovala dlouholetá praxe ve strojírenských podnicích jako ČKD Slaný, F. X. Meiller Slaný, ŠKODA MACHINE TOOL nebo ČKD Vagonka. Do Skupiny České dráhy přišel v roce 2013, a to do dceřiné společnosti ČD Cargo. Od roku 2014 působil jako vrchní přednosta Depa kolejových vozidel Praha a za člena představenstva ČD byl zvolen v prosinci 2016. Na starost měl úsek techniky, servisu a majetku.



### **Stát začal připravovat jednotný tarif, což je jedna z podmínek úspěšné liberalizace. Jsou České dráhy připravené na tom participovat?**

Nikdy jsme se nebránili vzájemnému uznávání jízdenek. To se často používá jako argument proti nám. I nám jde o to, aby byla zachována síťovost odbavení, aby na jednu jízdenku mohl cestující projet celý stát a neřešit, s kým jede. Jen nemáme právní jistotu v tom, že prostá dohoda mezi dopravci nebude vnímána jako kartel. Proto je nutné, aby podmínky nastavil stát. Takový model funguje úspěšně v rámci integrovaných dopravních systémů, protože jej nastavili regionální objednatelé. Jestliže tedy stát přijde s řešením, tak se ČD samozřejmě zapojí a jsou připravené poskytovat i své know-how.

### **Vrátím se k cenovým nabídkám v tendrech. Jihočeský kraj zruší dvě soutěže, do kterých se přihlásily pouze České dráhy, protože jejich nabídka byla příliš vysoká. Co s tím?**

To musí vědět kraj. Ten si dal podmínky, mimochodem velmi náročné, a na jejich základě jsme spočítali nabídkovou cenu. Pokud zadání přehodnotí, změni zadání, opět zpracujeme nabídku, která tomu bude odpovídat. Realita je ale taková, že nové vlaky jsou drahé, a o to víc, pokud mají vozit jen pár desítek cestujících.

### **České dráhy mají velkou nevýhodu v tom, že nesou náklady na věci, které soukromníci nemají. Řeší se to nějak?**

O tom průběžně jednáme se státem. Jsou věci, které může stát převzít, nebo odděleně a průkazně zvlášť financovat. Pokud samozřejmě uzná, že jsou potřeba. Příkladem jsou historická vozidla, kterých máme přes pět stovek. Milovníci železnice řeknou, že ČD se o ně vždy staraly. Jenže situace byla jiná. Pokud mám z této činnosti roční ztrátu kolem 40 milionů, tak ji jako obchodník prostě nemůžu dělat. Krajům, ani Ministerstvu dopravy ji nenaúčtuji a soukromníci mi na to nepřispějí.

### **Zlikvidovat tak unikátní sbírku historických vozidel by bylo škoda...**

To bychom byli úplně barbaři a byla by to absolutní neúcta k lidem, kteří se o ně desítky let starají. Myslím, že by měl náklady nést stát. My postupně optimalizujeme jejich počet tím, že přebytečné kusy nabízíme Národnímu technickému muzeu a různým spolkům, kde je jistota, že zůstanou zachovány. Pouze v krajním případě je vytěžíme na náhradní díly a sešrotujeme. To když máme více kusů jedné řady. Souběžně s tím řešíme se státem, kdo bude zmíněnou ztrátu kompenzovat.

### **Z obchodního hlediska je důležitější, jak bude pokračovat obnova vozidlového parku. Co nás čeká v této oblasti?**

Novinek bude celá řada. Je známo, že jsme si objednali 50 moderních vozů pro dálkové vlaky, ve Velimě testujeme první z devíti RegioPanterů pro Plzeňský kraj a také chceme časem vypsát zakázku na dodávku až 60 kusů lokomotiv pro dálkové vlaky. Zvažujeme i modernizaci CityElefantů. Ty nejstarší si zaslouží redesign podobně jako Pendolina.

### **Bude snaha tyto věci dělat v DPOV?**

Jednoznačně. Proč zadávat práci, kterou umíme, externím firmám. Například redesign Pendolin se myslím povedl. To vše ale budeme teprve řešit.

### **Pokud jde o zakázky na nové jednotky pro kraje, tak někteří výrobci tvrdí, že je zadávací podmínky diskriminují. Budeme je měnit?**

Ty zakázky jsme vypsali podle zákona a na základě našich potřeb. Nemůžeme se zavázat k odběru, když nevíme, jak dopadne jednání s kraji pro výkony po roce 2019. Výrobci by se měli přizpůsobit nám, ne my jim. Mimochodem Alstom se svou stížností na negarantovaný odběr a krátké dodací lhůty u ÚOHS neuspěl. Na druhou stranu předpokládám, že než budou výrobci podávat nabídky, budeme v uzavírání smluv s kraji zase o kousek dál a minimální odběr budeme moci garantovat. ○

# Rekordní NDŽ: Přišlo přes 30 tisíc lidí

České dráhy oslavily svátek železničářů Národním dnem železnice. Letos jej hostily České Budějovice a jedinečnou akci si nenechalo ujít přes třicet tisíc lidí. Představily se historické parní i motorové skvosty i moderní jednotky railjet, Pendolino anebo Cityjet v barvách ÖBB. Den završila Noční vlaková show.



Josef Holec | Foto: Michal Málek

Zářijové oslavy svátku železničářů vyvrcholily Národním dnem železnice v Českých Budějovicích. Tradiční oslava kolejové techniky zavítala v sobotu 22. září do Střediska oprav kolejových vozidel (SOKV) v jihočeské metropoli. Osmý ročník akce si nenechalo ujít rekordních 30 590 milovníků železnice. K vidění byla historická i moderní technika z vozidlového parku národního dopravce. Kromě toho se v Českých Budějovicích nejmodernějšími údržbovými vozy prezentovala SŽDC, další techniku přivezly ZSSK anebo ÖBB. Žádané byly i jízdy zvláštních vlaků do okolí města.

Den zahájil ministr dopravy Dan Ťok spolu s generálním ředitelem a předsedou představenstva ČD Miroslavem Kupcem, hejtmankou Ivanou Stráskou, primátorem Českých Budějovic Jiřím Svobodou a členem představenstva ČD odpovědným za úsek osobní dopravy Michalem Štěpánem. „Národní den železnice bereme jako jeden z mnoha způsobů, jak propagovat České dráhy a možnost říci, že je jejich role nezastupitelná. Jsme firmou, která zajišťuje železniční dopravu pro více než deset milionů obyvatel této země,“ připomněl Kupec. Michal Štěpán vyzdvihl fakt, že i letos se podařilo ČD přichystat program pro širokou řadu návštěvníků. „Právě těm všem národní dopravce slouží v běžném každodenním životě,“ uvedl. Oběma dal za pravdu i ministr Ťok. „Letošní Národní den železnice je symbolický. Slavíme nejen sto let státu Čechů a Slováků, ale i sto let historie Českých drah. Jsem velmi rád, že právě národní dopravce je velkým nositelem historie státu. I dnes je role ČD skutečně nezastupitelná.“

A na výročí České dráhy myslely skutečně do detailu. Záměrně v tento den na Jižní expres mířící do Lince vyslaly lokomotivu 380.011 s polepem parní předchůdkyně řady 375.0 a právě odkazem na stoletou historii železnice a Československa.

## Světelná show lákala

Akce byla podobná jako v předchozích letech rozdělena do tří samostatných sekcí – Světa historie, Světa změny a Světa zábavy. České dráhy do Českých Budějovic vypravily dva protokolární vlaky včetně nově zrekonstruované jednotky SC Pendolino. „Program se povedl. Prošel jsem všechny světy, nejvíce času jsem strávil u parních a motorových strojů ve světě historie. Vychnutal jsem si i komentované defilé na točně,“ pochválil šestnáctiletý Matouš Janoušek, který přijel protokolárním railjetem z Plzně. Jeho kamarád, Petr Kopřiva, ocenil i možnost si projít modernizovanou Pendolino, poobědvat v něm a ještě si chvíli pohovět v novém přírůstku rakouských železnic, elektrické jednotce Cityjet.

Nevšedním zážitkem byla opět tradiční večerní světelná show s historickými lokomotivami na točně Světa historie. Nabídla více než desítku historických exponátů v připraveném scénickém osvětlení, které zohledňuje také kontext historických událostí. Show doprovodil komentář Václava Žmolíka s představením jednotlivých exponátů.

Den železnice připomíná datum 27. září 1825, kdy byl zahájen provoz s parní lokomotivou konstruktéra Georga Stephensona mezi anglickými městy Stockton a Darlington na trase dlouhé 40 km. Byla to revoluční změna, která nahrazovala koňské povozy, začaly se budovat

tratě a postupně přecházela přeprava zboží a cestujících na železnici. Na našem území se první železnice objevila v roce 1832, kdy byla vybudována naše první koněspřežka mezi rakouským Lincem a Českými Budějovicemi. První parou tažený vlak pak přijel z Vídně do Břeclavi a následně také do Brna v roce 1839, tedy již před 179 lety. Národní dny železnice se konaly již v Olomouci, Děčíně, Brně, Břeclavi, Hradci Králové, Chebu a Bohumíně. Místo pro rok 2019 se už zná, oznámeno bude v listopadu. ○

## NDŽ VE ZNAMENÍ KŘTŮ

Při NDŽ se křtily dvě knihy, speciální kalendář i trojice televizních spotů.

### Kniha Historie státních drah 1918–2018

Vznik knihy kolektivu Pavla Beka iniciovaly ČD jako nástupce bývalých státních drah. Projekt podpořil také slovenský dopravce ZSSK či oba správci infrastruktury (SŽDC a ŽSR). Knihu je možné zakoupit v některých ČD centrech a dostupná bude i u vybraných knihkupců. Cena je 790 Kč.

### Kniha Železnice Českobudějovicka od počátku po současnost

Kniha autorů Jana Viktorý a Jiřího Kafky průřezem zachycuje všechna důležitá období na českobudějovické železnici a blízkém okolí. Nastihuje těžké začátky výstavby tratí, historii všech tří nádraží na území města a připomíná válečná i poválečná léta či normalizace. Kniha je doplněna snímky fotografa Milana Bindera. Výtisk je možné zakoupit u vybraných knihkupců a v několika ČD centrech za 590 Kč.

### Kalendář ČD 2019

Novinkou je i kalendář ČD pro rok 2019 fotografky Lucie Vysloužilové. Zobrazila v něm děti v různých drážních profesích. Ke koupi je za 250 Kč.



# Ekologickou očistu vozů zajistí nová myčka



## UMYJE REGIONOVU I ESO

Myčka umožňuje mytí bočnic a čela motorových vozů řad 810, 842 a 854, motorových jednotek 814+914 RegioNova, elektrických jednotek 650/651 RegioPanter, motorových lokomotiv řad 750 a 754, elektrických lokomotiv řad 242, 362, 363 a Taurus. U ostatních skříňových železničních vozidel včetně osobních vozů umožňuje také mytí bočnic skříní.

sluha není náročná, na dotykovém displeji stačí vybrat fotografii daného vozidla a navolit intenzitu. Vše ostatní pak zařídí počítač.

## Zatím ve zkušebním provozu

A jak vypadá proces očisty v praxi? V principu jde o stejný systém jako u silničních vozů. Stabilní umývač však v případě tohoto zařízení dokáže umýt celé soupravy, anebo jen samostatná vozidla. „Nemyje samozřejmě střechy elektrických lokomotiv, aby nepoškodil trakční výzbroj,“ upřesnil jeden z techniků ČD. Nečekejte ani sušící fukary. Místo nich je na skříní aplikován speciální vosk, jenž dokáže kapky vody shlukovat a prakticky beze stopy odvést z povrchu. Délka umývaného vozidla může být až 30 metrů. „Zkušební provoz končí na konci února příštího roku. Pak by měl následovat rutinní chod tohoto zařízení,“ dodal ředitel Janoušek.

Provoz ale dokáže zastavit mráz. „Již při poklesu venkovní teploty pod +3 °C dojde k automatickému odstavení technologie a odvodnění celého systému,“ potvrdil Vladimír Janoušek.

Jednokolejná hala o délce 37 metrů a šířce 7,8 metru je montovaná ocelová konstrukce s opláštěním z trapézového plechu. Výstavba umývače trvala necelých 10 měsíců. Celková cena realizace investiční akce činila 30,5 milionu korun. ○

**Národní dopravce zprovoznil v Českých Budějovicích novou myčku kolejových vozidel. Přispěje k dalšímu zvýšení kultury cestování, za den dokáže vyčistit až dvacítku vozidel. K mytí využívá i vyčištěnou dešťovou vodu. Nejen díky tomu je celý provoz velmi ekologický.**

Josef Holek | Foto: autor

**N**ová myčka kolejových vozidel zdobí zázemí národního dopravce v Českých Budějovicích. Projekt výstavby zařízení byl iniciativou Českých drah. Vést by měl ke zvýšení kultury cestování v regionu a na dálkových linkách vycházejících z jihočeské metropole. Systém je postavený na ekologických princi-

pech, kdy jsou veškeré splaškové vody po vyčištění opětovně využity.

„Myčka je nastavená na mytí všech vozidel, které v Jihočeském kraji jezdí. Lze ji ale nakonfigurovat na jakákoliv vozidla Českých drah,“ upřesnil Vladimír Janoušek, ředitel plzeňského Oblastního centra údržby Západ. Mycí proces lze nastavit do tří stupňů intenzity, od vyloženě ekologického, přes standardní až po intenzivní. „Chemie, kterou používáme, je kyselá i zásaditá pro zefektivnění procesu a zároveň zaručí, aby nebyl poškozen lak skříní,“ dodal.

Myčka dokáže každý den vrátit lesk dvaceti vozidlům. Splašková voda poté směřuje do obrovských sedimentačních nádrží, kde se vyčistí a shromáždí se v retenční nádrži a znovu se použije. Pouze na finální oplach si systém odebere čerstvou vodu z řadu. Do nádrží stéká i dešťová voda, která se následně taktéž využije. „O provoz se starají dva zaměstnanci a střídat se budou na směny,“ uvedl Janoušek. Ob-

## Generální ředitelství má novou strukturu

**D**alší úspora režijních nákladů a úprava organizační struktury tak, aby vytvářela přirozený rámec pro efektivní fungování vnitřních procesů. To je cíl změn, které na generálním ředitelství ČD vešly v platnost 1. října a budou účinné od 1. listopadu letošního roku. Změnu uspořádání provedlo představenstvo společnosti. Kromě jiného byly zrušeny dva odbory a změněny byly i názvy některých úseků. „Ve změnách se promítá odbornost příslušných členů představenstva do kompetencí k řízení odborných útvarů,“ uvedl Miroslav Kupec, předseda představenstva a generální ředitel ČD.

Vznikly tedy úseky pro provoz, obchod, ekonomiku a správu majetku. Zůstávají naopak úseky představenstva a předsedy představenstva. V úseku představenstva setrval pouze odbor interního auditu a kontroly (O17). Do úseku předsedy představenstva se ke stávajícím útvarům – kanceláři předsedy představenstva (KPP) a odboru právnímu (O25) – nově začlenily odbor personální (O10)

z úseku představenstva, odbor kolejových vozidel (O12) z někdejšího úseku techniky, servisu a majetku a odbor strategie a správy majetkových účastí (O19).

## Změny i v úsecích náměstků

Do nově zformovaného úseku pro provoz přešla většina činností odboru provozu osobní dopravy (O11), který se spojil s odborem provozu kolejových vozidel a má nové označení O18. Ze stávající-



ho úseku techniky, servisu a majetku sem přešel i odbor správy a údržby kolejových vozidel (O20).

Jak bylo předesláno, úsek osobní dopravy byl transformován na úsek pro obchod. „Prakticky beze změny zůstává odbor cenotvorby a produktové komunikace (O14). Úsek spolupráce s regiony byl začleněn do úseku obchodu. Odbory obchodu osobní dopravy, tedy O16, a nově i O15, jsou přejmenovány na odbory regionální dopravy (O15) a odbor dálkové dopravy (O16) a jejich struktura je obdobná,“ vyjmenoval změny Michal Štěpán, náměstek generálního ředitele pro obchod a člen představenstva.

Již bývalý úsek techniky, servisu a majetku se přejmenoval na úsek správy majetku a jsou v něm stále začleněny odbory centrálního nákupu a logistiky (O8) a správy a prodeje majetku (O32). Nicméně do posledně jmenovaného se včlenily i činnosti zrušeného odboru správního (O4). Úsek ekonomiky a informatiky se přejmenovává na úsek ekonomiky, jeho útvarová struktura se nemění. (hol)

# Oslavy RDŽ v regionech: historie i moderna

Hned na několika místech ČR se během září uskutečnily regionální Dny železnice. Ještě před hlavními slavnostmi v Českých Budějovicích se slavilo v Praze, poslední zářijový a zároveň prodloužený víkend pak v Horažďovicích a také na Ostravsku a v Brně. Tím letošní regionální oslavy skončily. Fanoušci železnice při nich mohli vyrazit celkem na osm míst republiky.

Martin Harák, Josef Holec | Foto: autoři

Metropole hostila oslavy regionálního Dne železnice, respektive Pražský železniční den třetí zářijovou sobotu. České dráhy s partnery připravily bohatý program ve stanicích Praha-Smíchov a Praha-Uhřetěves. Návštěvníky čekal bezpočet jízd vlaků všech trakcí. Cestu na pražskou železniční událost roku si našlo zhruba patnáct tisíc návštěvníků.

Vlaky jezdily mimořádně mezi oběma nádražími. Na trase se představila parní lokomotiva Šlechtična 475.179 v soupravě s historickými vozy řad Bai a Ce a doprovodným řady WLAB. Do Říčan zajížděla souprava s patrovými vozy řady Bpjo a historickým elektrickým strojem 141.004 na straně jedné a na druhé pak s modernějším 150.209.

## Dorazil Vectron i žralok

Národní dopravce se ale neprezentoval jen historickými skvosty. Do provozu byla nasazena moderní motorová souprava RegioShark a elektrický InterPanter. V Uhřetěvsi si lidé mohli prohlédnout expozici poštovního vozu řady Post w a pokochat se historickou motorovou lokomotivou T 212.0581. Velký zájem byl i o prohlídku strojů Siemens Vectron v barvách ČD Cargo.

Smíchov, kromě historické páry a soupravy s Banánem a Bobinou, lákal jízdami motorovým vozem M 131.1130, retro soupravou s párou 213.902, motorovou mašinou T 211.0741 a řazenými vozy řad Ce a Dsd. „S tímto vlakem lidé zamířili na krátký výlet do Prokopského údolí. Hurvínek jezdil jen po nádraží,“ upřesnil Jakub Goliáš, obchodní ředitel pražského Regionálního obchodního centra ČD s tím, že k vidění byl i stroj T 478.1008. „Dorazil také nejmodernější



kousek z vozidlového parku ČD, a to stroj 193.292,“ dodal Goliáš. Mimořádně se mohla veřejnost podívat na odstavné nádraží v pražské Michli, kam jezdil CityElefant.

## Program i pro děti


Regionální dny železnice tím ale pro tento rok nekončily. Ještě na svátek svatého Václava se další konal v západočeských Horažďovicích. Po celý den si návštěvníci užívali jízdy vlaků v čele s parní lokomotivou 313.902 mezi Horažďovicemi předměstím a Sušicí anebo historickým autobusem ŠL 11. Ten naopak mířil do Strakonice.

Řada příznivců železnice navštívila i výtopnu s historickými lokomotivami. „Na malé i velké obdivovatele čekaly modelové železnice. Dalšími zajímavostmi byly drezína soukromého vlastníka pana Zahrádky nebo výstava o historii železnice ze soukromé sbírky pana Simbartla,“ doplnil Vladimír Kostelný, ředitel plzeňského ROC ČD s tím, že akci navštívily více než tři tisíce návštěvníků.

## Oslavy v Ostravě a Bohumíně

Parní lokomotiva Rosnička a na postrku nulková Bobina – to byla základní souprava nostalgického vlaku, který sloužil pro potěchu všem účastníkům Regionálního dne železnice na Ostravsku. Poslední zářijovou sobotu si zájemci o železniční dění mohli prohlédnout současné i historické lokomotivy v bohumínském depu nebo se zúčastnit exkurzí po pracovištích SŽDC v Ostravě. České dráhy zabezpečily nejen parní vlak, který dvakrát svezl zájemce okružní jízdou z Bohumína přes ostravské stanice Stodolní, Kunčice, Vítkovice a Svinov, ale také jedinečnou zážitkovou jízdu z Bohumína po tratích ostravsko-karvinského uhelného revíru v čele



s mohutným strojem 742.366. Ostravský dopravní podnik navíc vypravoval v půlhodinovém intervalu mezi hlavními nádražími a Výstavištěm dvě historické tramvaje typu Tatra T 1 a T 2 a po areálu ostravské hlavní stanice jezdila RegioNova do míst, která běžně nejsou veřejnosti přístupná. Součástí oslav na Ostravsku byl i doprovodný program. 

## Na řešení úsekového měření rychlosti se podílí i ČD - Telematika

Doprava v západočeské metropoli bude opět o něco bezpečnější. V šesti ulicích statutárního města Plzně se uskuteční instalace zařízení pro úsekové měření rychlosti. Hlavním dodavatelem je společnost SUPTel, významným subdodavatelem pak ČD - Telematika.

Instalované zařízení bude v Plzni automaticky měřit průměrnou rychlost vozidel v příslušném úseku a bude dokumentovat eventuální překročení nejvyšší povolené rychlosti. Problémem není ani zdokumentování přestupků při zhoršených povětrnostních podmínkách či v noci, a to včetně registrační značky vozidla a tváře řidiče i ve velmi vysokých rychlostech. Zařízení také umožňuje vyhledávání odcizených vozidel.

„Každý projekt vedoucí ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu má veliký smysl. Jsme rádi, že se Plzeň zařadila mezi další velká města, která využívají naše technologie, ať již se jedná třeba o řešení zlepšující parkování, nebo přispívající ke zvýšení bezpečnosti silniční dopravy,“ uvedl Peter Hudák, obchodní ředitel ČD - Telematiky.

Instalace se v dohledné době uskuteční na vybraných úsecích ulic Karlovarská, Folmavská, Koterovská, Sukova, Edvarda Beneše a Plaská. První tři ulice budou zařízením osazeny do konce letošního roku, další pak v průběhu roku 2019.

(red)



## Další nádraží poskytují připojení k internetu zdarma

Ostrava hlavní nádraží, Ostrava-Svinov a Olomouc hlavní nádraží jsou dalšími železničními stanicemi pokrytými sítí wi-fi s bezplatným přístupem k internetu. Cestující využívající těchto nádraží i případní návštěvníci se mohou připojit k internetu prostřednictvím služby Free WiFi poskytované společností ČD - Telematika. Jako první nabídky bezplatné připojení k internetu také stanice Brno hlavní nádraží a Plzeň hlavní nádraží.

„Pokrytím dalších pěti nádraží pokračujeme v projektu poskytování naší služby Free WiFi v prostorách významných železničních stanic,“ uvedl Mikuláš Labský, ředitel úseku Telekomunikační služby ČD - Telematiky. „Ohlasy z již pokrytých nádraží jsou velmi příznivé a naši službu v těchto objektech využívají stovky tisíc cestujících. Průkopníky byly stanice Praha hlavní nádraží, Praha Masarykovo nádraží a Pardubice,“ dodal Labský. Obsah internetu dostupného prostřednictvím Free WiFi není nijak filtrován. Služba je postavena na americké technologii Ruckus Wireless s vysokou mírou zabezpečení.

Mezi stanice pokryté službou Free Wifi patří Praha hl. nádraží, Praha Masarykovo nádraží, Pardubice hlavní nádraží, Ústí nad Labem hlavní nádraží, Hradec Králové hlavní nádraží, Zlín střed, Ostrava hlavní nádraží, Ostrava-Svinov, Olomouc hlavní nádraží, Brno hlavní nádraží a Plzeň hlavní nádraží. České Budějovice se službou Free Wifi dočkají po plánované přestavbě nádraží.

(red)

TÉMA

# Nelehká cesta elektrifikace v NDR



Německo patřilo k průkopníkům elektrifikace železnic, přesto po 2. světové válce prošel elektrický provoz v bývalé NDR hodně divokým vývojem plným zvrátů. V polovině 50. let 20. století stáli tamní železničáři navzdory mnohaleté tradici prakticky v bodě nula. Negativně se na tom podepsaly i válečné reparace.

Petr Štáhlavský | Foto: Wikipedia, autor, Werner & Hansjörn Brütze

Před válkou dosáhla elektrifikace německých drah přibližně 2 000 kilometrů rozdělených do tří hlavních oblastí. Na jihu to byla největší síť na území Bavorska a Bádenska-Württemberska, druhá byla označena jako Mitteldeutschland a nacházela se v okolí Lipska, Halle a Magdeburgu a poslední pokrývala průmyslové Slezsko.

### Elektrický provoz zastavily reparační

Po 2. světové válce byl elektrický provoz částečně poměrně rychle obnoven, ale zatímco v okupačních zónách USA, Británie a Francie se brzy začalo s další elektrifikací a vývojem moderních lokomotiv, v sovětské zóně přišel rychlý konec elektrického provozu. Už 29. března 1946 nařídila okupační správa demontovat veškerá funkční elektrotechnická zařízení, dráty a vše i s lokomotivami bylo odsunuto daleko na východ do Sovětského svazu jako válečná reparační. Jednalo se skoro o 300 kilometrů tratí, celkem o 1 000 kilometrů elektrifikovaných kolejí a desítky lokomotiv.

Na lepší časy se začalo blýskat až po vzniku NDR na podzim 1949. Už v nadcházejícím roce rozhodlo vedení německých komunistů, že je třeba obnovit elektrifikaci na vytížených tratích středního Německa. Vstoupilo do jednání se Sovětským svazem, který vyměnil nepoužívaná a většinou venku špatně skladovaná zařízení a lokomotivy za 355 moderních vagonů pro dálkové vlaky z vagonky v Ammendorfu.

### Nový začátek se starou technikou

V letech 1952 a 1953 se ze Sovětského svazu vrátila potřebná zařízení a předválečné lokomotivy. Většina vrácené techniky byla ve špatném stavu. U lokomotiv šlo o rychlíkové řady E04, E05, E17, E18, E21 a nákladní E77, E94 a E95. Ve velkém byly zastoupeny univerzální lokomotivy E44, které zahájily v červenci 1955 provoz na prvním, 36 kilometrů dlouhém znovu

elektrifikovaném úseku Halle Hbf/Güterbahnhof – Köthen. Ten byl ještě v prosinci prodloužen o dalších 35 kilometrů do Schönebecku na hlavní trati Lipsko – Halle – Magdeburg. Napájení zajišťovala stejně jako před válkou drážní elektrárna v Muldensteinu u Bitterfeldu. DR zahajovala provoz celkem se 14 lokomotivami E44 po generální opravě.

Smutně v tu chvíli vyšlo srovnání s DB působící ve Spolkové republice Německo (SRN). Díky tomu, že západoněmecké železnice nebyly po válce vyrabovány vítězi a naopak se přistoupilo k rychlé obnově země, disponovala DB v roce 1955 už 2 000 kilometrů elektrifikovaných tratí a prototypy moderní jednotné řady lokomotiv, které začaly vyjíždět z průmyslových podniků v roce 1956 ve velkých sériích. O pět let později dosáhla elektrifikovaná síť v SRN od Bavorska po Porúří a měřila tři a půl tisíce kilometrů. DB měla 942 elektrických lokomotiv, z toho 435 bylo nových z rodiny poválečné jednotné typové řady (E10, E40, E41). V NDR ve stejné době dosáhla elektrifikace s 320 kilometry prakticky předválečný rozsah a v provozu byla pouhá stovka předválečných elektrických lokomotiv.

### Nafta zvítězila nad elektřinou

Naděje na zlepšení přišla v roce 1958 na 5. sjezdu východoněmecké komunistické strany SED. Ten vytyčil ambiciózní plán elektrifikace. Počítalo se

Mapa východoněmecké železniční sítě z roku 1985. Červeně vyznačené úseky jsou elektrifikované.



### MYSLELI TAKÉ NA 25 KV 50 HZ

Až do poloviny 60. let 20. století se v NDR také uvažovalo o přechodu na 25 kv 50 Hz. Nakonec k němu nedošlo. Touto soustavou byl elektrifikován pouze ostrovní provoz na horské 30 kilometrů dlouhé a sklonově náročné (až 60 ‰) železnici Rübelsandbahn v Harzu, hojně využívané těžkými vlaky s vápencem. Elektrický provoz byl zahájen 1. srpna 1966 celkem 15 lokomotivami řady E 251 z LEW Hennigsdorf. Lokomotivy vycházely z řady E 11/E 42, byly ale 6 nápravové (Co'Co') s výkonem 3 300 kW a tažnou silou až 373 kN. Maximální rychlost byla pouze 80 km/h. Hmotnost dosahovala 124 tun. Lokomotivy dojezdily v roce 2004 pod novým značením 171.

Pro systém 25 kv 50 Hz vznikl v roce 1967 v LEW Hennigsdorf také jediný kus lokomotivy označený E 211 (Bo'Bo', 80 tun, 160 km/h, 3 360 kW). NDR ho chtěla exportovat na náročné zahraniční trhy. Tomu odpovídal moderní design s panoramatickými čelními skly připomínajícími např. některé lokomotivy z produkce ASEA. Stroj byl testován i v Československu, ale do sériové výroby se nedostal a v roce 1982 byl sešrotován.



Původní nátěr elektrických lokomotiv, který v 70. letech nahradila kombinace vínové červeně s bílými proužky.



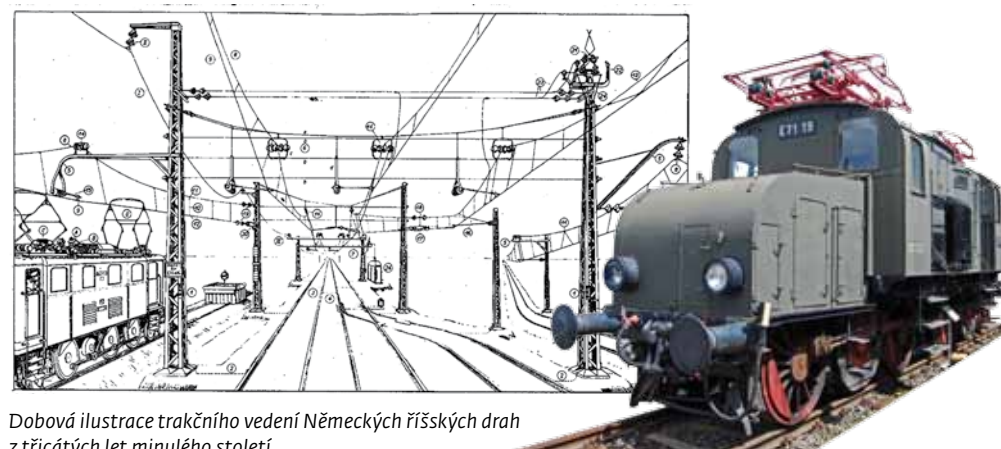
Sériová podoba lokomotivy řady 250 se návštěvníkům jarního veletrhu v Lipsku představila v roce 1982.



Lokomotiva E44 na nádraží v Lipsku v roce 1958

s tím, že do roku 1960 stoupl podíl elektrické trakce na výkonech železnice z 5 na 13 procent a do roku 1970 měly být elektrifikovány železniční magistraly z Lipska a Drážďan do Berlína. Záměr byl takový, že v roce 1980 bude elektrifikace pokrývat 28% železniční síť. Nové lokomotivy měl dodat podniku LEW Hans Beimler v Hennigsdorfu.

Plány to byly smělé, ale jak už to u socialistické ekonomiky bývalo, naplnění jich došla jen část. Na svém zasedání 17. března 1966 roz-



Dobová ilustrace trakčního vedení Německých říšských drah z třicátých let minulého století

hodla rada ministrů NDR upřednostnit motorovou trakci před elektrifikací. Levná ropa ze Sovětského svazu a dodávky silných dieselelektrických lokomotiv slibovaly ekonomicky zajímavý provoz motorové trakce. Rychlý nástup dieselelu se zdařil. Jejich výkony stouply z 3% v roce 1965 na 72% v roce 1978. Zato elektrifikace se zpomalila. Koncem roku 1969 bylo elektrifikováno jen 962 kilometrů tratí hlavně v Sasku a v Durýnsku a za dalších 10 let přibýlo pouze 320 kilometrů.

### Nová Dřevěná koloběžka

S rozvojem elektrifikace na přelomu 50. a 60. let byla potřeba nové lokomotivy. Vývojem a výrobou byla pověřena lokomotivka v Hennigsdorfu, která ve druhé polovině 50. let dodala 59 elektrických lokomotiv řad EU 04 a EU 05 pro polské PKP (1954–1958, 110 km/h, Bo'Bo'/Co'Co', 1 680 kW / 2 520 kW, 3 kV ss). Nejprve se v NDR pokusili získat licenci na výrobu úspěšných západoněmeckých lokomotiv E10, když neuspěli, pustili se do vlastního vývoje. DR se snažila podobně jako západoněmecká DB získat jednotnou konstrukci, z níž by se odvodily mírně odlišné lokomotivy pro různé úkoly.

Konstruktéři z NDR měli štěstí, že mohli sledovat vývoj elektrické lokomotivy E 499.0 ve Škodovce, která vycházela ze švýcarské licence získané na konci 40. let. Díky tomu mohli odvodit mechanickou část od „pramáti“ moderních elektrických lokomotiv švýcarské Ae 4/4 BLS. Elektrickou část převzali z předválečné řady E18. Motory byly nové konstrukce. První dva prototypy řady E 11 se objevily na kolejích v roce 1961 a po náročných zkouškách byla o dva roky později zahájena sériová výroba. LEW Hans Beimler Hennigsdorf pak dodal v letech 1962 až 1976 celkem 96 rychlých lokomotiv E 11 a 292 pomalých univerzálních lokomotiv E 42.

Rychlíková E 11 měla dopravit více než 5000 nových rychlíků na stoupání 5 promile maximální rychlostí 120 km/h a vlak o hmotnosti téměř 600 tun na stoupání 10 promile stále rychlostí až 100 km/h. Pomalejší E 42 byla určena pro nákladní vlaky a osobní spoje, proto ji technici vybavili dvoučlenným řízením a ovládním z řídicích vozů. Na rovině dopravila nákladní vlak o hmotnosti 1 800 tun rychlostí 80 km/h a na stoupání 5 promile vlak o hmotnosti 1 000 tun ještě rychlostí 60 km/h.

Lokomotivy to byly jednoduché a spolehlivé. Dojely i s různými závadami, třeba pouze na tři motory. U personálu se tak těšily oblibě, i když vybavení jejich kabin bylo jednoduché a jízdní komfort nevelký. Proto si vysloužily přezdívku Holzroller, což lze přeložit jako dřevěná koloběžka. Starší generace si možná vzpomene na velmi jednoduché dětské koloběžky ze dřeva, které se prodávaly také v Československu.

E 11 a E 42 se uplatily na elektrifikovaných tratích od Drážďan přes Lipsko a Erfurt do Magdeburgu a později po celé NDR. V provozu vydržely do 90. let, kdy byly ve velkém vyřazeny. Některé stroje byly prodány soukromým dopravcům a několik se jich nachází ve sbírkách železničních muzeí a spolků. Zajímavý byl osud dvacítky strojů E 42, jež se na začátku 90. let dostaly do Švýcarska. Přibližně 10 let tam sloužily u různých soukromých dopravců kvůli nedostatku vlastních lokomotiv.



Bílá lady DR 212 na lipském jarním veletrhu v roce 1982

### Kontejner na šesti nápravách

S rostoucí zátěží se ovšem zjistilo, že nové lokomotivy jsou příliš slabé. Ani dvojice pomalých E 42 neposkytovala dostatečnou sílu pro rozjezd nejtěžších vlaků s uhlím, chemickými produkty a stavebním materiálem. Rychlá E 11 pak začala mít problémy dosahovat maximální rychlost se stále těžšími rychlíky. Proto se začalo uvažovat o stavbě výkonné šestinápravové lokomotivy označené jako E 51. Její vývoj se ale kvůli vyřízení průmyslu dlouhodobě oddaloval. Teprve v roce 1974 vyjela z LEW Hennigsdorf trojice nových lokomotiv řady 250.

Lokomotivy charakterizoval jednoduchý design připomínající nejvíc ze všeho obyčejný dlouhý kontejner a konstruktéři v nich poprvé využili elektroniku. Díky tomu dostaly přílehavou přezdívkou elektronický kontejner.

Sériová výroba se uskutečnila po náročných zkouškách prototypů v letech 1977 až 1984 a stroje našly uplatnění ve vozbě všech druhů těžkých vlaků od expresů po nákladní spoje. DB Cargo a několik soukromých dopravců je využívá i dnes k dopravě těžkých nákladních vlaků na území celého Německa.

### Probuzení z ropného snu

Nic netrvá věčně a o cenách to platí dvojnásob, i když jsou součástí plánované socialistické ekonomiky. Druhá ropná krize v roce 1979 zna-



Prototyp 212.001 během zkušebních jízd v Halle v roce 1983

menala značné zdražení ropy na celém světě a ceny zvedl i Sovětský svaz svým středoevropským satelitům. Provoz velkých diesellových lokomotiv se ze dne na den prodražil. DR byla největší odběratel pohonných hmot v NDR. Ročně potřebovala kolem 800 000 tun, což byla až čtvrtina veškeré tamní spotřeby. Přitom na elektrickou trakci připadalo necelých 18 procent výkonů realizovaných na 1 282 kilometrech tratí. Ve stejnou dobu západoněmecká DB zajišťovala v elektrické trakci 83 % výkonů na téměř 11 000 kilometrech elektrifikovaných tratí. Zatímco v NDR byl podíl elektrifikovaných tratí 11 %, v SRN to bylo 37 %.

### Přehled elektrických lokomotiv 15 kV 16,7 Hz dodávaný DR po roce 1945

Řada DR	E 11 / 211	E 42 / 242	250	212	243	212	230	252
Řada DB	109	142	155	-	143	112	180	156
Rok výroby	1960–1963 a 1970–1976	1962–1976	1974/1977 –1984	1	1984–1991	1990–1994	1988–1991	1991
Počet	96	292	273	1	646	129	20	4
Max. rychlost	120 km/h	100 km/h	125 km/h	140 km/h	120 km/h	160 km/h	120 km/h	125 km/h
Trvalý výkon	2 740 kW	2 740 kW	5 100 kW	4 220 kW	3 540 kW	4 000 kW	3 080 kW	5 580 kW

Energetická krize přinutila německé komunisty k akci. Na 9. sjezdu strany v roce 1976, už po první ropné krizi, přehodnotili priority, ale až po 10. sjezdu v roce 1981 a sjezdu mládežnické organizace FDJ o rok později začaly přibývat ročně stovky kilometrů elektrifikace. Mládežníci si vzali nad projektem záštitu a na výstavbu elektrifikace jich bylo až 1 200. Dokonce jednu jednotku SVT 175 známou u nás z Vindobony upravili na pojízdný mládežnický klub. V letech 1982 až 1984 byl elektrifikován berlínský okruh a berlínská nádraží, 18. května 1985 začal elektrický provoz mezi Berlínem a Rosstockem, v dubnu 1986 byl slavnostně dokončen tisíce kilometrů elektrifikace od 10. sjezdu SED. Elektrifikovaná síť v tu chvíli měřila 2 279 km a do pádu Berlínské zdi v roce 1989 se ještě rozrostla na více než 3 300 km. Podíl elektrické trakce na výkonech DR v tom roce dosáhl 52 %.

### Přichází Bílá lady

Komunistickými sjezdy schválená elektrifikace potřebovala také nové lokomotivy, a proto byl v roce 1980 pověřen znovu podnik LEW Hennigsdorf vývojem nové čtyřnápravové univerzální lokomotivy. Poprvé se představila v březnu 1982 na jarním lipském veletrhu.

Lokomotiva zaujala designem, především v NDR netypickým bílým lakem s dvojicí proti sobě otočených červených „hokejek“. Díky tomu si vysloužila přezdívkou Bílá lady. Uvnitř se nacházela nejmodernější východoevropská technika včetně dostupné elektroniky.

Konstruktéři k projektu přistoupili velkoryse a vytvořili lokomotivu pro rychlost až 160 km/h, i když byla převodována jen na 140 km/h a po první fázi testů byla rychlost ještě snížena na původně požadovaných 120 km/h. DR nepočítala s rychlejšími lokomotivami, protože na síti neměla rychlejší úseky. Nové označení bylo 243.

Sériové stroje vyjely z lokomotivky poprvé v roce 1984 a vyráběly se 8 let. Za tu dobu bylo dodáno 646 mašin různého provedení. Některé byly například doplněny o vícečlenné řízení nebo o ovládání z řídicích vozů. Svým počtem se jednalo o druhou nejrozšířenější řadu lokomotiv ve střední Evropě po západoněmecké 140 (E 40). Po sjednocení Německa se uplatnily v regionální osobní dopravě a nákladní službě prakticky ve všech spolkových zemích a slouží dodnes, i když je už začala vytlačovat modernější vozidla.

Po deseti letech se také vyplatil velkorysý přístup lokomotivky v Hennigsdorfu, když po roce 1989 začala rekonstrukce tratí DR na 160 km/h. Díky tomu mohla rychle dodat v letech 1990 až 1994 celkem 129 rychlejších strojů, které byly znovu označeny jako řada 212, u DB jako 112, resp. některé po úpravách jako 114. To už se ale odehrávalo postupné sjednocení obou německých států a také železnic DR a DB.

Pro úplnost by měla ještě padnout zmínka o 20 dvousystémových lokomotivách řady 230, později 180, pořízených DR u české Škody Plzeň pro provoz mezi NDR a Československem a výrobě čtveřice prototypových šestinápravových lokomotiv řady 252, později 156, které v roce 1991 vyjely z LEW Hennigsdorf. To už se ale dostáváme do historie železnice ve sjednoceném Německu, což je jiná kapitola. ○

# Stošedesátkou jezdil jako jeden z prvních

Poprvé se začalo na české železnici jezdit vyšší rychlostí od května 1988, kdy byl upraven na rychlost 140 km/h úsek Zaječčí – Šakvice na jižní Moravě. Od JŘ 2000/2001 padla hranice 160 km/h a vybrané vlaky mohly touto rychlostí uhánět nejen na jižní Moravě, ale také z Chocně do Uherska a na vybraných úsecích mezi Úvaly a Kolínem. Na tuto rychlost byly zpočátku vyčleněny pouhé dvě lokomotivy řady 350, na nichž se s několika kolegy střídal Josef Vykydal.

Martin Harák | Foto: autor

Stal se jedním z úplně prvních „pilotů“ strojů určených pro rychlost 160 km/h. Dnes již emeritní strojvedoucí z břeclavského depa vzpomíná nejen na počátky rychlých strojů, ale i na svoji kariéru na dráze.

## Strojvůdcování osudem

Po zdárném ukončení studia na dopravní průmyslovce v Břeclavi nastoupil Josef v červnu roku 1973 k tehdejšímu Československým státním drahám. V ono první léto jezdil jako pomocník strojvedoucího, aby si zanedlouho odešel „odkroutit“ tehdy povinnou dvouletou vojenskou službu. Když se vrátil z vojny domů, čekalo ho v domovském depu v Břeclavi tradiční depařské kolečko, tedy zácvik na dílně, vozmistrování a pak i jízdní zácvik v posunovací službě. Vyvrcholením snahy bylo úspěšné vykonání všech zkoušek a Josef Vykydal se stal 1. ledna 1977 samostatným strojvedoucím. Po nákladní vozbě přesešel na vlaky osobní dopravy. „S jízdou jsem byl jednoznačně spjatý, protože to byl můj osud. Jsem rád, že jsem byl jeden z malé skupiny břeclavských strojvedoucích, kdo měl v roce 2005 hotové zkoušky na první české rychlovlaky Pendolino. Současně jsem vozil expresní spoje lokomotivami řad 362 a 350. Ke konci své kariéry jsem byl často na stanovištích rakouských Taurusů nebo škodoväckých třistaosmdesátek,“ vzpomíná na začátky u železnice.

Později dostal nabídku jít pracovat jako strojmistr na plný úvazek, nakonec ji však odmítl. Nechtěl si prý sednout na dvanáct hodin mezi čtyři stěny, neboť by ho to nebavilo. „Práce strojmistra, kterou jsem občas jako záskok vykonával, sice byla zajímavá, ale ne jako denní chléb. Potřeboval jsem změnu, a změna je život. Ve strojmistrování jsem se jednoduše nenašel. Když člověk jede vlakem, obzvláště pak na lokomotivě, tak vidí měnící se krajinu, potkává se s řadou leckdy neznámých lidí, a tak se tato práce pro mě stala zajímavější a pestřejší,“ vysvětluje.

## Rychlost 160 km/h výzvou

Alfou a omegou Josefový kariéry se stalo vedení prvního páru mezinárodních vlaků EuroCity 70/71, spojujících Vídeň s Prahou,



Jožka Vykydal v dobách své aktivní služby na stanovišti bratislavské Gorily 1. listopadu 2015

## JOSEF VYKYDAL

V roce 1973 nastoupil k ČSD jako kandidát strojvedoucího. Nejprve jezdil jako pomocník, po absolvování základní vojenské služby v roce 1975 prošel dílnskou službou a zácvikem na vozidla elektrické trakce. 1. ledna 1977 se stal strojvedoucím a nejprve jezdil na místním posunu, později v čele nákladních vlaků směrem na Bratislavu, Trnavu a také Kutnou Horu. V roce 1993 dostal oprávnění i na vozbu motorové trakce a začal vozit rychlíky v mezinárodním turnusu mezi Slovenskem a Prahou. Od roku 2002 občas pracoval jako strojmistr a v roce 2005 vykonal zkoušky na vlaky Pendolino a o něco později i na rakouské stroje Taurus. Na podzim 2017 odešel po 44 letech aktivní služby do penze.

jež u nás začaly jezdit stošedesátkou. Až o něco později se přidaly vlakové spoje 170/171 Budapešť – Berlín. „Odkazníva jsem miloval svižnou jízdu. Mezi kolegy jsem možná byl pověstný tím, že umím eliminovat různá menší zpoždění až třeba na nulu. Nebylo v tom nic převratného, šlo jen o to se sžít s mašinou a umět využít všech jejích trakčních vlastností. Proto jsem vlaky na rychlost 160 km/h přivítal s nadšením,“ vypráví emeritní strojvedoucí. První stroje na vysokou rychlost byly původní pražské, později bratislavské Gorily či Krysy řady 350, které má nyní v majetku slovenský dopravce ZSSK. „Nejprve šlo o mašiny čísel 007 a 011, kde byl koncem roku 2000 zabudován vlakový zabezpečovač Mirel, další stroje je postupně následovaly až od poloviny roku 2001.“

První rok provozu jezdili na obou strojích se strojvedoucími často i instruktoři jízdy z Břeclavi a Prahy, kteří průběžně zjišťovali, jak se lokomotivy chovají při vysokých rychlostech. Josef vzpomíná, jak při jízdě vyšší rychlostí mašiny zprvu vibrovaly do všech stran. „Zkoušely se různé typy tlumičů, aby se při vyšších rychlostech omezily vibrace, jež byly dosti nepříjemné. Nemalý problém byl i u trakčních motorů, kde docházelo k velmi častým přeskokům. Dnes je už všechno zcela bez problémů, byt jde o letité stroje sloužící čtyřicet let v provozu. Tenkrát bylo dost

různých závad, přece jen šlo o přetočené stroje ze 140 na 160 km/h, a tak jsme byli někdy jako spisovatelé,“ říká Vykydal. „Popisovali jsme závady a chování lokomotiv, příčinu pak hledali v dílnách Rušňového depa Bratislava. Spolupráce mezi břeclavskými strojvedoucími a depem Bratislava byla výborná, a tak se závady operativně odchyťovaly, aby stroje nezůstávaly zbytečně stát. Šlo především o období prvního grafikonu 2000/2001, částečně pak ještě o další rok. Po krátké době si všechno sedlo a my jsme se stroji mohli strávit řadu bezproblémových hodin na ose Štúrovo – Břeclav – Praha a zpět,“ dodává.

Dnes je v důchodu a věnuje se na Břeclavsku svému obrovskému hobby. Tím je pěstování různých vinných odrůd a výroba kvalitního vína. ○



# Protivín vs. České Budějovice

Protivín i České Budějovice se mohou pochlubit pivovarem, města spojuje trať č. 190, v každém zastavují rychlíky Českých drah, jsou na jihu Čech. A co mají ještě společného? V obou najdete nádražní restaurace, které jsme se vypravili vyzkoušet. Co v nich lze zažít a proč už nechci do smrti pozřít eidam?

Josef Holek | Foto: autor

Kolem poledního můj žaludek už bije na poplach. Chce jíst a pít! Dopřeji mu útěchy a usedám v protivínské nádražní restauraci. Sedět na pivní „pouťové“ sestavě není v hospodě nic extra. Ale stolů a židlí tu mají viditelně málo, řešení to není marné. Snad se majitel v blízké budoucnosti polepší a doplní komfortnější sezení.

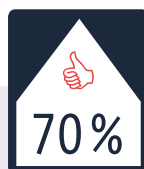
Slečna výčepní mi jde ochotně vstříc. Prý co si dám. Inu, jedno pivo a něco, čím bych umlčel kručící břich. „Máme pizzu,“ navrhuje ob-



- bezvadný výhled na vlaky
- dobře ošetřené a perfektně vychlazené pivo
- milá obsluha
- kulturní život



- nepohodlné sezení (pivní sestavy)
- místo pizzy spíše slaná buхта



sluha. Neváhám, vybírám oblíbenou capricciosu. Než se upeče, mám čas se tu trochu rozhlédnout. Několikero elektronických terčů dává tušit, že tu mají rádi šipky. Proč ne, tohle do pořádné hospody patří a prý tu pořádají i turnaje. Hraje tu i muzika, která by mohla být na můj vkus tišší. Ke klidnému požitku z pokrmu se hlasitý rock moc nehodí. Milé zároveň je, že je odsud bezvadný výhled na peron a vlaky. Zejména Plecháčů v čele rychlíků mířících z Plzně do Českých Budějovic a Brna je tu habaděj. Stejně jako motorových RegioNov anebo Kvater.

To už mi ale pod nosem přistává orosený protivínský Platan. Dříve se zdejšímu pivu přezdívalo lečjak, často nepublikovatelně. Prý bylo dobré na zácpu, ale těžko říci. Mně ale v teplém počasí chutná, je bezvadně ošetřené a míru trefila slečna výčepní bezvadně. Ceny různých silných piv zdejšího pivovaru okolo dvaceti korun přilákají opravdu široké spektrum konzumentů. Jen tak posedět sem chodí po šichtě železničáři, turisté anebo senioři, kteří přijeli do města a k poledni se vrací domů. A sedět v horku na peroně se jim nechce.



50%

### Jen na pivo

Konečně je tu pizza. Mega pizza. Nikoliv co do chuti, ale velikosti. Šíře je klasická, ale ta výška? Na poměrně vysokém těstě jsou nasazené ingredience a překryté vrstvou eidamu a (možná) mozzarely. Než se dostanu do půlky, nemám problém. Pizza je ale zatraceně výživná, holt eidamem nešetřili. Ale na druhou půli bych potřeboval sbíječku. Ona slavná a Čechy milovaná červená cihla nakrájená na tučné plátky zchladla, ztvrdla a utvořila na povrchu neprostupnou vrstvu. Chuť mé oblíbené capriciosy neexistuje, přezvykují jen kusy studeného sýra. Kulinařský zážitek za všechny prachy. Přesněji řečeno za zhruba sto korun.

Přijít do protivínské nádražky jen tak na pivo anebo něco malého na zub, není špatný nápad. Večery při šípkách a vesnická atmosféra ve spojení s železnicí mají ledacos do sebe. Ale pizzu, která se pyšní přídomkem domácí, příliš nedoporučuji. Nehledě na hlučící reproduktory. Naopak ocenit lze dobré pivo, prostor, výhled na vlaky a fakt, že tu ze zdi nečpí zažraný cigaretový kouř.

### V Budějovicích bez jídla...

Českobudějovická nádražka láká na menší a čistší prostředí. Komu ale vadí typický hospodský ruch (neplést se řvoucím rádiem), ať sem raději nechodí. Místní restauraci navštěvuje řada štamgastů. Jsou trochu hluční, ale k podnikům tohoto typu jistá dávka pozitivních emocí zalitých pivem patří. Dotváří typickou atmosféru, která už se moc nevidí.



- chutné pivo za slušnou cenu
- čisté prostředí
- milá a vstřícná obsluha



- zápach cigaret vanoucí ze zádveří
- absence pokrmů
- není vidět na trať

Příjemná paní hostinská přichází jen s nabídkou nápojů. Prý tady nevaří, ale poradí, kde se dobře najíst. Oceňuji její přístup a objednáвам turka a pivo. Beztak už jsem přecpaný eidamem. Ovšem pozor, v Českých Budějovicích bych čekal výhradně lístek složený z piv Budvaru. Tady ale nezůstali věrní pouze městskému pivovaru a čepují kromě budvarské dvanáctky i jedenáctistupňového strakonického Dudáka! Ale hostům asi chutná a ani já si nemohu stěžovat. Kromě toho je akorát vychlazené, chutné. Půllitr si tu cení na běžných 26 korun.

### ...a bez vlaků

Vrátím se k jídlu. Podle mého mínění by utopenec, horké párky anebo nakládaný hermelín zdejšímu chudému menu neškodily. Naopak. Hladový jedinec si chce dát k pivu svačtinu, jistě by jednoduché pokrmy ocenil. Zobat k pivu jen brambůrky anebo tyčinky? Toho se fakt nenajíte.

V nádražce se sedí dobře. Přístup je možný rovnou z rušné ulice, ze zastávky MHD, blízkost centra potěší. Horší je to ovšem s výhledem na vlak. Ten, vzhledem k utopené poloze pod prvním nástupištěm, prakticky neexistuje. Pro některé milovníky železnice tedy může hospoda ztratit na atraktivitě.

Jestliže si chcete zajít jen na pivo anebo pánáka, je budějovická nádražka dobrou volbou. Ceny slušné, paní hostinská se usmívá a udržuje podnik v pořádku a čistotě. Vadí jen cigaretový kouř, který se line zvenku, ze zádveří, a to nejen od hostů, ale i lidí čekajících na trolejbus. Milovníky šípek potěší trojice terčů, gamblery hrací automaty. ○



# Cesta rychlovlakem jako odměna za vysvědčení

Kniha za dobré vysvědčení už moc neletí, navíc za to z první třídy by byla spíše trestem. A tak mě napadlo, že svého syna majícího v oblibě vlaky a vše kolem nich v případě úspěšného zakončení prvního ročníku základní školy obdařím něčím originálním a v tuzemsku zatím nedosažitelným – jízdou rychlovlakem.

Michal Málek | Foto: autor

Pro zkušené cestovatele je jízda rychlovlakem věc vcelku rutinní, pro malého kluka z Čech zvyklého cestovat převážně autem už ale lákavé dobrodružství. Z praktických důvodů padla volba na sousední Německo a tamní vlaky ICE. Sice zde není tolik úseků pro rychlost 300 km/h jako ve Francii a Španělsku, je to však de facto za humny.

Jak už to u mých plánů bývá, z původně zvažované jízdy na otočku mezi Norimberkem a Mnichovem se nakonec vyklubala třídní mise přes sedm spolkových zemí. Za své vzala i idea čistě pánské jízdy, když se nám do týmu nenápadně vetřela i má žena. Výsledná trasa nakonec vedla přes Norimberk, Frankfurt nad Mohanem, Kolín nad Rýnem a Berlín.

Byť bych měl možnost pro cestu využít fipku, zvolil jsem jako běžný cestující nákup jízdenek přes internet. E-shop DB, který nabízí i základní komunikaci v českém jazyce, funguje intuitivně a při nákupu s dostatečným předstihem lze jízdenky pořídit za celkem rozumnou cenu. Před zaplacením si ještě jako malý bonus můžete porovnat svou uhlíkovou stopu s ostatními druhy dopravy a aktivovat zasílání e-mailových zpráv o případných mimořádnostech.

## Železniční historie v Norimberku

Pro cestu do Norimberku jsme zvolili autobusový spoj IC Bus DB. Ačkoliv jízdu autobusem zrovna nemám v oblibě a vždy se jí snažím vyhnout, nakonec mě vcelku příjemně překvapila. Místo v dvoupodlažní Setře hned za řidičem s velkým stolem a sedadly proti sobě nabídlo překvapivě dost prostoru pro mé dlouhé nohy, takže ty čtyři hodiny na dálnici se daly přežít bez větší újmy.

V Norimberku jsme se po ubytování v těsné blízkosti hlavního nádraží vydali na návštěvu zdejšího železničního muzea. Expozice v hlavní budově poutavou formou přibližuje dějiny železniční dopravy u našich západních sousedů. V přízemí se nacházejí i exponáty v život-



Muzeum Německých drah v Norimberku

ní velikosti. Vedle luxusních salonních vozů nebo první německé lokomotivy Adler z roku 1835 syna nejvíce zaujala podélně rozříznutá parní lokomotiva Nordgau. V patře pak jasně vedlo velké modelové kolejiště ovládané přes releové zabezpečení a množství precizně zpracovaných modelů.

## Ve stínu mrakodrapů

Druhý den ráno nastal den D a my se úderem osmé vydali spojem ICE 728 vedeným soupravou třetí generace. Prvotní radost z řazení první třídy vpředu a tím pádem očekávané možnosti pozorování cesty přes čelní sklo strojvedoucího záhy zkalila zneprůhledněná stěna,

oddělující jeho stanoviště a tichý oddíl. Volba, zda přes skleněnou stěnu bude vidět, je vždy na individuálním rozpoložení strojvedoucího a v i následném spoji jsme bohužel měli smůlu na stydlivého introverta. Když za Würtsburgem vlak konečně překročil dvousetkilometrovou rychlost a my skrze tunely a údolí mířili k Frankfurtu, mírné rozčarování rychle opadlo. Svůj podíl na tom ale jistě měly sladkosti v podobě Haribo medvídků, které nám co by pozornost podniku naservíroval průvodčí.

Ve Frankfurtu jsme měli naplánovanou tříhodinovou přestávku, kterou jsme využili k pozdní snídani na terase Galeria Kauhof s parádním výhledem na zdejší mrakodrapy a k procházce po nábřeží řeky Mohan.

Čekání na přistavení soupravy pro cestu z Frankfurtu do Kolína nad Rýnem jsme si krátily prohlídkou francouzského TGV.



Snídaně na střeše nákupního centra s panoramatem frankfurtských mrakodrapů



Čilý ruch na kolínském mostu Hohenzollernů

stranu z krátké procházky se nedá objektivně soudit celé město a místní nám navíc potvrdili, že zrovna okolí hlavního nádraží platí za nejproblémovější oblast.

Když už nás začaly bolet nohy, vrátili jsme se na stanici. Dvacet minut před odjezdem našeho dalšího spoje ve směru Kolín nad Rýnem se na odjezdové tabuli objevila nenápadná poznámka

fällt aus, což internetový překladač označil za zrušený spoj. V narvaném infocentru se nám naštěstí obratem podařilo vyřešit přebookování naší jízdenky i rezervace. Slečna za přepážkou nás odkázala na běžný spoj EuroCity ve směru Frankfurt Flughafen, kam měl dorazit jiný spoj ICE. Stěžejní část výletu tedy byla zachráněna a má drahá polovička, která si poznámky o zrušení všimla jako první, se chvíli mohla opájet pocitem nenahraditelnosti.

### Magická třístovka pokořena

Z frankfurtského letiště vlak svižně vyrazí vpřed a během chvilky už necháváme auta jedoucí na přilehlé dálnici stejným směrem za sebou. Po projetí několika tunelů vlak konečně dosahuje kýženého třístovky a synek spokojeně porovnává údaje na infopanelu vlaku s aplikací v mobilu měřící přes GPS aktuálních rychlost. Je až zarážející, jak klidně se vlak při jízdě chová. Inu kvalitní údržba trati je při takových rychlostech zcela nezbytná. Cesta obrazně i doslova rychle ubíhá a zhruba po půlhodině zpomalujeme před bývalým hlavním městem západní části Německa Bonnem, odkud už nudnou stošedesátkou míříme do centra Kolína nad Rýnem.

Tady podnikáme rychlou procházku přes známý železniční most Hohenzollernů obtěžkaný vlaky, korzujícími turisty, nekompromisně kličkujícími cyklisty a otravnými zámky lásky, bránícími malému synovi ve výhle-

du ke kolejím, na kterých se neustále střídají linky S-bahnu s rychlíky a jednotkami ICE. Poté se přesouváme do čtvrti Nippen, kde máme sjednaný další nocleh, tentokrát však nikoliv v hotelu, ale přes službu Airbnb. V útulném 1+1 nás vítá sympatický blondýnka, dokonale vyvracející český mýtus o ošklivých Němcích.

### Pomalý rychlovlak a magický Berlín

Ráno se s patřičným předstihem vracíme na kolínské hlavní nádraží, odkud nás má další ICE dovézt do Berlína. Poučení z předchozího dne bedlivě nasloucháme každému staničnímu hlášení. Plánovaný dřívější odjezd z důvodu výluky, na kterou mě e-shop upozornil již při nákupu jízdenky, zůstává nezměněn. V hlášení se pouze objevuje informace, že vlak nestaví ve stanicích Wolfsburg a Berlin-Spandau. To ještě netušíme, že díky tomu se zcela vyhneme vysokorychlostní trati a místo původních čtyř a půl strávíme ve vlaku bezmála šest hodin. Ne, že by kožené sedačky v jednotce druhé generace nebyly pohodlné, ale „plahočení“ se stočtyřicítkou poněkud monotónní krajinou tvořenou borovými lesy a poli s větrnými elektrárnami dokáže i tak unavit. Bereme ale celou situaci s humorem a i ostatní cestující nevykazují viditelné známky rozladění. Výjimkou je pouze jedna paní, která se u průvodčího dožaduje nějaké kompenzace. Ten ji však překvapivě a dost ostře odmítl s tím, že výluka byla plánovaná a dotyčná měla s případnou komplikací počítat. Nevím, jak by reagoval tuzemský cestující, kterému se na koridorech od našich vlakových čet aktivně dostává kompenzací i za relativně banální újmy, jako je nefunkční wi-fi.

Díky zpoždění padají v Berlíně naše plány na rychlou návštěvu slavné televizní věže. Po prohlídce impozantního hlavního nádraží se vydáváme k nedaleké budově Bundestagu a chvíli pak posedíme na pomyslné pláži u řeky Sprévy, kde lidé na lehátkách za tepu House music usrkávají koktejly a pivo z místních barů. I zde, přímo naproti nádraží a za krátkou chvíli stiháme nasát jedinečnou atmosféru tohoto města, která už byla múzou tolika známým umělcům.

### Zpoždění na území cizího státu

A pak už nás čeká návrat domů. Souprava ČD se v nedělním odpoledni rychle plní a na nádraží Berlin-Südkeuz přijíždíme s pětiminutovým zpožděním, které se díky množství lidí na nástupišti o dalších dvacet minut protahuje. Průvodčí rozhlasem opakovaně žádá cestující bez místenky, aby si vystoupili a jeli následujícím spojem. Pomáhá až výhrůžka zásahem policie. Ve vlaku kupodivu nikdo nenadává a některým vzniklá situace přijde i humorná. Vlakové hlášení před Drážďany, kde velká část osazenstva vystupuje, pouze suše konstatuje vyšší zpoždění a ani během kontroly jízdenek personál nejeví známky omluvy, kterou slyšíme až od naší čety za Děčínem.

Smutek z návratu domů u syna značil, že výlet se povedl, a stal se tak zamýšlenou odměnou za pilné studium. A pro mě byl zajímavým srovnáním, v němž ČD svým přístupem k zákazníkům ve srovnání s renomovaným západním železničním dopravcem určitě nevyhází tak špatně, jak se občas někteří snaží prezentovat. ☺



Ne každého dokáže dlouhá cesta odklonem unavit :-)

Z předchozí rychlé návštěvy Frankfurtu před deseti lety mám toto město zafixované jako trochu nudné úřednické, tradičního německého stříhu. Tentokrát jsem si zde však připadal spíše jako v berlínském Kreuzbergu. Ať už množstvím exotických občůdků a fast foodů, kde snědí prodáváci mluvili podobně špatnou němčinou jako já, či špinavými zákoutími starší zástavby a zápachem moči v odlehlých částech městských parků. Zafixovaná představa sterilně čistého západního Německa, ze kterého vždy vybočoval hlavně Hamburg a Berlín, očividně ani zde už tak úplně neplatí. Na druhou

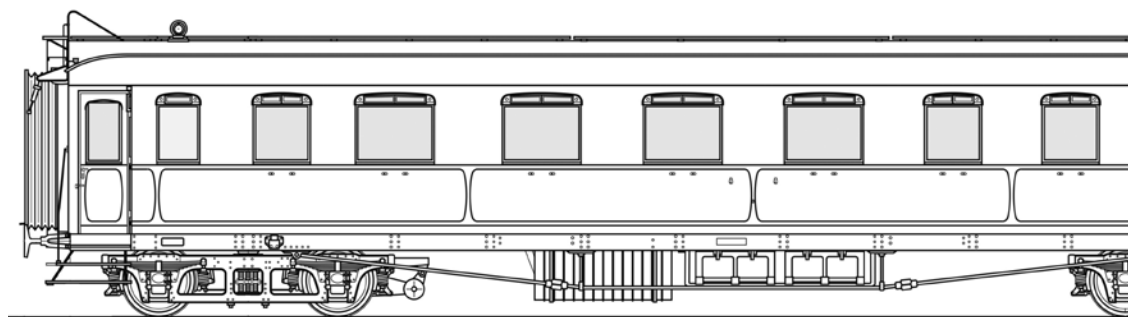
Jan Lutrýn | Foto: archiv VÚKV | nákresy: Ivo Mahel

Železniční vozy jsou nedílnou součástí kolejové dopravy již od jejího samého počátku, kdy se jednoduchá vozidla pohybovala chodbami evropských dolů poháněna lidskou nebo zvířecí silou. Ty však zůstaly většinou veřejnosti skryty a do obecného povědomí se dostaly až vozy, které byly zpočátku obdobou formanských povozů nebo panských kočárů tažených koňmi. Na počátku 19. století se přesunuly z hrbolatých cest na hladké koleje prvních evropských koněspřežných železnic. Výroba vozů pro první železnice se brzy přestěhovala z kočárových dílen do velkých továren a z kusové manuální výroby se stala výroba sériová. Velké množství výrobců, z nichž mnozí měli život vpravdě jepičí a nepřežili velkou hospodářskou krizi v roce 1873, vykrystalizovalo postupně do několika významných továren, jež pokryly potřebu železničních vozů v celé rakousko-uherské monarchii. Dokonce byly schopny i vývozu za hranice. Na konci 19. a na počátku 20. století držela výroba vagonů v monarchii krok s evropským stavem techniky a významné procento se vyrábělo v českých zemích.

#### Dědictví po monarchii

Nově vzniklé Československé státní dráhy (ČSD) jakožto železniční správa nástupnického státu po rakousko-uherské monarchii zdědily v roce 1918 početný vozový park především po rakouských a uherských státních drahách a velkých soukromých železničních společnostech, malé nevyjímaje. Mnoho z nich se navíc toulalo po Evropě nebo byly během války poškozeny či zcela zničeny. Prakticky ihned bylo jasné, že tento vozový park nebude pro úkoly železnice v nové republice dostatečný a bude jej nutné obnovit a rozšířit o vozidla zcela nová. Brzy se v československých vagonkách – Ringhofferových závodech v Praze na Smíchově, v tradičních vagonkách v Kopřivnici, Studénce a Brně-Králově Poli, v nově založených závodech v Kolíně a České Lípě a také ve slovenském Popradě rozjela výroba vagonů zcela čerstvě vyvinutých a navazujících na úspěšný vývoj starších období. Kromě toho ČSD vedle rozsáhlých přestaveb na zkoušku stavěly i celé nové vozy ve vlastních dílnách. Nové osobní vozy byly nyní řazeny do prestižních dálkových vlaků, starší, avšak dosud kvalitní kusy se posouvaly na méně významné výkony. Ještě starší mířily na vedlejší tratě, nejstarší a nevyhovující vagony se vyřazovaly nebo využívaly jinak pro interní potřebu železnice.

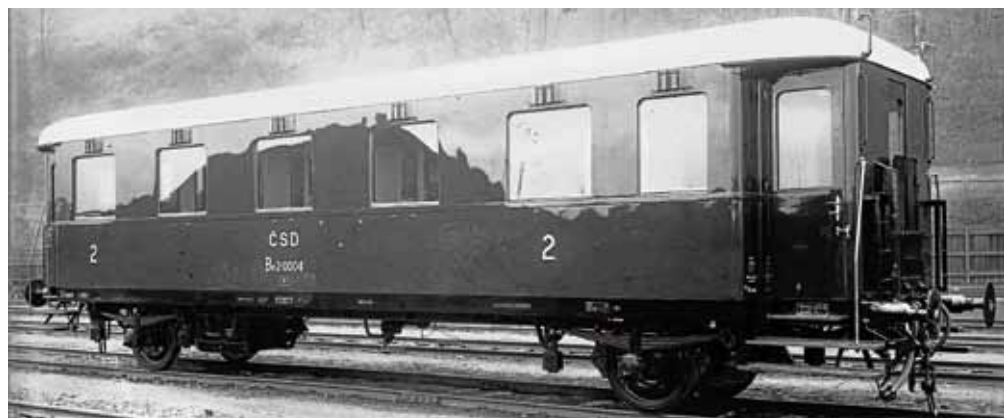
Vozy se vyráběly zpočátku podle zažitých technologií – na ocelový spodek se stavěly dře-



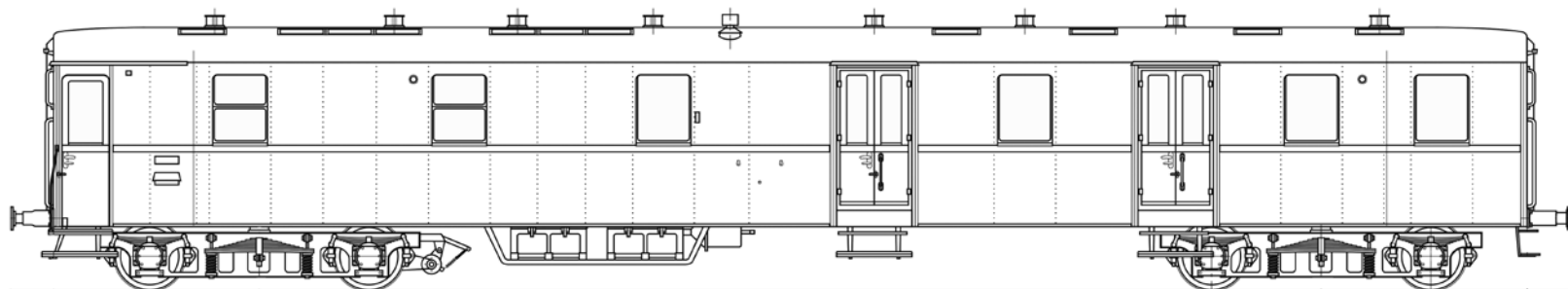
V prvních letech po svém vzniku přebíraly ČSD nové vozy stavěné ještě na základě starších objednávek rakouských státních drah. Mimo jiné to byly rychlíkové vozy řady ABCa, tedy s oddíly všech tří tehdejších vozových tříd.

# Neprávem opomenuté vozy ČSD z let 1918 až 1945

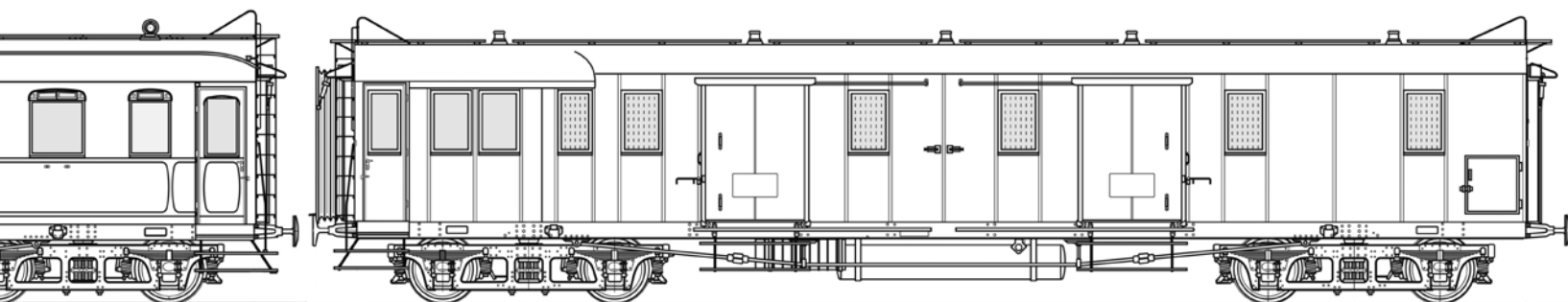
Letos oslavujeme jak sto let samostatného československého státu, tak i stejné výročí vzniku Československých státních drah. Historie vývoje, výroby a provozu parních, elektrických a motorových lokomotiv spolu s motorovými a elektrickými vozy či jednotkami jsou velmi dobře zmapovány psanou, výkresovou nebo fotografickou dokumentací. Existuje však oblast, která je do značné míry neprávem opomíjená, a tou jsou železniční vozy osobní i nákladní.



Jeden z prvních celokovových dvounápravových osobních vozů z roku 1936 měl čalouněná sedadla 2. vozové třídy.



Poslední předválečné provedení celokovových poštovních vozů z Královopolské strojírny z roku 1938



Deset služebních vozů pro rychlíky postavených na základě rakouské objednávky převzaly ČSD už koncem roku 1918.



První nový přípojný vůz řady Calm pro motorové rychlíky Modré šipy z roku 1934 byl ještě ve smíšené stavbě s dřevěnou vozovou skříňí. Až pozdější série z let 1935–1936 byly celokovové.



Podoba oddílů 3. vozové třídy v jednom z prvních nově objednaných rychlíkových vozů řady Ca z roku 1924.



Největším počtem vyrobených kusů (1688) se v meziválečném období honosila řada Ce.

věné vozové skříňě z vnější strany obložené plechem. Podíl dřeva se snižoval ve prospěch kovových prvků. Značný vliv měla také rozšiřující se standardizace, která postupně zmenšovala rozdíly mezi dodávkami podobných vozů dodávaných různými odběratelům. Spolu s rozvojem technologie nýtování a svařování a ve snaze o větší bezpečnost se postupně přecházelo na stavbu vozů celokovových. Jedním z prvních zástupců této pokrokové koncepce byl u ČSD salonní vůz prezidenta T. G. Masaryka, dodaný v roce 1930 u příležitosti jeho 80. narozenin Ringhofferovou vagonkou na Smíchově. Na salonní vůz bezprostředně navázala sériová výroba čtyřnápravových rychlíkových vozů řad Ca

a Bca a odvozených vozů zavazadlových i poštovních. Použitá technologie nýtovaných plechů jim propůjčila nápadně robustní vzhled, pro který dostaly přezdívku Pancéřáky. Ta je doprovázela po celý jejich dlouhý život – poslední dojezdily na osobních vlacích až v pozdních 60. letech 20. století.

### Motorové vozy novým fenoménem

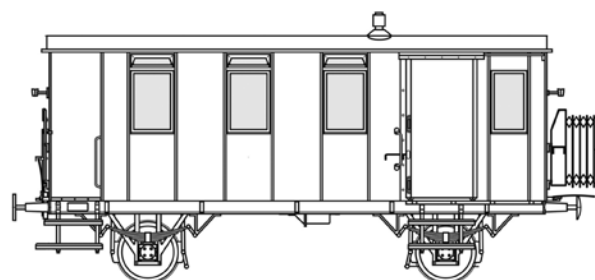
Zcela novým jevem na našich železnicích byla od poloviny 20. let 20. století jejich motorizace, která měla především na vedlejších tratích zefektivnit a zrychlit osobní dopravu. Samotné motorové vozy coby představitelé tohoto nového trendu byly většinou málo kapacitní, a tak bylo potřeba najít možnost větší variability motorových souprav. Novou kategorií převládajících vozů pro motorové vlaky provázelo nejdříve období určitého hledání. Vozy měly být do značné míry jednoduché s vybavením pouze pro kratší pobyt cestujících, současně měly být lehké a poskytovat určité základní pohodlí. První přívěsné vozy proto vycházely z jednoduchých a lehkých osobních vozů s otevřenými nástupními plošinami, vyráběných v prvních dvou dekádách 20. století pro lehké osobní vlaky tahané parními lokomotivami na vedlejších tratích. Brzy se však i v tomto segmentu přešlo k typizaci – vznikla dvě zá-

kladní provedení lišící se rozvozem náprav, která se vyráběla jako čistě osobní a také v kombinaci se zavazadlových nebo poštovním oddílem. Ve třicátých letech došlo i na motorové přívěsy určené pro rychlejší vlaky – vozy ve čtyřnápravovém provedení vycházely z tehdejších rychlíkových vozů, avšak striktně se také u nich dodržovala nízká hmotnost.

Vyvrcholení vývoje a výroby osobních vozů v Československé republice v meziválečném období nastalo koncem 30. let. Soupravy osobních vlaků byly po ukončení výroby dvounápravových vozů smíšené stavby (dřevěná skříň na ocelovém spodku s rozvozem osm metrů) obnovovány a doplňovány novými dvounápravovými vozy o delším rozvoru a s celokovovou skříňí, nesenou pojezdě s dvoustupňovým vypružením konstrukce Ing. Rybáka z počátku 20. století. Osobní vlaky díky tomu mohly dosahovat rychlosti až 100 km/h. Ve skupině rychlíkových vozů to pak byly elegantní čtyřnápravové vagony, jejichž provedení navrhl architekt Grégr. Celokovová konstrukce, podvozky pensylvánského typu umožňující rychlost 120 km/h a pohodlná čalouněná sedadla i ve 3. třídě zde již byly samozřejmostí. Spolu s rychlíkovými motorovými vozy – Modrými šipy, Slovenskou strelou a Stříbrným šípem a s novými čtyřnápravovými přívěsnými vozy, které byly vzhledově podobné osobním Rybákům a rychlíkovým Grégrům, patřil moderní osobní vozový park ČSD k evropské špičce. O jejich kvalitě svědčí fakt, že tyto vozy jezdily několik dalších desetiletí a s některými z nich se můžeme setkat dodnes v nostalgických vlacích vedených parními lokomotivami.

### Do vývoje zasáhla válka

Tento slibný vývoj a výrobu osobních a současně nákladních vozů nových typů, do jejichž provedení a vybavení již měla hodně co mluvit tehdejší československá armáda, přerušily události sklonku třicátých let. Byla to obrana republiky před hitlerovským Německem, dvě mobilizace, tragická mnichovská dohoda, odstoupení pohraničních oblastí, rozbití republiky v březnu 1939, obsazení zbytku Čech a Moravy nacisty spojené se vznikem protektorátu a nakonec začátek dalšího, ještě strašlivějšího světového konfliktu se všemi důsledky. Československé vagonky se dostaly pod německé vedení, do výrobního programu přišly hlavně nákladní vozy konstruované podle zvyklostí a norem říšských drah, dodávané pro železniční dopravu sloužící prioritně vedení války na západní i východní frontě. Mnohé z vozů vyráběných v tomto období pomáhaly Československu k novému rozjezdu v prvních poválečných letech a staly se základem dalšího vývoje, ale to už je jiná kapitola. ○



Vozy původní řady CDL z podzimu 1928 vycházely ze starší koncepce vozů lehké stavby (1904–1905).

# Smůla smůlovatá

Břetislav Buchta

Vrchní mistr Jan Kuchta s úlevou dosedl na křeslo v kanceláři. Po revizi výhybek natáhnul znavené nohy a měl jedinou touhu – dát si čerstvě uvařené kafe a svačinu. Zrovna zvedl krásně vonící klobásku a namočil její špičku do hořčice, když se ozval telefon. Po čtvrtém zazvonění Jenda otráveně zvedl sluchátko a ohlásil se.

„Chlapi,“ poznal Jenda přednostův hlas, „jsem na jednání ve firmě Sanex a před chvílí se tady šroťákům na cestě rozpadnul vozík, když vezli kolejnici. Přijďte se podívat, jestli je naše, a vemte aspoň dva chlapy s kleštěmi, ať ji odtáhnou. Ale bleskem, už se tady štosují auta...!“

Jenda v duchu zaklel. To se musí stát zrovna v pátek a na svačinu! Ustrkl trošku kávy a vydal se do vedlejší kanceláře mistrů. Tam seděl kolega mistr David a věnoval se také kávě a naplnění žaludku.

„Davide, ber auto a jedem,“ zvolal Jenda od dveří a zopakoval mu informace, které dostal od přednosta. „Já seženu dva chlapy a startujeme.“

David sprostě zanařádal, ale zvednul se a zamířil ke dveřím. Jenda mezitím sešel dolů do šatny a poslal dva muže pro kleště na kolejnice. Za chvíli již s autem mířili ke sběrně.

Na cestě už takřka dvě sta metrů před odbočkou ke sběrně stála fronta aut, které museli předjet. U odbočky stál uprostřed silnice vozík s upadnutým jedním kolem a na něm snad desetimetrová kolejnice. Dvoukolák se chla-

pům rozpadl, když s ním zatáčeli ke sběrně.

U sběrně už stálo policejní auto, které přijelo z druhé strany. Vedle něj už čekali dva policisté a na zadních sedadlech Jenda zahlédl dva mladíky se svěšenými hlavami.

Jenda s Davidem směřovali k policistům, aby se domluvili na dalším postupu.



„No nazdar, Davide,“ zvolal jeden z policistů k mistrovi, kterého znal. „Vypadá to, že chlapi se chtěli obohatit na váš účet. Tedy, jestli je to vaše kolejnice.“

„Čau, Michale,“ odvětil mistr. „Určitě bude naše, nikdo jiný kilometr daleko žádné volné kolejnice nemá... Copak si dnes chlapi vymysleli za pohádku?“ všimnul si David také dvou mladíků na zadním sedadle policejního vozu.

„Klasika,“ prohodil policista. „Prý jeli dě-

tem do obchodu koupit chleba a mléko a kolejnici potkali po cestě v příkopě... Říkal jsem jim, jestli nedají raději pohádku o perníkové chaloupce,“ usmíval se policista. „Koukali na mne, jako bych zrovna přiletěl tryškáčem.“

„Jasně, jiné báchorky oni neznají,“ smál se David. „Maximálně budou znát tu o Alibabě a čtyřiceti loupežnicích.“

Policisté se domluvili s mistry a ti poslali dělníky odtáhnout kolejnici a vozík z cesty, aby mohla projíždět auta.

„Odkud vám to vzali,“ pokračovali potom David s policistou Michalem v rozpravě, zatímco druhý policista sepsával s Jendou protokol. „Máte skládku někde poblíž?“

„Kdeže,“ odvětil mistr David. „Kolejnice máme až na druhé straně za mostem.“

„Jejda, chlapi se nám tedy pěkně zapotili,“ pokyvoval policista uznale hlavou. „Ale brzy si minimálně jeden z nich na čas odpočine, jelikož je v podmínce a zřejmě půjde bruchet.“

Když Jenda s policistou dokončili sepsání události, spolu s Davidem a kolegy nastoupili do auta a vydali se zpět na své středisko.

„Teda to měli hošani pěkný pech,“ smál se mistr David. „Tahat se s desetimetrovou kolejnicí na vozíku tak kilometr a půl, navíc ještě do kopce na most, a patnáct metrů před sběrnou havarovat... Tomu se říká smůla smůlovatá. Místo vodky teď budou na policii chlastat kohoutkovou vodu.“

Na Jendově tváři se po hodině poprvé objevil úsměv. Věděl, že kafe už bude studené, stejně jako klobásky, ale víkend se blížil a to bylo hlavní... ○

## PŘEČETLI JSME ZA VÁS

### Máte místenku, ve vlaku ale místo není. ČD vylepší systém rezervací

České dráhy se chystají zlepšit rezervační systém tak, aby při nákupu místenek častěji ukazoval vozy, které v daném spoji skutečně pojedou. Zároveň se snaží, aby uvnitř vlaku byla včas a důsledněji označena rezervovaná sedadla. Obě změny mají vyjít vstříc hlavně cestujícím ze „střední třídy“, jichž v posledních letech přibývá zejména v dálkových a příměstských vlacích. Vedle samotného převozu vyžadují tito cestující i dodržení slíbených podmínek, zejména stůl pro práci na počítači, preferovaný typ vozu (velkoprostorový nebo naopak s kupé) nebo třeba místo u okna. Informace získal deník z několika zdrojů v ČD. „Vyvíjíme systémy a aplikace, které usnadní správu rezervací i v mimořádných situacích,“ říká bez bližších podrobností mluvčí ČD Petr Štáhlavský. Českým drahám se v uplynulých letech díky novým vozům a přidáním službám podařilo přilákat i náročnější cestující. V e-shopu si mohou ve schématu vozu vybrat i konkrétní sedadlo, místenka je přitom (kromě SC Pendolino) bez příplatku. Současně se ale vyšší očekávání zákazníků obrací proti dopravci, pokud avizovaný standard nedodrží. **Aktuálně.cz 19. 9. 2018**

### Do systému PID se zapojí dalších 96 zastávek ve Středočeském kraji

Systém pražské integrované dopravy (PID) se rozšíří o 96 železničních zastávek ve Středočeském kraji. Zastávky budou do PID zapojeny od 1. října. Nově budou v systému zahrnuty Čáslav, Mnichovo Hradiště, Bakov nad Jizerou nebo třeba Bělá pod Bezdězem či Březnice na Příbramsku. V systému PID tak již budou zahrnuty všechny železniční zastávky v kraji. V rámci PID platí jednotný systém jízdného nebo jsou koordinovány jízdní řády. „Ten, kdo dnes dojíždí vlakem každý den, využívá na kratší cesty zpravidla traťové jízdenky ČD se slevou na IN 25. Těmto lidem se nově vyplatí pořídit si časové kupony PID, které je možné koupit na měsíc, čtvrtletí anebo nově i na celý rok. Celoroční varianta je samozřejmě nejlevnější,“ sdělil ředitel Ropid Petr Tomčík. Jízdenky PID jsou již uznávány i ve vlacích. Pokud tak dnes třeba cestující jede z Čáslavi do Kolína vlakem, může si pořídit například čtvrtletní traťovou jízdenku se slevou IN 25 za 2 109 korun. Pokud si ale nově koupí čtvrtletní kupon PID pro tuto trasu, zaplatí 1 800 Kč. Cena kuponů záleží na tarifních pásmech, kterými lidé cestují. Kromě předplatních kuponů jsou levnější rovněž jízdenky PID pro jednotlivé jízdy. **ČTK 26. 9. 2018**

### Soud projednal odvolání v kauze Studénka, rozsudek asi zruší

Krajský soud v Ostravě v pátek projednal odvolání v kauze železničního neštěstí ve Studénce. Senát v neveřejném zasedání rozhodl, ale své rozhodnutí nezveřejnil. Řekl to mluvčí soudu Jiří Barč. Podle informací ČTK krajský soud zrušil prvoinstanční rozsudek okresního soudu, který všech deset obžalovaných zprostil obžaloby, a vrátil věc k novému projednání. Před deseti lety srážka vlaku se zříceným mostem nepřežilo osm lidí, desítky dalších utrpěly zranění. „Krajský soud v pátek ve věci rozhodl. Jakým způsobem, ale nyní nebudeme komentovat. Musíme počkat, až bude rozhodnutí doručeno stranám,“ uvedl Barč. Dodal, že do deseti dnů bude rozhodnutí vyhotoveno a rozesláno. Podle jednacího řádu měl dnes odvolací senát dvě možnosti jak rozhodnout. Nejpravděpodobnější variantou je úplné zrušení rozsudku. Druhou, která se používá výjimečně, je převzetí kauzy a její nové projednání na úrovni krajského soudu. Nehoda se stala 8. srpna 2008. Na železniční trať ve Studénce spadl rekonstruovaný silniční most a do jeho trosk narazil mezinárodní rychlík Comenius. Na místě zahynuli čtyři ženy a dva muži, dva zranění zemřeli později. Zraněno bylo 95 lidí. **ČTK 21. 9. 2018**

## ČD TRAVEL REKREACE S PŘÍSPĚVKEM Z FKSP

Pobytové zájezdy  
zima 2018/2019  
v prodeji od 19. 10. 2018

V nabídce budou lyžařské,  
lázeňské a exotické pobyty

Dotace na zimní pobyty  
poskytují SŽDC, ČD  
a ČD Cargo



Více na adrese [www.cdtravel.cz](http://www.cdtravel.cz), nebo na telefonu 972 243 051-55

ČD travel, s.r.o., 28. října 372/5, tel. 972 243 051-55 | e-mail: [obch@cdtravel.cz](mailto:obch@cdtravel.cz), web: [www.cdtravel.cz](http://www.cdtravel.cz) | provozní doba: pondělí–pátek 9.00–17.00 h  
pobočka: Praha hl. nádraží 972 241 861 | provozní doba: 1. 5.–30. 9.: pondělí–pátek 9.00–18.00 h, sobota 9.00–14.00 h, 1. 10.–30. 4.: pondělí–pátek 9.00–17.00 h

**Užijte si cestu bez starostí**  
Jezděte našimi moderními vlaky.

**[www.cd.cz](http://www.cd.cz)**  
Partner filmové trilogie **Zahradnictví**

**ČD České dráhy**  
Národní doprava



14. října 2018

## Na Velkou pardubickou přijďte vlakem a získáte slevu!

I letos se druhou říjnovou nedělí poběží nejstarší a nejtěžší dostih kontinentální Evropy – Velká pardubická. Ta se koná od roku 1874 každoročně s výjimkou rodného dopravce. A to nejen proto, že zastávka vlaku se nachází na dohled dostihového areálu. Po předložení platné jízdenky ČD získáte v pokladně závojspoje z Prahy, který vás pohodlně dopraví takřka až k branám pardubického dostihového závodiště. České dráhy navíc připravují jízdu posilového nádraží, na zastávku Pardubice závodisti vlak přijede v 10:25. Na zpáteční cestu ze zastávky Pardubice závodisti se vlak vydá v 17:28 a do Prahy hl. n. dorazí v 18:58. Aktuální informace o posilovém vlaku doporučujeme vyhledat na [www.cd.cz/zazitky](http://www.cd.cz/zazitky).

**Nejbližší železniční stanice:** Pardubice závodisti



13. října 2018

## Zámecký Halloween v Nelahozevsi

Pravou halloweenskou atmosféru vyčarují v sobotu 13. října na zámku Nelahozeves. Těšit se můžete nejen na tradiční vydlabávání dýní a soutěž o nejoriginálnější výtvar, ale také na speciální Strašidláckou show hudebního divadla Hnedle Vedle, malování na obličej a další halloweenské tvoření. Odvážlivci se mohou vypravit po strašidelné stezce do zámeckého sklepení a připraveny budou také speciální strašidelné prohlídky zámecké expozice. Akci zakončí v 18 hodin vypouštění vodních lampionů. Bližší informace na [www.zameknelahozeves.cz](http://www.zameknelahozeves.cz).

**Nejbližší železniční stanice:**  
Nelahozeves zámek



13. a 14. října 2018

## Na podzimní Floriu do Kroměříže

Celostátní prodejní výstava pro zahradníky a zahrádkáře Floria Podzim se letos koná na kroměřížském výstavišti o víkendu 13. a 14. října. Její součástí bude tradiční velkolepá expozice ovoce a zeleniny i přehlídka bonsajů. Letošní novinkou je dušičková expozice s kompletní nabídkou výzdoby a služeb spojených se smutečným obřadem, kterou najdete v pavilonu A. Pokud se na výstavu vypravíte vlakem a v pokladně výstaviště předložíte platnou jízdenku Českých drah do stanice Kroměříž nebo Hulín, získáte k jedné zakoupené základní vstupence druhou zdarma.

**Nejbližší železniční stanice:**  
Kroměříž



od 18. října 2018

## Za pohádkou na pražské hlavní nádraží

Pokud máte doma děti, kterým uhranul miniaturní svět železnice, určitě se s nimi vypravte na pohádku Nejlokomotivovější lokomotiva (I. a II. díl). Představení, které se hraje opět od 18. října v secesním sále Fantovy budovy na pražském hlavní nádraží, uvádí soubor ProDivadlo. Inscenace vznikla na motivy Pohádek o mašinkách Pavla Naumana. Její důležitou součástí je funkční model železnice, po němž jezdí originální mašinky firmy Lehmann-Märklin (sedm vlakových souprav). Další informace, ceník a možnosti rezervace najdete na [www.prodivadlo.cz](http://www.prodivadlo.cz).

**Nejbližší železniční stanice:**  
Praha hl. n.

Foto: ProDivadlo, Lobkowicz Events Management, Výstaviště Kroměříž, Dostihový spolek

## Železničář

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

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