

Železničář

18. ŘÍJNA 2018 | CENA 18 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



21

ROČNÍK XXV

6–7 ROZHOVOR

Nejen o smlouvách, ale také o dopadu státních slev na provoz jsme hovořili s náměstkem generálního ředitele pro obchod a členem představenstva ČD **Michalem Štěpánem**.

9 ZPRAVODAJSTVÍ

SŽDC vybírá ze tří různých variant nového železničního **spojení mezi Prahou a Berounem**. U všech se počítá s tunelem na části trati. Rozhodnuto by mělo být do začátku příštího roku.

11–14 TÉMA

České dráhy připomenou **vznik samostatného československého státu**. Kromě jízdy salonního vozu národní dopravce připravuje i velkolepou rekonstrukci příjezdu prezidenta zpět do vlasti.

14 PROVOZ A TECHNIKA

Vlaky se na pražský **Negrelliho viadukt** vrátí o něco později, než se plánovalo. Termín dokončení oprav se totiž nepodaří dodržet. Za zdržením stojí špatný technický stav některých oblouků.

16–17 RECENZE

Letos uplyne 55 let od **největší loupeže peněz** v historii Anglie. A zasloužené pozornosti se událostem kolem vyloupení poštovní vlaku dostalo i na filmovém plátně a v televizních dokumentech.

18–19 CESTOPIS

Švýcarské **muzeum dopravy v Luzernu** je pojem. Nejen v zemi helvétského kříže, ale i v jinde ve světě. Vypravil jsem se podívat k jezeru Vierwaldstättersee. Zjištění? Je na co koukat.

20–21 HISTORIE

Od jednoho z nejvýznamnějších milníků v historii tuzemské železnice uplynulo devadesát let. V roce 1928 byl zahájen **pravidelný elektrický provoz** na pražských železničních spojkách.

TITULNÍ FOTO

Autor: Jiří Štembárek

Lokomotiva řady 380 v národních barvách v čele Metropolitany poblíž České Třebové



Podoba autovlaku ze slovenského Popradu v roce 2006

Spojení vlaku a auta u nás slaví pětáctýřicátiny

Josef Holek | foto: Michal Málek, archiv Železničáře

Cestující Českých drah, kteří z pražského hlavního nádraží jedou se svým vozidlem nebo motorkou Autovlakem, mohou využít nový terminál v provozní budově ČD v Italské ulici. Ten vznikl z prostor bývalých skladů poté, co původní objekt terminálu musel ustoupit výstavbě jiných administrativních budov. „Odbavovací budova Autovlaku byla odstraněna v červenci,“ upřesnil Aleš Kučera z Generálního ředitelství ČD. Nicméně s investorem stavby vznikla dohoda o uvolnění původních prostor za podmínky vybudování nového zázemí v provozní budově.

Součástí čekárny jsou i nové toalety, kávovar či připojení k internetu pomocí technologie wi-fi. Nové zázemí má i obsluha Autovlaku včetně uzamykatelného prostoru. Nový terminál jistě bude přínosem i proto, že počet cestujících narůstá. Vyjma nového a prostornějšího místa pro odbavení ČD pracují i na zřízení druhé nakládací rampy, která by umožnila nakládku do dvou destinací najednou.

Provozování Autovlaku má v historii ČD nezanedbatelné místo. První opustil Prahu před pětáctýřiceti lety – na zkušební jízdu ze Smíchova do Zdíc a zpět vyjel 3. dubna 1973. V soupravě byly zařazeny plošinové vozy řady Leleqr zapůjčené z NDR a lehátkové vozy. Zkouška tehdy dopadla na výbornou, VAUS (vlakové automobilové spoje) poprvé vyjely 23. června do Varny. Posádky tak mohly překonat velkou vzdálenost v lehátkových vozech. Sezonní přeprava skončila 18. srpna.

Jenže sláva VAUS skončila tak rychle, jako začala. „I přes velký zájem motoristů však v dalších letech autovlaky nevyjely – tento moderní způsob dopravy se neshodl s pochopením na tehdejší ministerstvu dopravy a spojů. Nerealizovalo se ani plánované spojení v rámci Československa,“ vysvětlil Kučera.

A cestování Autovlakem k moři? ČD přišly s charterovým spojem Jadran Express v roce 2003. Do Splitu jezdila až jedenáctivozová souprava. I Jadran Express ale byl po několika letech zrušen. Nyní národní dopravce vypravuje jen do Popradu–Tater, Košic anebo Humenného. V případě Košic si ještě můžete vybrat mezi noční a denní verzí. ○



V těchto dnech se otevírají nové prostory pro odbavení cestujících s auty na pražském hlavním nádraží. →



Vážení čtenáři,

v letošním roce slaví naše republika 100 let od svého vzniku a stejně významným jubileem se může pochlubit i státní železnice. Stoleté výročí pochopitelně nezůstává stranou naší pozornosti. Ostatně nejrůznější vzpomínkové akce jsou připraveny nejen na celý víkend 27. a 28. října. A svým dílem přispěly i České dráhy.

Národní dopravce už v průběhu roku připravil řadu projektů připomínajících historii tuzemských drah i úlohu, již železnice sehrála v běhu dějin. Stalo se tak mimo jiné i proto, že jsme následovníkem Československých státních drah, které v podstatě vznikly ve stejnou chvíli jako republika, v roce 1918. A samozřejmě nebudeme chybět ani při oslavách vzniku státu letos 28. října.

Počítáme s tím, že lidé se naplánovaných akcí budou chtít zúčastnit, což s sebou logicky přinese zvýšený zájem cestujících o dopravu vlakem. Proto po oba dny 27. a 28. října posílíme například spoje do Prahy, kde se uskuteční vojenská přehlídka a další významné oslavy. Posílené budou rovněž spoje Hutník a Jan Perner z Ostravska, Súlův z Valašska, Slováký expres z Veselí nad Moravou a Metropolitany z Brna s příjezdem v dopoledních a v poledních hodinách. Současně jsme ke stoletému výročí pro oba uvedené dny přichystali zajímavou tarifní nabídku v podobě platnosti skupinové víkendové jízdenky pro pět osob bez ohledu na věk, tedy i pro pět dospělých lidí.

Ale zpět k samotným aktivitám Českých drah. Kromě již probíhajících pravidelných prohlídek Masarykova salonku na stejnojmenném pražském nádraží a vládního salonku na hlavním nádraží, které si zájemci mohou projít každou poslední sobotu v měsíci, bude v době vrcholících oslav od 25. do 29. října ve vládním salonku na 1. nástupišti instalována výstava o vzniku republiky a železnice s názvem 100 let republiky a železnice. Ta mapuje významné milníky v uplynulém století republiky, ČSD a ČD. V den vernisáže bude slavnostně pokřtěna lokomotiva 380.004 s reprezentačním polepem připomínajícím 100 let republiky sloganem „Společné století“.

Další událostí odkazující na slavný okamžik bohatých českých dějin bude jízda speciálního parního vlaku z Prahy do Lužné u Rakovníka. Uskuteční se v den stého výročí vzniku ČSR, tedy v neděli 28. října. V čele soupravy, v níž budou zařazeny vozy řad Be, Ce, Bai a Masarykův salonní vůz řady Aza 80, se objeví parní lokomotiva 475.179. Vlakem pojedí i T. G. Masaryk a další kostýmovaní představitelé státu. A v neděli 28. října bude zároveň naposledy otevřeno Muzeum ČD v Lužné u Rakovníka.

Rovněž zakončení celoročních oslav bude stylové. Na závěr roku totiž ve spolupráci s městy a s Československou obcí legionářskou připravujeme detailní rekonstrukci příjezdu prvního československého prezidenta Tomáše G. Masaryka zpět do vlasti. Akce je naplánovaná na 21. a 22. prosince 2018. V hlavní roli budou dvě soupravy. První s názvem T. G. M. a druhá pojmenovaná 100 let spolu. V čele T. G. M. se objeví rakouská parní lokomotiva 310.23, veřejnosti známá jako Hrboun. Nepůjde přímo o konkrétní lokomotivu, která vezla Masaryka, ale o odpovídající typ. Zařazeny budou osobní vozy řady Ca či Aza 080, tedy Masarykův salonní vůz. Druhá souprava, 100 let spolu, bude složena nejen z vozů retro Ostravanu a elektrické lokomotivy. Vyjede v pátek 21. prosince ráno Masarykovi naproti až do Horního Dvořiště a poveze vzácné hosty i další zájemce o železnici a historii.

Jsmo přesvědčeni, že vás tato pestrá nabídka akcí zaujme, a těšíme se v rámci některé z nich na setkání s vámi. Stoleté výročí za důstojné oslavy rozhodně stojí a věříme, že je určitou symbolikou další dlouhé a úspěšné železniční budoucnosti, která právě stojí na prahu své další „životní“ etapy, ve které jsou České dráhy i nadále připraveny hrát svoji významnou vedoucí roli.

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 Stěblové	1960
Vznik VUZ	1963
Nástup střídavé trakce	1963
Dodávky vozů z NDR	1964
T478.1	1964
ES 499.0	1974
Chuligáni ve vlaku	1985
Příjezd vlaků EC/IC	1990
Autovlak	1997
Vznik SŽDC	2003
Pendolino	2003
ČD railjet	2014
Vize	2019+



Populárním byl svého času Autovlak do chorvatského Spšitu.



První Autovlak v režii ČSD z Prahy do Varny vyjel v roce 1973. Navzdory velkému zájmu československých motoristů neměl jeho provoz dlouhého trvání.



Jiří Jeřeta

ředitel odboru regionální dopravy ČD

Do ČD Muzea v Lužné zavítaly tisíce lidí

Poslední parní víkend v Muzeu Českých drah v Lužné u Rakovníka byl opět velmi úspěšný. Exponáty si totiž o prvním říjnovém víkendu přišlo prohlédnout celkem 2 400 návštěvníků. Plně byly i historické vlaky, které v sobotu i neděli vyrazily do muzea z pražského hlavního nádraží. V čelech soupravy se zařazenými šesti vozy řady Bam stanuly parní lokomotivy 354.195 nebo 556.0506, po cestě se totiž střídaly. Další parní speciály s lokomotivami EP 1000 a 534.0323 a vozy řady Ci vyrazily do nedalekého Rakovníka. V areálu železničního muzea mohli návštěvníci kromě parních lokomotiv využít možnosti projížďky úzkorozchodnou parní lokomotivou č. 21, zhlédnout výstavu železničních modelů a celodenní provoz modelových kolejí měřítek O, H0 a TT. Sezona tradiční akcí ale v Lužné ještě nekončí, naposledy Muzeum ČD otevře své brány v neděli 28. října 2018. To sem také přijede z Prahy parní protokolární vlak v rámci oslav 100. výročí založení Československa.

(hol)



ROCKy si připsal další úspěšný rok

Táborský hotel Palcát hostil další konferenci v rámci projektu ROCKy. V rámci něj si zaměstnanci Regionálních obchodních center Českých drah v průběhu celého roku zlepšovali osobnostní dovednosti tak, aby při jednání s krajskými samosprávami byli co nejúspěšnější. Blanka Havelková, předsdkyně představenstva Dopravního vzdělávacího institutu, doplnila, že DVI spolu s dalšími vzdělávacími agenturami připravoval workshopy pro zaměstnance ke zvládnutí různých témat, která ROC obvykle řeší a je na ně nutné reagovat. Lektori s posluchači řešili slabé i silné stránky ROC a jejich rozvoj. Táborské konference s názvem Neztrátová regionální doprava již od roku 2019, jež se uskutečnila v úterý 9. a ve středu 10. října, se zúčastnila stovka zaměstnanců ROC z celé republiky. Při konferenci byli rozděleni do skupinek, přičemž připravovali prezentace na témata osobní náklady, náklady spojené s vedením vlaku, oblast nákladů na provoz a údržbu vozidel, ostatní náklady a výnosy. Druhý den své nápady prezentovali managementu ČD. Konference se zúčastnili i zástupci personálního odboru, který na projektu taktéž pracuje, náměstek generálního ředitele pro obchod Michal Štěpán a ředitel odboru regionální dopavy Jiří Jeřeta.

(hol)



Nejvýše položená zastávka Ramzová v novém

Vrcholová zastávka Ramzová se letos dočkala nového kabátu. Jde o jedno z nejnavštěvovanějších letních a zimních horských rekreačních středisek na pomezí Jeseníků a Rychlebských hor, kam jezdí řada nejen regionálních, ale i dálkových železničních spojů národního dopravního. Konkrétně jde nejen o místní vlaky na ose Šumperk – Jeseník, ale také o spěšné vlaky na trase Zábřeh na Moravě – Jeseník, které v řadě případů jezdí v úseku Zábřeh na Moravě – Olomouc – Brno jako rychlíky a zabezpečují tak přímé spojení jihu Moravy s Jeseníky. Zastávka Ramzová, která leží v nadmořské výšce 759 metrů nad mořem, tak od letoška nabízí nejen zvýšené a současně prodloužené nástupiště s betonovou dlažbou, které ulehčuje nástup a výstup cestujících, ale i krytý stylový přístřešek s řadou sedáků. Ten chrání před nepříznivým počasím, neboť původní objekt čekárny a pokladny je již několik let zrušený. Na zastávce bylo rovněž zřízeno rozhlasové zařízení pro cestující a instalována nová informační třířádková tabule typu LCD, obojí dálkově ovládané ze sousední stanice Ostružná.

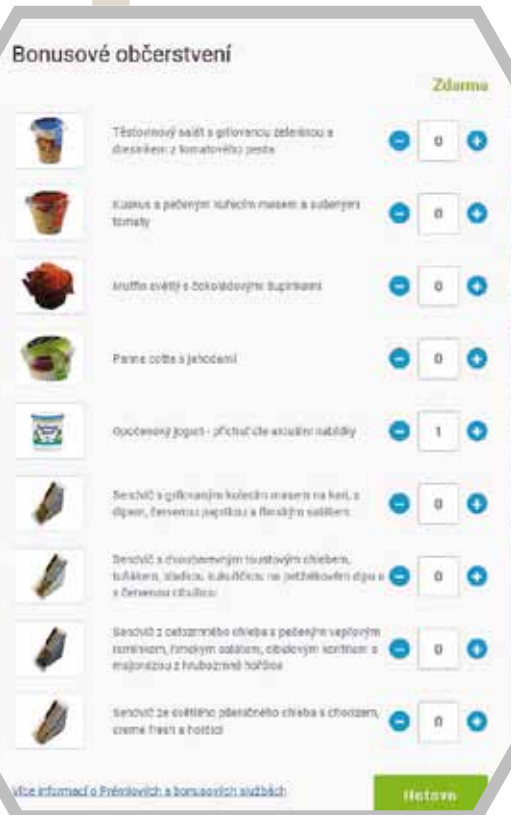
(mah)





Objednávky bonusového občerstvení možné přes e-shop

České dráhy zavedly v první třídě spojů SC Pendolino zajímavou novinku. Nově si totiž mohou cestující občerstvení vybrat a objednat ještě před tím, než vůbec nastoupí do vlaku. Jde o výběr bonusového občerstvení pro cestující 1. třídy, tedy o občerstvení poskytované zdarma. Náměstek generálního ředitele pro obchod Michal Štěpán informoval, že za první týdny provozu jsou ohlasy cestujících velmi pozitivní. A jak systém funguje? Zákazníkovi se možnost otevře při nákupu jízdenky s místenkou na e-shopu. Poté si vybere danou položku a personál bude vědět, že zákazník na konkrétním sedadle má dostat žádané občerstvení a rovnou mu ho naservíruje. Nabídka na e-shopu je širší než ve vlaku a logistika na to zareaguje. Jednotky Pendolino vyrazí z Prahy na Ostravsko, do Košic anebo do Chebu či Františkových Lázní. (hol)



Zástupci ZAP hovořili o státních slevách i investicích

Prážský hotel Olšanka hostil počátkem října celodenní setkání vedoucích zaměstnanců organizační jednotky Českých drah Zákaznický personál. Vedení národního dopravce v čele s náměstkem generálního ředitele pro obchod i ekonomiku Michalem Štěpánem a Radkem Dvořákem a ředitelkou ZAP Jitkou Kubíkovou s účastníky probíralo novelizaci provozních předpisů a směrnic, prodej jízdenek prostřednictvím SŽDC, postup prací modernizace systému ISOP, respektive nový portál Paris 2G a změny v klíčové drážní legislativě. Hovořilo se i o změnách v organizační struktuře GR (informovali jsme v minulém vydání). Na řadu při jednání přišly i investice do vozidlového parku, aktuální dopady státních slev do provozu a mnoho dalšího z oblasti provozu. Řešila se rovněž problematika dostatečného počtu zaměstnanců a různých forem náborů nevyjímaje. (hol)

Vysoký standard služeb handicapovaným může být ohrožen

Na setkání krajských koordinátorů Národní rady osob se zdravotním postižením (NRZP), které slouží jako platforma pro výměnu zkušeností a k diskusi nad problematikou specifík osob se sníženou schopností pohybu a orientace, vystoupil 4. října také zástupce národního dopravce, náměstek generálního ředitele ČD pro obchod Michal Štěpán. Hlavním tématem setkání byla diskuse nad situací s otevíráním dopravního trhu v kontextu s mírou plánovaného servisu pro handicapované osoby v rámci jednotlivých soutěží. Řeč byla především o potřebě koordinace podmínek objednatelů v oblasti zabezpečení přepravy tělesně, zrakově a sluchově postižených osob, aby nedošlo ke zhoršení dnešního standardu služeb. Vedení NRZP se zasadí o to, aby byl sestaven seznam toho, co by mělo být v přímých zadáních i nabídkových řízeních požadováno. Národní dopravce věnuje potřebám handicapovaných cestujících velkou pozornost, s NRZP úzce spolupracuje a chce svou aktivitou přispět k tomu, aby se mohl dále rozvíjet i sofistikovaný objednávkový systém pro přepravu postižených. Proto je nutné, aby tyto požadavky objednatelé dopravy zohlednili ve svých soutěžích. (rub)



Vyšly nové knihy Literátů na trati

Mezi staničníky se nachází mnoho poetických příběhů. Tato slova si můžete přečíst v úvodu knih Literátů na trati V, jejichž autoři, přátelé a příznivci železnice se sešli opět po roce v pondělí 1. října ve vládním salonku pražského hlavního nádraží. Organizátor a autor František Tylišar upřesnil, že již popáté shromáždil texty a verše od autorů – železničářů i milovníků železnice a více než pět stovek knižních stran rozdělil do dvou knih. Knihy prózy a knihy poezie. Jejich křtu se v roli komtrů ujali zástupci Odborového sdružení železničářů a Českého zemského svazu FISAIC Jarmila Šmerhová a Miroslav Kaprálek. Na závěr Tylišar informoval o vyhlášení šestého ročníku úspěšného projektu. Každý den totiž vznikají další nové příběhy, na které se mohou čtenáři těšit zase za rok. (red)



Do budoucna chceme uhájit maximum výkonů

Nejen o vyjednávání s kraji o nových smlouvách, ale také například o dopadu státních slev na provoz či o dalším zavádění wi-fi ve vlacích jsme hovořili s náměstkem generálního ředitele pro obchod a členem představenstva Českých drah Michalem Štěpánem.

Radek Joklík | Foto: Michal Málek

Máte na starost kompletní obchod v osobní dopravě, což nově zahrnuje i jednání s kraji. Už jste je kontaktovali? Přece jen není mnoho času na vyjednávání další spolupráce.

To je pravda. Podle nových smluv bychom měli začít jezdit už za 14 měsíců s tím, že již za několik málo dnů fakticky práce na jízdním řádu 2019/20 začínají. Formu závazné objednávky potom potřebujeme koncem února 2019, abychom pro naše objednatele řádně a v termínu stihli vše potřebné související s objednávkou kapacity dopravní cesty zpracovat – finální den „D“ připadá na polovinu dubna 2019, což vychází ze zákona o dráhách. U mnoha objednatelů diskuze probíhá a termíny pro jednotlivé kroky si postupně odsouhlasujeme. Zcela jasně je na jižní Moravě nebo v Královéhradeckém kraji, tam jsou výkony zasmulovány. Nebudu zastírat, že v některých krajích jsou již nyní zřejmé termínové kolize nebo nebyly zodpovězeny některé klíčové otázky. Nejen proto jako představenstvo navštěvujeme vedení krajů. Projednáváme spolupráci plynoucí ze stávající smlouvy, snažíme se vysvětlit situaci okolo objednávky jízdního řádu, pokud není něco jasného, a hlavně představujeme i záměry vedení společnosti v nadcházejících letech. Jsem rád, že obecně už do povědomí mnoha zástupců objednatelů vstoupilo, že železnice je nejen rychlá, kvalitní a bezpečná, ale je i svázaná pravidly, přesně definovanými termíny a jasně danými postupy, bez kterých to zkrátka nejde.

Existuje riziko, že se včasná objednávka nestihne?

Čas na rozhodování se povážlivě zkrátil. Pomyslný balon je převážně na hřišti krajů, ale i státu, my jim vyjdeme maximálně vstříc a máme zájem zajistit závazkovou regionální dopravu i do budoucna. To říkáme dlouhodobě. A to stejné platí i o dálkové dopravě a našem jednání s ministerstvem dopravy. Aktivní přístup je také v našem zájmu, už kvůli našim zaměstnancům. Chceme uhájit maximum výkonů. Na druhou stranu sami již potřebujeme vědět, co bude dál, protože s tím souvisí nejen náš obchodní model, ale také již zmíněná příprava jízdního řádu, plánování kapacity, otázky obnovy vozidlového parku, personální politika a tak dále.

Pan předseda představenstva Kupec mluvil o tom, že zhruba třetina výkonů ČD v krajích po roce 2019 je zasmulována. Platí to?

Ano, je to tak. A jednání o další zhruba třetině rozsahu výkonů jsou již v pokročilé fázi, smluvní vztahy by měly být odsouhlaseny během pár týdnů. Rozhodně platí, že nic nám nespadne do klína automaticky, vše je třeba odpracovat a přijít s určitou představou. U některých objednatelů nemáme úplně vynikající reputaci z různých důvodů a zde nastupujeme cestu intenzivnější komunikace. Nemám rád obecná klíšé, když je problém, je třeba jej položit na stůl a říci si navzájem, co s tím.

V jižních Čechách už to vypadalo, že máme naději získat dva soubory, jež kraj soutěžil. Nakonec ale byly soutěže zrušeny.

Respektujeme to. My jsme zpracovali nabídku podle požadavků kraje. Ten si zadal rozsah a kvalitu služeb včetně poptávky zcela nových vozidel. Pokud ho pak překvapilo, že byla nabídková cena

s novými vozidly nezanedbatelně vyšší než dnes a nad možností rozpočtu, zvolil variantu zrušení soutěže. Tady se zřetelně ukazuje úskalí nabídkových řízení co do jejich časového průběhu a důsledků striktního popisu požadavků ve vazbě na dopravcem následně kalkulovanou cenu. Se všemi kraji jsme před lety zahájili prakticky permanentní debatu o kladech a záporech obou typů způsobu výběru dopravce. Je pravdou, že jde o rovnocenné principy zadání objednávky vycházející z evropské legislativy. Faktem je, že mnohdy privátní dopravci, ale někde i samotní úředníci tyto zřetelné principy interpretovali různě. Institut přímého zadání není rozhodně nouzové řešení pro kraj, naopak. Umožňuje pohodlně zpracovat výběr dopravce během 12–13 měsíců a uzavřít kvalitní smlouvu, kterou lze v době její platnosti i dodatkovat co do rozsahu služeb podle vývoje ve veřejné přepravě, a stejně tak i podle vývoje rozpočtu kraje případně přobjednat další modernizaci vozového parku. To u nabídkového řízení prakticky možné není. Přímé zadání se běžně používá nejen u našich jižních sousedů v Rakousku, s jehož regiony má Jihočeský kraj úzké vazby, ale i v dalších vyspělých státech Evropy. Rozhodně nechceme nechat vedení Jihočeského kraje ani jeho občany na holičkách a chceme se do jednání o zajištění dopravní obslužnosti zapojit co nejdříve poté, až bude známo rozhodnutí kraje, jakou cestou půjde dál. Kraj je v jisté časové tísní, nicméně vše se ještě zvládnout dá. My nabídneme pro další období po roce 2019 své služby zcela jistě. Vzhledem k termínu, kdy však může dojít reálně k faktickému podpisu smlouvy, což je někdy až za rok touto dobou, musíme být velmi obezřetní směrem k hospodaření naší firmy. V kraji dnes provozujeme i moderní a modernizovaná vozidla a musíme dbát na ochranu investic naší společnosti, a také zvážit požadavky dalších krajů, které k nám mají v oblasti vozidel, a nabízejí přitom rovnou desetileté kontrakty. Musíme vědět, jak s moderními vozidly naložíme. Vyčkáme, až Jihočeský kraj řekne, jaký volí postup pro další období. Jednoznačně má pomyslný trumf v rukou právě kraj coby objednatel a má i dostatek informací, aby s touto klíčovou kartou zahrál velmi dobře vzhledem ke svým občanům. Vytvořit podmínky pro další provozování stávajících moderních vlaků včetně pokračování dalšího zkvalitňování železnice v regionu lze ještě stihnout. I v novém zadání předložíme nabídku za reálné ceny. Jinak bychom tvořili ztrátu, kterou nám nikdo nezaplatí.

To je ovšem dobrá zpráva také pro zaměstnance. Většina právem očekává, že se o jejich pracovní jistoty postará management a uzavře s objednateli dobré smlouvy. Mohou však i oni nějak ovlivnit úspěch Českých drah?

Všichni jsme na jedné lodi se jménem Národní dopravce České dráhy, a o tom, zda její plavba bude klidná a úspěšná, rozhodují všichni. Mnohdy stačí zdánlivá banalita, kterou pak musíme „žehlit“, abychom si udrželi jako firma dobré jméno. Stačí, aby se vlivný politik, úředník nebo jiná veřejně činná osoba setkala s neochotou personálu, se špatným stavem vozidla nebo s nedodržením námi předem garantovaných služeb, a naše vyjednávací pozice se může podstatně zhoršit. My se přitom při všech našich vyjednáváních odkazujeme na profesionální zaměstnance a objednavatele upozorňujeme, že naše služby jsou na stanicích a ve vlacích nezbytné.



Čtvrtý říjen vyhlásila železniční sekce Evropské federace pracovníků v dopravě (ETF) akčním dnem na podporu doprovodného vlakového personálu. Připojilo se k němu i Odborové sdružení železničářů. Jak to vnímáte?

Obdobně jako naši odboráři. Snaha po co nejnižších nákladech na zajištění veřejné železniční dopravy by neměla způsobit to, že se ze všech vlaků ztratí vlakové vedoucí a průvodčí. Nejsou tam jen na označování a prodej jízdenek. Poskytují informace, v případě mimořádností pomáhají s evakuací cestujících, poskytují první pomoc anebo „jen“ pomáhají cestujícím při nástupu a výstupu, zajišťují přímé spojení z paluby vlaku s dispečery, zajistí přípoje při zpoždění a tak dále. To sám strojvedoucí udělá jen velmi obtížně. Dohlíží na bezpečnost a pořádek ve vlaku. Není možné nechat cestující v zavřeném voze bez pomoci profíka, který by se o ně staral. Vždyť právě lidé z vlakového doprovodu a strojvedoucí patří nejčastěji mezi zaměstnance, které každoročně oceňujeme za záchrany lidských životů, třeba díky pohotovému resuscitaci poskytnuté cestujícím.

Do jaké míry se naplnil předpoklad, že v důsledku zavedení státních slev nastane přeplňování vlaků?

V září jsme zaznamenali nárůst počtu cestujících o jednotky procent. Tento trend ale sledujeme dlouhodobě a navíc bylo září ovlivněno faktory jako je konec prázdnin. My jsme přistoupili k posílení některých vlaků na trase Praha - Ostrava a Praha - Vsetín - Žilina. Konkrétně jde třeba o vlaky Cracovia, Landek, Hradčany, Fatra nebo Jan Perner. V některých případech půjde o celotýdenní posily, v některých pak jde o posily ve špičce v pátek odpoledne a v neděli odpoledne. Od půlky října pak posilujeme také vybrané spoje v přepravní špičce v pátek odpoledne a v neděli odpoledne na lince R 18 Praha - Olomouc - Luhačovice.

Kromě zařazení trvalých posil do nejvytíženějších spojů však posilujeme vlaky operativně podle počtu prodaných rezervací nebo v případě možnosti podle aktuální obsazenosti také ad hoc i během jízdy vlaků. Některé spoje z Moravy do Prahy tak měly o posledním zářijovém, tedy prodlouženém víkendu až 14 vagonů. Pravdou je, že z 50 připravených záložních vagonů k nasazení do systému jich již většina je trvale využívána na vlacích dálkové dopravy, ale i u několika regionálních vlaků.

V médiích se objevila také zpráva, že vlaky na komerční lince Ex 1 vedené mimo závazek veřejné služby by mohly být od příštího roku povinně místenkové. Proč?

Nejen nedávné reportáže v televizi ukázaly, že naše úvahy jsou namístě. Linka Praha - Ostrava je plně komerční, a pokud na ní chceme dlouhodobě uspět, musíme nabízet služby na stejné úrovni jako naše konkurence. Jestliže je vlak přeplněný, těžko v něm můžeme zajistit například roznášku občerstvení na místa cestujících a zajistit také vysoký stupeň čistoty a pohodlí. Naše konkurence to dělá od začátku a možná i proto to některou skupinu cestujících oslovuje. Novým systémem povinně místenkových vlaků mezi Prahou a Ostravou vedených na komerční riziko by pak naši zákazníci měli úplně stejnou šanci na pohodlnou cestu bez tlačence i s námi. Nicméně definitivní rozhodnutí ještě nepadlo, momentálně dolaďujeme možné řazení vlaků tak, aby posilové vozy, co jezdí jen ve špičkových dnech, byly využity maximálně efektivně. Samozřejmě, část málo nasazovaných posilových vozů zmizí, neboť jejich provozování, pokud po většinu dnů v týdnu stojí, se v komerčním segmentu nevyplatí. Tímto se také zpravidelní řazení komerčních spojů, neboť nebude nutno „vytloukat klín klímem“ při přidávání posilových vozů ad hoc.

Začala už přestavba jídelních vozů na bistra s první třídou?

Ano. Naše dceřiná společnost DPOV už na realizaci pracuje. Všech 27 vozů dokončí do dvou let. My jsme k tomuto kroku přistoupili jednak z důvodu rostoucího zájmu o cestování první třídou, a zároveň jejich zařazením do souprav namísto klasického jídelního vozu ušetříme. Přitom nabídneme dostatečnou kapacitu míst k sezení a zachováme gastronomické služby na vysoké úrovni včetně servírování teplých pokrmů.

Jak jsme na tom se zaváděním wi-fi?

Mně osobně hodně vadí, že v tomto směru máme oproti původním plánům zpoždění. Dobrá zpráva je, že nyní již realizace jede naplno. Technologii, která umožní bezplatné připojení k internetu, aktuálně instaluje dodavatel do dalších 300 vozů pro dálkovou dopravu a několika desítek vozidel pro regionálku. Do zahájení jízdního řádu by jich mohla být necelá stovka hotová. Ještě před pár lety to pro řadu lidí byla zbytečná vymoženost, ale s rozšířením chytrých telefonů se většina zákazníků po této službě ptá. Stejně jako po možnosti dobíjet elektroniku. Takže je nutné s tím počítat. Proto také u nově poptávaných vozidel už chceme, aby měla wi-fi automaticky zabudovanou. Zbytek je na operátorech, protože ani sebelepší technologie uvnitř vozu není nic platná, když je kolem trati špatný signál. ○

Cvičení VLAK 2018: Výbuch plynové láhve

Exploze propanbutanové láhve otřásla nádražím Praha jih v Michli. Při události v jídelním voze byly zraněny desítky osob, několik lidí nepřežilo. Nešlo však naštěstí o reálnou situaci, ale každoroční cvičení složek Integrovaného záchranného systému VLAK 2018. Akce se účastnilo zhruba šest desítek záchranářů a dvě desítky figurantů.



Josef Holek | Foto: autor

Cílem taktického cvičení, které se uskutečnilo ve středu 3. října, bylo prověření nasazení a součinnosti složek IZS a dalších subjektů podílejících se na provádění záchranných a likvidačních prací bezprostředně po nahlášení velkého železničního neštěstí.

Při simulované nehodě se následkem výbuchu narušila konstrukce železničního vagonu. Jako první o nastalé situaci informoval jeden z nezraněných cestujících telefonickým hovorem na linku 112. Po přijaté informaci se bezodkladně rozjela mašinerie záchranných a evakuačních prací.

Nutné je zabezpečení

První záchranáři dorazili na místo jen pár minut po jedenácté hodině dopolední a síly zaměřili na roztrídění velkého počtu zraněných metodou Start, jejich prvotní zdravotní ošetření, transport do mobilního zázemí a dále do nemocnic. Například hasiči museli nejprve zkratovat trakční vedení, zastavit provoz a zabezpečit soupravu proti požáru. Teprve pak mohli vyrazit na prvotní průzkum a jít na pomoc raněným. V tu chvíli už na místo jely i sanitky a policie. „Náš operační důstojník vyslal na místo všechny dostupné prvosledové hlídky a autohlídku obvod-

ního oddělení, aby provedli prvotní pomocné a likvidační práce,“ popsal práci policistů velitel Zdeněk Orel. Následně dorazily i posily z pořádkové policie a zdravotníci. Zraněné pak z vlaku evakovali na speciálních nosítkách, skrz rozbitá okna anebo speciálním nářadím vystříhanými otvory ve skříni vozu.

Kromě Hasičského záchranného sboru SŽDC, Hasičského záchranného sboru hl. m. Prahy a policie se cvičení aktivně zúčastnily i Asociace dobrovolných záchranářů ČR.

A ve skutečnosti se necvičilo v jídelním voze, ale vyřazeném voze řady B249 Českých drah, který byl navíc kvůli autentičnosti částečně spálen v místech, kde měla stát plynová nádoba.



Drážní úřad informuje

Výroční zpráva o bezpečnosti

Jako každý rok i letos jsme zaslali do Evropské železniční agentury (ERA) výroční zprávu o bezpečnosti. Ta byla sestavena za rok 2017 mimo jiné na základě podkladů provozovatelů drah a dopravců. Během loňského roku provozovalo svou činnost 8 provozovatelů drah a 103 dopravců. Evidováno bylo celkem 4 648 mimořádných událostí, přičemž z toho došlo k 171 střetnutí na železničních přejezděch. Že jde o dlouhodobý nešvar řidičů, potvrzuje i ředitel Drážního úřadu Jiří Kolář. „Velké problémy železnici dělají řidiči silničních vozidel, kteří nejsou schopni respektovat železniční přejezdová zařízení, a tedy ani zákon o provozu na pozemních komunikacích.“ Obecně však lze ze závěrů zprávy konstatovat, že během kontrolní činnosti Drážního úřadu nebyly zjištěny zásadní nedostatky mající bezprostřední vliv na provozování dráhy nebo drážní dopravy.

Personální změna

Ondřej Fanta, který vedl v úřadu sekci provozně-technickou, ukončil ke dni 24. září 2018 služební poměr. Dočasně byl vedením této sekce pověřen ředitel odboru bezpečnosti a licencí Jan Lehovec. Na uvolněné místo bylo vypsáno výběrové řízení.



Odhálí se chyby

Během roku projdou složky IZS mnoha cvičeními, některé i s mezinárodním přesahem, kde sbírají cenné zkušenosti. Právě modelové situace odhalí případné chyby nebo nedostatky, kterých se musí záchranáři při ostrých zásazích vyvarovat. Akce se zúčastnilo zhruba 60 záchranářů. Ti se postarali o dvacítku zraněných anebo usmrčených osob. Během cvičení se prověřilo vyrozumění složek IZS o vzniklé mimořádné události a aktivace orgánů krizového řízení. Důraz se kladl na vzájemnou koordinaci nutnou pro úspěšné zvládnutí společného zásahu.

Konkrétní poznatky ještě nejsou vyhodnoceny. Policisté, hasiči i zdravotníci se nicméně krátce po ukončení cvičení shodli na tom, že chybovost by měla být minimální. „Každá složka si nejdříve vyhodnotí své lidi a poté vše rozeberou,“ upřesnil Bedřich Pecka z pražské HZS SŽDC. „Musím říci, že zásah se mi velice líbil,“ dodal Orel. ○

Z Prahy do Berouna tunelem. Jak dlouhým?

SŽDC má na stole tři různé varianty nového železničního spojení mezi Prahou a Berounem. U všech se počítá s tunelem na části trati. Jakou správce infrastruktury nakonec vybere, se rozhodne do začátku příštího roku, kdy budou známé výsledky příslušné studie proveditelnosti nové trasy z hlavního města do Berouna, respektive Hořovic, kterou si zadala samotná SŽDC.

Petr Slonek | Vizualizace: SUDOP

Podobně nové trati z Prahy do Berouna se počátkem října diskutovalo na pražské konferenci na téma tunelového železničního spojení obou měst, jejímž odborným garantem byl Dopravní vzdělávací institut (DVI), dceřiná společnost Českých drah. Státní organizace na ní představila navrhovaná řešení. Namísto optimalizace stávající trati se kloní k vybudování zcela nové. Ta by podle ředitele odboru strategie SŽDC Radka Čecha měla výrazně zkrátit jízdní dobu a uvolnit vyčerpané kapacity regionální dopravy. Rekonstrukce by prý navíc nezajistila požadovanou kapacitu ani rychlost a problémem je i hluk. Proti současnému povrchovému vedení trati vystupují města mezi Berounem a Horažďovicemi.

Ve hře tři varianty

Dokument řeší celkem tři možnosti vedení zcela nové trati posuzované především z ekonomického hlediska. Varianta C počítá s nejdelším a také nejdražším tunelem ze Smíchova až do Berouna, která by vyšla na více než 50 miliard korun. Ve druhé zkoumané variantě nazvané B by kratší tunel vedl až z Radotína. Třetí a zároveň nejlevnější řešení (varianta F) je tunel s délkou do 5 km naplánovaný mezi Radotínem a Řevnicemi. Trať je navrhována pro smíšenou dopravu s maximální rychlostí do 200 km/hod.

SŽDC preferuje varianty s tunelem až do Berouna. „Z dopravně-technologického hlediska je nejlepší nejdražší řešení, počítající s výstav-

bou 26 kilometrů dlouhého tunelu mezi Smíchovem a Berounem,“ tvrdí Čech. Nová trať podle něj výrazně zkrátí jízdní doby v trase Praha – Plzeň, uvolní se stávající kapacita pro stále rostoucí potřeby osobní regionální dopravy. „Sníží se hluková zátěž v nejhustěji osídlených oblastech. Případná realizace varianty F podstatně zkrátí jízdní doby osobní dopravy i v relaci Praha – Příbram,“ dodal. Mezi nevýhody projektu patří značné investiční náklady, a to zejména v případě variant B a C, kdy jen samotný tunel mezi Prahou a Berounem ve variantě C by vyšel na více než 50 mld. Kč. Ve variantách B a F by všechny vlaky zůstaly na části současné trati, což by mimo jiné znamenalo zvýšenou hlukovou zátěž.

„Technické a dopravně-technologické řešení je dokončené, nyní se zpracovává část přepravní prognózy a ekonomické hodnocení. Studie by měla být hotova v lednu příštího roku, prv-



ní předběžné výsledky ekonomického hodnocení variant očekáváme letos v říjnu,“ doplnil ředitel odboru strategie.

Přetížená trať č. 171

Záměr výstavby trati mezi Prahou a Berounem uvítal generální ředitel Českých drah Miroslav Kupec. „Stará trať v údolí Berounky je již dnes přetížená. V některých úsecích jezdí ve špičce příměstské vlaky v intervalu 10 minut a k tomu je třeba připočítat ještě dálkové a nákladní,“ upozornil s tím, že nová trať zlepší spojení příměstské dopravy a zároveň zrychlí dálkové spojení mezi Prahou, západními Čechami a Bavorskem. Vedle zkvalitnění osobní dopravy by podle Kupce nová trať měla mít i dostatečnou kapacitu pro nákladní dopravu.

Také podle ředitele Regionálního obchodního centra Praha (ROC) Jakuba Goliáše je diskuse o trati Praha – Beroun třeba. „Zaznamenali jsme zde obrovský nárůst cestujících. Stávající infrastruktura nám situaci výrazně ztěžuje,“ řekl.

„Byla jsem mile překvapena vysokou účastí z řad odborné veřejnosti. Věřím, že tato konference znovu otevřela velmi důležité téma, jako je výstavba tunelového železničního spojení a optimalizace stávající trati Praha – Smíchov – Beroun,“ okomentovala akci předsedkyně představenstva DVI Blanka Havelková. ○



Radek Dvořák na konferenci Doprava 2018+: Chceme se zúčastnit všech soutěží

Liberalizace železnice bylo jedno z hlavních témat, které rezonovalo pražským TOP Hotelem při odborné konferenci Doprava 2018+. Při panelové diskusi na téma Železnice a voda několikrát vystoupil i Radek Dvořák, náměstek generálního ředitele ČD pro ekonomiku a informatiku a zároveň ředitel odboru dálkové dopravy ČD. Nejprve se však hovořilo o roli železnice, její budoucnosti, nicméně po krátké chvíli se diskuze stočila právě k liberalizaci železnice a otázkám, jak dalece je národní dopravce na otevření trhu připraven a co v tomto smyslu chystá.

„V první řadě se procesu nebojíme. Už na otevřeném trhu fungujeme. Na komerční riziko provozujeme vlaky mezi Prahou a Ostravskem a vcelku se zapomnělo i na to, že ve stejném režimu provozujeme i noční dopravu,“ připomněl Dvořák. „Pokud vezmeme balík dálkové dopravy, kde existuje otevřený trh, tak to, co vyděláme na jízdném, jsou z dvaceti procent tržby z komerce. To je přece velké číslo,“ dal na zamyšlenou.



Vozidla i personál na jiné výkony

Soutěžít bude národní dopravce podle náměstka Dvořáka všude. „Jme akciová společnost, nemůžeme tedy dobrovolně odstoupit z trhu. Uspěli jsme v poslední době například na lince z Pardubic do Liberce, ale nepodařilo se nám to v části Ústeckého

kraje,“ zmínil. V tuto chvíli je však třeba upozornit, že ČD budou prohru respektovat, přeskládají obchodní model a v momentě, kdy prohrají, dané území opustí a vozidla i personál pošlou na jiné výkony. „Nebudeme fungovat coby záložní řešení pro případ, že se něco konkurenci nebo kraji nepovede,“ zdůraznil Radek Dvořák.

Ztráta části trhu nebude však znamenat, že se ekonomický výsledek firmy zhorší. Začnou fungovat jen jiné obchodní modely. „Situaci, kdy se trh otevírá, respektujeme, vždyť už v devadesátých letech se otevřel trh telekomunikací či energetiky. Vše funguje a základní scénář je v našem případě podobný. Jsme velkým poskytovatelem služeb. Pro nás je důležitý dobrý obchodní model, a pokud něco ztratíme, budeme mít připravené náhradní řešení,“ potvrdil s tím, že hovoří o expanzích nebo akvizicích. Personálu se pak zmíněné kroky nedotknou. „Nemáme signály o tom, že bychom měli dělat restrukturalizaci,“ uzavřel náměstek. (hol)

Zaměstnanci ČD ocenění za mimořádné skutky



Vládní salonek pražského hlavního nádraží se opět stal místem předávání ocenění za prokázání duchapřítomnosti, odvahy anebo vykonání mimořádného činu. Zaměstnanci Českých drah zde byli již tradičně vyznamenáni v rámci Dne železnice.

Josef Holec | Foto: Michal Málek

Třiadvacet zaměstnanců národního dopravce bylo letos oceněno při slavnostním setkání s nejvyšším vedením společnosti ve vládním salonku pražského hlavního nádraží. I letos byli odměněni za mimořádné skutky, kterými v uplynulém roce přispěli k záchraně lidského života či zdraví, elimino-

vali škody na majetku či jim rovnou svou duchapřítomností a odvahou předešli.

Akt, který se koná každý rok k příležitosti Dne železnice, se uskutečnil ve čtvrtek 4. října. Náramkové hodinky, pamětní list a v případě žen i květinu předával management národního dopravce v čele s generálním ředitelem a předsedou představenstva ČD Miroslavem Kupcem a ředitelem odboru personálního Ivem Veselým. **o**

Ocenění kolegové

Iveta Kajanovičová – osobní pokladník, ZAP Praha, Regionální pracoviště Brno

Marie Minaříková – vlakvedoucí osobních vlaků, ZAP Praha, Regionální pracoviště Brno

Soňa Novotná – vlakvedoucí osobních vlaků, ZAP Praha, Regionální pracoviště Olomouc

Petra Matoušková – vlakvedoucí osobních vlaků, ZAP Praha, Regionální pracoviště Olomouc

Dana Buksová – průvodčí osobních vlaků, ZAP Praha, Regionální pracoviště Olomouc

Miroslav Létal – osobní pokladník, ZAP Praha, Regionální pracoviště Brno

Jan Blažek – vlakvedoucí osobních vlaků, ZAP Praha, Regionální pracoviště Olomouc

Martin Havel – vlakvedoucí osobních vlaků, ZAP Praha, Regionální pracoviště Olomouc

Jiří Krejčí – vlakvedoucí osobních vlaků, ZAP Praha, Regionální pracoviště Olomouc

Václav Lavička – strojvedoucí, Oblastní centrum provozu Západ

Václav Krušina – strojvedoucí, Oblastní centrum provozu Západ

Tomáš Stránský – strojvedoucí, Oblastní centrum provozu Východ

Bc. Tomáš Chromek – strojvedoucí, Oblastní centrum provozu Východ

Václav Jasný – strojvedoucí, Oblastní centrum provozu Východ

Petr Šimeček – strojvedoucí, Oblastní centrum provozu Východ

Dominik Jaroš – strojvedoucí, Oblastní centrum provozu Východ

Pavel Tkáč – strojvedoucí, Oblastní centrum provozu Východ

Petr Fialka – strojvedoucí, Oblastní centrum provozu Střed

Pavel Němec – strojvedoucí, Oblastní centrum provozu Střed

Tomáš Vohralík – strojvedoucí, Oblastní centrum provozu Střed

Vít Hruža – strojvedoucí, Oblastní centrum provozu Střed

Jiří Matouš – strojvedoucí, Oblastní centrum provozu Střed

Jan Zika – strojvedoucí, Oblastní centrum provozu Střed

Měřicí vůz pro pražský DP zmodernizovala ČD - Telematika

Dopravní podnik hlavního města Prahy získal špičkově vybavený měřicí vůz pro kontrolu kolejí v pražském metru. Jedná se o vůz MV Plasser & Theurer typ EM 50, který po patnácti letech provozu kompletně zmodernizovala společnost ČD - Telematika, když ho vybavila nejmodernějšími technologiemi pro měření geometrických parametrů koleje (GPK). Vůz, který představuje generační skok v možnostech měření geometrických parametrů koleje, byl zákazníkovi předán v pátek 21. září s měsíčním předstihem. Kompletní technologický upgrade měřicího vozu přispěje k ještě větší bezpečnosti provozu metra i pasažérů.

Rozsáhlý technologický upgrade měřicího vozu v sobě zahrnoval náhradu hlavního počítače s operačním systémem a kompletní výměnu hardwaru i softwaru pro měření GPK. Vůz měří parametry, jako je například profil trati, vlnovitost kolejnic, kolejnicový profil, ojetí kolejnic a převýšení koleje. V rámci výměny hardwaru



a softwaru pro měření GPK byla osazena nová jednotka IMU (Inerciální měřicí jednotka), jednotka GMS pro měření rozchodu, počítačový systém a anténa pro příjem GPS. Instalovaný inerciální navigační systém pro měření geometrie koleje je nejmodernějším systémem určeným pro měření geometrických parametrů koleje i při vysokých rychlostech. Upgrade doznal i systém měření přírodní kolejnice. Součástí modernizace je dodávka přenosného laserového bezkontaktního profilměru CALIPRI určeného k měření profilů kol železničních vozidel, kolejnic a prvků výhybek nebo brzdových kotoučů. Další měřicí přenosné zařízení je určené pro měření vlnovitosti trati. Předností použitého systému RAILSTRAIGHT je možnost provedení kontrolního měření ihned po opravě trati.

Kompletně technologicky zmodernizovaný měřicí vůz MV Plasser & Theurer typ EM 50 představuje generační skok v možnostech měření geometrických parametrů koleje. **(red)**

Vznik Československa oslaví i České dráhy

České dráhy připomenou vznik samostatného československého státu. Kromě oslav stoletého výročí, při němž vyjede z Prahy přes Lány do Lužné speciální historická souprava s Masarykovým salonním vozem, národní dopravce připravuje i velkolepou rekonstrukci příjezdu prezidenta zpět do vlasti. Ten se odehrál těsně před Vánoci 1918. Připomeňte si důležitý historický milník a prožijte ho ve společnosti ČD ještě jednou.



Josef Holec | Foto: Archiv ČD, Masarykův ústav a Archiv Akademie věd ČR

Poté, co v roce 1914 vypukla 1. světová válka, stále čtenější otázky české státnosti v rámci rakousko-uherského mocnářství sice zapadly, nicméně nebyly úplně zapomenuty. Oživovali je čeští politici, mezi nimi i budoucí prezident Tomáš Garrigue Masaryk, dlouholetý zastánce české autonomie a od roku 1890 poslanec monarchistické Říšské rady. Často cestoval do zemí západní Evropy a seznamoval přední světové politiky s požadavky svého národa. Odjel i v roce 1915. Tentokrát do Švýcarska. Spojení s domovem mu zajišťoval Edvard Beneš. Masaryk ještě téhož roku v Ženevě vyhlásil požadavek samostatného státu. O rok později, za pomoci Milana Rastislava Štefánika, se setkal s francouzským premiérem Briandem. V Paříži poté vznikla Československá národní rada.

Národní výbor vedený Karlem Kramářem 28. října 1918 v Ženevě jednal s Edvardem Benešem o vytvoření a podobě samostatného československého státu. Dohodli, že státním zřízením bude republika a prezidentem se stane Masaryk. Poté se rozšířila zpráva o uznání podmínek míru Rakousko-Uherskem, což si Čechoslováci vyložili jako uznání nezávislosti. Masaryka zpráva o vzniku státu zastihla v USA. Poté zamířil i s dcerou Olgou ze Spojených států zpět do Československa.

Triumfální návrat

Než přijel do Prahy, čekala jej triumfální jízda z hranic v Horním Dvořišti. Prezident Masaryk překročil hranice 20. prosince 1918 krátce před 13. hodinou. Na nádraží v Českých Budějovicích očekávali příjezd prezidenta čelní představitelé státu i zástupci národního výboru.

V průvodu a po přijetí vyšel Masaryk před nádraží a nastoupil do vozu. Celkem od nádraží odjela kolona třinácti vozidel se všemi hos-

ty. Pak se Masaryk vrátil zpět na nádraží a přespal v salonním voze. Druhého dne vyrazily z Českých Budějovic dva vlaky. První vyjel v 9:33, druhý, prezidentův, o jedenáct minut později. Plánovaná zastavení byla ve Veselí-Mezimostí a Táboře. Nakonec Masaryk neplánovaně zastavil i v Benešově. Poté následovala Praha. První větší uvítání hlavní město připravilo už na vršovickém nádraží. Tudy ale vlaky jen projely.

ČD navazují na historii

Peron Wilsonova nádraží se pyšnil bohatou výzdobou, na rudých kobercích stála čestná setnina péchoty s hudbou, Sokolové, legionáři z Itálie, filmaři i politici a osobní přátelé TGM. První zajišťovací vlak dorazil ve 13 hodin, druhá souprava dorazila o čtvrt hodiny později. Lokomotiva vyjžděla z vinohradských tunelů, zdobená květy, prapory a koberci. Na nástupišti už čekala i dcera Alice. Po přivítání prezident sestoupil, byl na peronu uvítán a odkráčel do salonku. Po dalších oficialitách vyšel Masaryk na ulici před burácející dav, nasedl do automobilu a vychutnal si velkolepou jízdu Prahou.

Na historický milník země navázaly České dráhy. Národní dopravce v průběhu roku připravil řadu projektů, které připomněly historii drah i úlohu, kterou železnice sehrála v běhu dějin. „Slavíme letos se všemi občany naší země sté výročí vzniku republiky. Naše společnost je následovníkem Československých státních drah, které v podstatě vznikly ve stejnou chvíli jako republika, v roce 1918. Při této příležitosti jsme letos připravili množství různých akcí, které výročí připomínají, a samozřejmě nesmíme chybět ani při oslavách vzniku republiky 28. října 2018,“ řekl Michal Štěpán, náměstek generálního ředitele ČD pro obchod. „Navíc jsme spustili speciální webové stránky www.cd.cz/100, kde najdete informa-



Jízdní řád speciálu Pocta první republiky (28. 10. 2018)

09:18	Praha hl.n.	18:46
09:26 / 09:27	Praha-Smíchov	18:27*
10:03 / 10:35	Beroun	17:29 / 17:53
11:22 / 11:29	Křivoklát	16:42 / 16:54
11:46 / 12:21	Rakovník	16:01 / 16:23
12:33	Lužná u Rakovníka	15:48

*Vlak zastavuje pouze pro výstup cestujících

ce o společné historii a také pozvánky na akce připravené v rámci oslav 100 let Československa a státních drah,“ doplnil Štěpán.

Společné století připomíná lokomotiva
Nechybí tam ani odkaz na prohlídky Masarykova salonku na stejnojmenném pražském ná-

Jízdní řád rychlíku 100 let spolu z Prahy (21. 12. 2018)

Zvláštní R 28471 – 100 let spolu			
Praha hl.n.	8:27	Horní Dvořiště	14:10
Benešov u Prahy	9:17/9:31	Rybník	14:17/14:18
Tábor	10:11/10:13	Bujanov	14:26
Veselí nad Lužnicí	10:39/10:40	Kaplice	14:38
České Budějovice	11:02/11:18	České Budějovice	15:07
Kaplice	11:49/11:52		
Bujanov	12:04/12:05		
Rybník	12:12/12:13		
Horní Dvořiště	12:20		

T. G. MASARYK VE SVĚTLE HISTORICKÉ LITERATURY

Spisy a korespondence autenticky přibližují osobnost prvního československého prezidenta

Chcete se dozvědět více o T. G. Masarykovi a době, ve které žil a kterou tak zásadně ovlivnil? Začtěte se do některého jeho textu – Masarykův ústav a Archiv AV ČR pečuje o rozsáhlou pozůstalost a knihovnu našeho prvního prezidenta a spolu s Ústavem T. G. Masaryka vydává Spisy TGM, které již brzy budou obsahovat kompletních 39 svazků. První Československé republiky se týká především čtyřdílný soubor Cesty demokracie, Masarykovy vzpomínky Světová revoluce, proslulé Hovory s TGM připravené Karlem Čapkem nebo rozhovory s německým spisovatelem Emilem Ludwigem nazvané Duch a Čin. Spisy doplňuje korespondence, například s politiky Edvardem Benešem, Karlem Kramářem, Antonínem Švehlou, básníkem J. S. Macharem a dalšími domácími i zahraničními adresáty. O místech, kde Masaryk žil či která navštívil na území bývalého Československa, si můžete přečíst na portálu www.tg-masaryk.cz.

Více na www.mua.cas.cz/publikace a na facebooku @PoStopachTGM

mua MASARYKŮV ÚSTAV
A ARCHIV AV ČR, v.v.i.



draží anebo vládního salonku na hlavním nádraží. Místa si můžete prohlédnout každou poslední sobotu v měsíci, otevřená jsou vždy od 10 do 17 hodin. V době vrcholících oslav, ve dnech 25.-29. října, bude navíc ve vládním salonku na 1. nástupišti nainstalována výstava o vzniku republiky a československé železnice s názvem 100 let republiky a železnice, která mapuje významné milníky v uplynulém století republiky, ČSD a ČD. 25. října v 10:30 bude slavnostně pokřtěna i lokomotiva 380.004 s polepem s názvem Společné století.

Další událostí odkazující na slavný okamžik bohatých českých dějin bude jízda speciálního parního vlaku z Prahy do Lužné u Rakovníka. Uskuteční se v den stého výročí, tedy v neděli 28. října 2018. „Soupravu, ve které budou zařazené vozy řad Be, Ce, Bai a Masarykův salonní vůz řady Aza 80, potáhne parní lokomotiva 475.179. Vlakem pojedí i T. G. Masaryk a další kostýmovaní představitelé státu. V Berouně a v Rakovníku bude přichystán krátký program,“ pozval zájemce Jiří Ješeta, ředitel odboru regionální dopravy ČD. A v neděli 28. října 2018

bude zároveň naposledy otevřeno Muzeum ČD v Lužné u Rakovníka. Jízdenky jsou již v prodeji.

Rekonstrukce v režii ČD

Na víkend 27. a 28. října jsou v celé republice připravené nejrůznější vzpomínkové akce. Národní dopravce očekává, že bude muset kvůli výraznému nárůstu cestujících posílit celou řadu spojů. „Počítáme s tím, že posílíme hlavně vlaky do Prahy, kde se uskuteční vojenská přehlídka a další významné akce,“ upřesnil Ješeta. Posílené budou třeba spoje Hutník a Jan Perner z Ostravska, Súlův z Valašska, Slováký expres z Veselí nad Moravou a Metro politany z Brna s příjezdem v dopoledních a v poledních hodinách.

Zakončení celoročních národních oslav bude stylové a navíc zcela pod taktovkou Českých drah. Připravily totiž detailní rekonstrukci příjezdu prvního československého prezidenta Tomáše Garrigua Masaryka zpět do vlasti. Akce je naplánovaná na 21. a 22. prosince 2018. „Program ještě ladíme. Budou do něj však zapojena všechna města, tedy Horní Dvořiště, České Budějovice, Tábor, Veselí nad Lužnicí anebo Benešov. Zde totiž Masaryk při své triumfální jízdě z exilu opravdu zastavil. V Českých Budějovicích dokonce přespal na nádraží ve svém salonním voze,“ zmínil Jiří Kafka, českbudějovický ředitel Regionálního obchodního centra ČD. „Při ak-

ci spolupracujeme s Československou obcí legionářskou, Českou obcí sokolskou, statutárními městy a dalšími partnery.“ Chybět nebudou ani výstřely z děl ve chvíli, kdy vlak vjede na území Budějovic, anebo jízda v kočáru po Lannově třídě a následné slavnostní přivítání v centru města a na radnici. „Masaryk stejně jako v minulosti ve městě přespí. Druhý den ráno se uskuteční krátké setkání na nádraží, tentokrát bez oficiálního, a oba vlaky odjedou,“ upřesnil ředitel Kafka.

Vlaky i pro veřejnost

Při prosincové události budou hrát hlavní roli dvě soupravy – první s názvem T. G. M. a druhá 100 let spolu. V čele spoje T. G. M. se objeví rakouská parní lokomotiva 310.23. Nepůjde tedy přímo o konkrétní lokomotivu, která vezla Masaryka, ale o odpovídající typ. Zařazeny budou osobní vozy řady Ca (Pancéřáky) či Aza o8o (Masarykův salonní vůz), byť v roce 1918 ještě tento vůz neexistoval. Druhá souprava, 100 let spolu, bude složena z vozů retro Ostravanu a vícesystémové elektrické lokomotivy. „V historickém vlaku pojedí herec Otakar Brousek a bude představovat Masaryka. Spolu s ním pojedou i legionáři v dobových uniformách a samozřejmě sokolská stráž. Doprovodu a veřejnosti je určen spoj 100 let spolu,“ uvedl Kafka. Tento vlak bude povinně místenkový, cenu jízdného zveřejní ČD v předstihu.

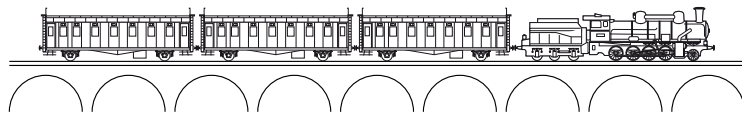
Kvůli zajištění programu a organizaci příjezdu Masaryka do zmíněných destinací se budou oba vlaky předjíždět. To je atraktivní nejen pro cestující, ale i pro milovníky železnice, kteří si hodlají pořídit z této mimořádné akce fotografie či video. Předjíždění vlaků je naplánováno v Rybníku, Chotýčanech, na dvojkolejce u Odb. Doubí u Tábora – Planá nad Lužnicí, estakádě v úseku Chotoviny – odb. Sudoměřice u Tábora a v Senohrabech.

Na akci bude z Prahy-Libně vypraven zvláštní rychlík R 28471 100 let spolu. Půjde o retro soupravu Ostravan, která vyjede v ranních hodinách v pátek 21. prosince Masarykovi „naproti“ a naveze hosty. Odpoledne a druhý den už bude tento vlak hrát doprovodnou roli. ○

NA OSLAVY S VÝRAZNOU SLEVOU

České dráhy připravily ke stoletému výročí zajímavou tarifní nabídku. „Rozhodli jsme se dát všem občanům a návštěvníkům naší země malý dárek v podobě platnosti skupinové víkendové jízdenky pro pět osob bez ohledu na věk, tedy i pro pět dospělých lidí. Všichni tak mohou s přáteli podniknout cestu do míst oslav nebo jen na příjemný podzimní výlet,“ popsal mimořádně výhodnou nabídku skupinové víkendové jízdenky Michal Štěpán, náměstek generálního ředitele ČD pro obchod. Skupinová víkendová jízdenka, včetně regionálních variant bude platit pro dny 27. a 28. října. Celostátní Skupinová víkendová jízdenka stojí 679 Kč, což představuje při společné cestě 5 cestujících jen 135,80 Kč na osobu za neomezené cestování v daný den po celé republice.

Oprava Negrelliho viaduktu přibrzdila. Kvůli obloukům



Vlaky se na pražský Negrelliho viadukt vrátí o něco později, než se plánovalo. Termín dokončení oprav se totiž nepodaří dodržet. Za protažením prací stojí špatný technický stav některých oblouků. Vlaky by se na tuto památkově chráněnou stavbu měly vrátit na jaře roku 2020. Podle původních předpokladů měla rekonstrukce být hotová už na podzim 2019.

Josef Holec | Foto: autor

Diagnostika, kterou stavbaři provedli v minulých týdnech, ukázala, že rozebrat a znovu postavit budou muset celkem 15 oblouků a jeden kompletně opravit. Nemluvě o úplné výměně mostních konstrukcí nad ulicemi Prvního pluku a Křížkovou a vůbec různých pracích na všech ostatních obloucích. Dohromady jich je devadesát devět. V rámci opravy se sjednotí řada částí a prvků, které byly nesořodné a lišily se konstrukcí i tvarem.

Kvůli opravě musely České dráhy ve spolupráci se Správou železniční dopravní cesty připravit náhradní řešení pro provoz vlaků. „Nyní jezdí vlaky ČD jen do náhradní stanice Praha-Bubny Vltavská, osobní vlak spojující Prahu se Středokluky končí už v Praze-Dejvicích. Na hlavní nádraží byly přes Balabenu odkloněny i děčínské rychlíky, které před opravou viaduktu končily na Masarykově nádraží. Osobní vlaky linky S4 jsou směřovány přes Holešovice a Balabenu na Masarykovo nádraží, další vybrané vlaky ve všedních dnech končí v Holešovicích,“ upřesnil Lukáš Landsinger, vedoucí oddělení provozu ČD. Zástupci SŽDC uvedli, že termínem dokončení stavebních prací bude jaro 2020. Vlaky by měly na Negrelliho viadukt vyjet zhruba ve stejné době.



Některé oblouky viaduktu jsou v horším stavu, než se čekalo.



Provoz bude bezpečnější

Stavební firma nyní postupně zahajuje práce na samotné sanaci jednotlivých kleneb, které spočívají v lokálních výměnách degradovaných zdících prvků. V případě velkého rozsahu poškození musí dělníci přezdíť celou klenbu a využít přitom maxima původního materiálu. To je právě případ 15 kleneb. Po samotných opravách provede stavební firma i nové odvodnění meziklenbového prostoru a zajistí hydroizolaci kopírující klenbový tvar. Prostor mezi klenbami poté vyplní mezerovitým betonem a na nově vzniklou rovinnou položí zcela novou železobetonovou roznášecí desku, která ponese další konstrukce.

Rekonstrukce umožní zavedení traťové rychlosti 60 km/h a zároveň se díky ní zvýší kapacita trati a plynulost počtu vypravovaných vlaků až na 14 párů za hodinu. „Navíc moderní zabezpečovací a sdělovací technika zajistí bezpečnější provoz,“ doplnil generální ředitel SŽDC Jiří Svoboda. Rekonstrukce se odehrává v délce téměř 1,5 km. Plánuje se kompletní výměna železničního svršku včetně technologických částí, sanace základů a podzákladí pomocí injektáže, tryskové injektáže a mikropilot.

Správce infrastruktury nahradí zastaralé zabezpečovací zařízení moderním elektronickým a vymění 3,3 km kolejnic.

Stavba je součástí připravovaného projektu, který zajistí železniční napojení Letiště Václava Havla. Plánované investiční náklady dosahují 1,4 miliardy korun bez DPH. Míra podpory Evropské unie je 85 %, tedy necelá miliarda korun. ○

První vlak projede Ejpovickým tunelem v listopadu

Výstavba dosud nejdelšího železničního tunelu v České republice u Ejpovic na Plzeňsku spěje do závěrečné etapy. Už 15. listopadu projede první vlak Českých drah jižním tubusem. Od 9. prosince, kdy začne platit nový jízdní řád, bude zahájen provoz všech vlaků oběma tubusy, a cestující tak ocení nejzásadnější z přínosů stavby – zkrácení jízdní doby mezi Plzní a Prahou.

„Tunel je součástí přeložky, která zkrátí trať mezi Plzní a Rokycany o 6,1 kilometru. Jeho vybudování má společně se zvýšením traťové rychlosti zásadní vliv na kratší cestování mezi Prahou a Plzní. V průměru se jízdní doba sníží o 9 minut, u souprav s naklápěcími skříněmi až o 10 minut,“ řekl generální ředitel SŽDC Jiří Svoboda s tím, že se zvýší bezpečnost provozu i propustnost trati.

Národní dopravce po trase vede Západní expresy spojující Prahu, Plzeň a Cheb či bavorský Mnichov, vlaky InterCity Pendolino tudy jezdí až do Františkových Lázní. „Vysoce komfortní expresy anebo

Pendolino jezdí každou hodinu, a mezi Prahou a Plzní nezastavují. Jsme rádi, že vlaky Českých drah trasu zvládnou ještě o několik minut rychleji, což povede ještě k vyšší atraktivitě spojení Prahy se západními Čechami právě vlaky národního dopravce,“ připomněl Michal Štěpán, člen představenstva ČD a náměstek generálního ředitele pro obchod s tím, že z metropole tímto směrem jezdí i rychlíky do Klatov a Železné Rudy-Alžbětina. Tunely budou jezdit i osobní vlaky ČD spojující Plzeň s Berounem.

Projekt s podporou EU

V právě dokončovaném tunelu, který je více než čtyři kilometry dlouhý, bude zavedena stošedesát-

ka, což je nyní nejvyšší možná rychlost na české železnici. Směrově je tunel trasován pro budoucí vysokorychlostní provoz, vlaky v něm budou moci jezdit dvoustovkou.

Ejpovický tunel je výjimečný nejen svou délkou, ale i použitím dalších prvků. V tubusech je položena pevná jízdní dráha – kolejiště není ve šterku, ale je upevněné ve speciálních betonových panelech. V případě potřeby to umožní jízdu záchranářským vozidlům. Velký důraz je kladen na zajištění bezpečnosti v tunelech, provoz vlaků zde budou hlídat nejmodernější technologie.

Ražba jižního tubusu začala v únoru 2015 a trvala 15 měsíců. Prorážení severní tunelové roury zahájili stavbaři v září 2016, dokončili ji loni v říjnu. Modernizovaný úsek Rokycany – Plzeň leží na západní větvi III. tranzitního železničního koridoru. Investiční náklady stavby dosahují zhruba 6,8 miliardy korun. Projekt je spolufinancovaný EU, příspěvek činí víc než 3,5 miliardy korun. (hol)



Železničářská legenda z Lipenky slaví kulatiny

Když v okolí Lipenky vyslovíte jméno pana Stanislava Zemana, všichni se srdečně usmějí a vybaví se jim živoucí legenda tamní železnice. Právě v těchto dnech oslavil dlouholetý železničář, patriot a nyní pokladník ze stanice Lipno nad Vltavou již osmdesáté narozeniny.

Josef Holec | Foto: autor

Stanislav Zeman přišel do Loučovic původně jen na 14 dní v roce 1955 jako provozní dorostenec. A jak sám dnes s úsměvem dodává, „nějak se to protáhlo“. „K dopravě jsem se dostal, když mi ještě nebylo ani osmnáct. A po dosažení plnoletosti jsem si tu prošel snad všemi dopravními funkcemi. Ať už to byly výhybkář, signalista, průvodčí i vlakvedoucí nákladních i osobních vlaků, výpravčí anebo náčelník či od dubna 1992 přednosta stanice,“ zavzpomínal pan Zeman.

Po vojně, kterou si částečně „odkroutil“ u železničního vojska v Praze Vršovicích, odešel zpět na jih Čech a sloužil v Horním Dvořišti a dalších místech. Třeba v Loučovicích na dirigované trati byl výpravčím, dirigujícím dispečerem, náčelníkem a přednostou.

Tisíce vlaků za měsíc

Během jednoho dne se mu v jedné stanici dokázalo vyměnit na 150 vozů. Byly to hlavně nákladní vagony se starým papírem, dřevem, uhlím a dalšími komoditami, které místní papírny potřebovaly. Během měsíce se tu nakládalo a vykládalo 1 500 až 1 700 vozů. Podle toho vypadala organizace práce na nádraží. „Jezdily tu lokomotivy i uprostřed soupravy, protože zajely na vlečku, něco tam zůstalo, pak se odje-



lo jinam. Podobně to vypadalo ve Vyšším Brodě, Rožmberku, Rybníku. Jezdily i noční nákladní vlaky.“

Obzvláště velký provoz pan Zeman zažil v době, kdy se stavěla lipenská přehrada. „Tehdy nebyly kamiony, takže jsme vozili i současně vodních turbín pro elektrárnu,“ dodává. Se

stavbou přehrady začali stavaři v roce 1952, o sedm let později měli hotovo. Další tři roky se nádrž napouštěla. Už v roce 1961 ale elektrárna fungovala.

Dnes už pod vodou

Není bez zajímavosti, že původně byla trať z Loučovic trasována po druhém břehu, kolem silnice a přes most v Prokopu. „Vlastní stanice Lipno byla asi 200 metrů za hrází. Dnes už na dně, v hloubce 25 metrů,“ dodává. Kolej v době výstavby přehrady na místě zůstala a udělala se druhá, po níž jezdí vlaky nyní. Po té původní se vozily především kovové prvky k armování. Na té současné pak šterky, písky a cement. „Víděl jsem tu prezidenty Gottwalda i Zápotockého. Ten tu také jednou vzal heligonku, sedl mezi lidi a zahrál,“ připomněl zajímavost. Nepotřebná stará trať byla snesena až po výstavbě, okolo roku 1960. Současná stanice vyrostla pár stovek metrů od hráze až po výstavbě. Otevřena byla 1. července 1964 a Zeman získal v prvním patře služební byt. Tehdy také ČSD otevřely v přízemí pokladnu, kde našla útočiště i jeho žena.

S přehradou se váže další řada vzpomínek. Třeba na katastrofické povodně v roce 2002. To se zdejší stanice a okolí staly jakýmsi ostrovem. Voda šla přes hráze a rohlíky sem přivázeli vrtulníkem. Ve Vyšším Brodě praskly hráze rybníků, vše včetně trati zůstalo zatopené. Svě si vytrpěla i Lipenka.

Stále fit a v práci

V té době byl už Stanislav Zeman čtyři roky v důchodu. Ovšem jen formálně, neboť je stále pokladníkem na nádraží v Lipně. „Věděl jsem, že by služby ČD neměly v tomto místě upadnout, tak jsme pokladnu zprivatizovali. Jsme smluvním prodejcem,“ vysvětlil.

„Žiji krásný a šťastný život. Škoda, že je tak krátký... Měl jsem jít sloužit do Jindřichova Hradce, do Písku, Třeboně. Měl jsem dělat pokladního revizora. Někde jsem to ukřičel, jinde uprosil, abych zůstal tady. Jsem ajznboňák tělem i duší. Šel jsem na dráhu ze školy, a z dráhy jsem odešel rovnou do důchodu. To přece mluví za vše.“



Cenově dostupná hračka pro všechny fanoušky železnice je tady!

Objednávejte nyní na RAPP.A.CZ

novinka



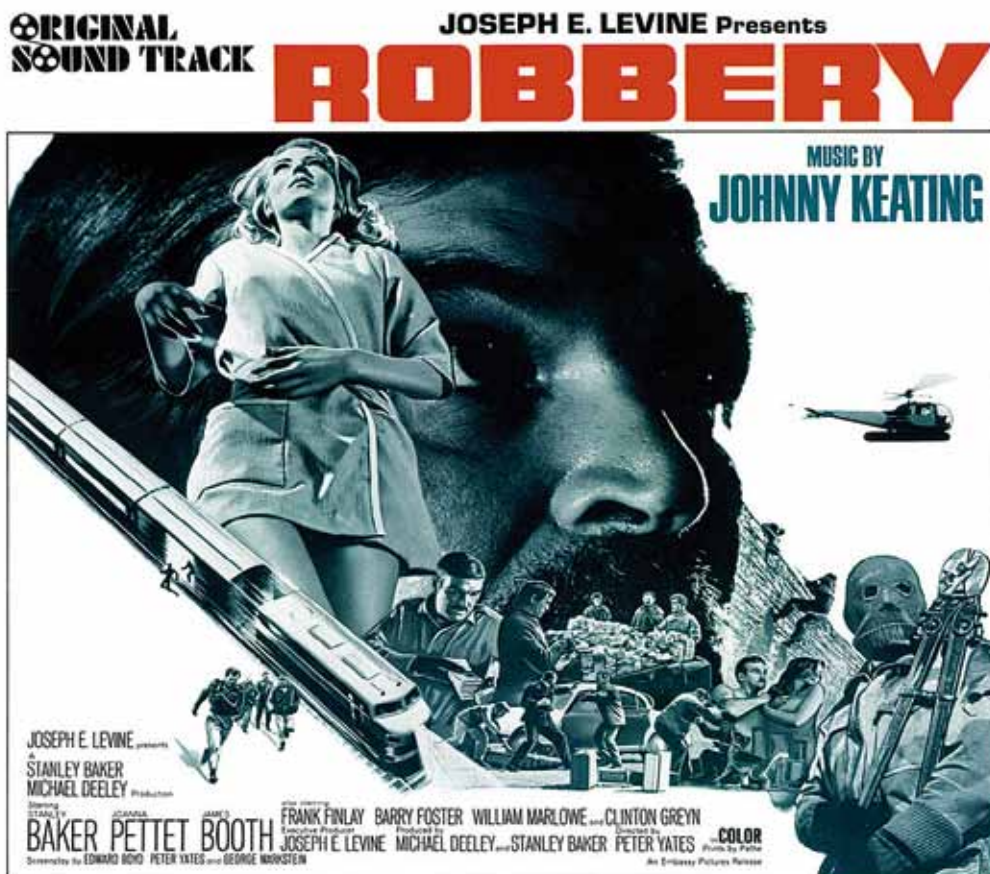
Sada obsahuje lokomotivu, dva vagóny, 12 zahnutých a 8 rovných kolejí. Lokomotiva jezdí, vydává zvuky a svítí. Na délku měří 23,5 cm a vagón má 30 cm.







Inzerce



Robbery

Velká Británie 1967, 110 min

Poctivá filmařina ušitá na širokoúhlá plátina kin, zhlédnutí v původní verzi s titulky je naprostou nutností. Díky tomu, že film o zločinu vznikl jen pár let po jeho spáchání, nemusí autoři téměř nic kaširovat. Dobová móda, zvuky luxusních Jaguárů, lidových Austinů nebo dodávek Norris, ohlušující rachot přistávajícího proudového letadla nebo bušení železničních vagonů na kolejnicích. Původní je i krásná červená souprava expresu královské pošty v čele s klasickou představitelkou tehdejších britských železnic – dieselovou lokomotivou řady 44. Samotné filmové zpracování je poplatné době vzniku, kdy relativně dlouhé záběry byly považovány za vrchol řemesla, ale to vůbec není na škodu. Do rolí zločinců byli obsazení výrazní a typově zajímaví herci. Jejich povahové charakteristiky, chování i motivy nepůsobí jako účelové klišé, což je jeden z největších kladů filmu. Prostě jejich touhu po bohatství chápete, a přitom si k nim žádné velké sympatie nevybudujete. Poctivému filmovému dílu, které se věrně drží známých faktů, lze snad z pohledu fandů zaslíbených železnici vytknout jedině. Kromě navnázujícího úvodu si na záběr vlaku budete muset počkat až do druhé poloviny filmu, nicméně zhlédnutí jednoho ze zlatých pokladů světové kinematografie je čistou povinností pro všechny.

Hodnocení csfd.cz: 73%

Velká vlaková loupež ve filmu a televizi

Bezmála 2,6 milionu liber, což odpovídá dnešním 50 milionům eur. V přepočtu na koruny nehorázná suma. Letos uplyne už 55 let od zločinu, který svou drzostí fascinoval celou britskou veřejnost. Největší loupež peněz v historii ostrovního království byla v novinách a rozhlase prezentována jako „zločin století“. A zasloužené pozornosti se událostem kolem vyloupení poštovního vlaku dostalo i na filmovém plátně a v televizních dokumentech.

Pavel Frej | Foto: Channel5, BBC a jednotliví filmoví distributoři

Skupině patnácti mužů převlečených do vojenských uniforem se podařilo díky manipulaci se signalizačním zařízením v noci 8. srpna 1963 zastavit na širé trati královský poštovní vlak, který ze skotského Glasgowu do Londýna převážel i přebytečnou bankovní hotovost. Přepadení vlaku proběhlo bleskově a nebylo při tom použito téměř žádného násilí. Během patnácti minut bylo přeloženo do připraveného nákladáku celkem 120 pytlů napěchovaných bankovkami.

Pachatelé se po několik dnů úspěšně ukrývali na opuštěné zemědělské usedlosti jen asi 43 km od místa činu v hrabství Oxfordshire, potom se po nich slehla zem. Přesto se policii podařilo bě-

hem několika měsíců dopadnout většinu členů gangu a v nejdelším soudním procesu v novodobé historii byli odsouzeni k velmi přísným trestům v celkovém úhrnu přes 300 let vězení. To mělo sloužit jako jednoznačné varování před dalšími podobnými pokusy. Charlesi Wilsonovi a Ronnie Biggsovi se podařilo z vězení uprchnout a v bulvárním tisku byli prezentováni jako hrdinové. Z ukradené sumy 2,6 mil. liber byla nalezena jen její malá část.

S filmovým zpracováním události ze srpna 1963 přispěchali překvapivě jako první Západní Němci s titulem *Der große Eisenbahnraub* (1965). Celkem průměrnou podívanou však hned o dva roky později zastínil domácí snímek *Robbery*. A od té doby už Brity v zásadě nikdo trumfnout nezkoušel. ○

Buster

Velká Británie 1988, 94 min

V polovině osmdesátých let kdosi zapnul rádio a při poslechu One More Night si asi řekl: „No jo. Phil Collins a...a... velká vlaková loupež!“ Nedává to moc smysl, stejně jako vznik tohoto celkem zbytečného filmu. Angažování tehdejší velké popové hvězdy tak zůstává asi jediným důvodem pro jeho zhlédnutí. Snímek začíná jako groteska, pokračuje dramatem a končí jako tuctová love story. Nutno říct, že Phil Collins se role jednoho ze zlodějíčků ujal celkem obstojně. Spíše než samotným zločinem se však filmaři zabývají obdobím po jeho spáchání, kdy bylo pro pachatele nejdůležitější najít pohodlný úkryt, nebo opustit zemi. Zbytečný je film hned ze tří důvodů. Jednak nepřináší žádná nová fakta, železniční fanoušci si víc vlaků užijí na lokálce z Čelákovic do Brandýsa a fanoušci Phila Collinse si jeho dva velké hity poslechnou až v úplném závěru. Jako kdyby si ten dobrák, co sponzoroval vznik tohoto filmu, po prvním zkouknutí uvědomil, že když už angažoval popovou hvězdu, asi by stálo za to, aby se ve filmu objevily i její songy. A to je docela málo.

Hodnocení csfd.cz: 56 %



Největší světové loupeže: Královský poštovní vlak (2. díl)

Velká Británie 2015, 6 x 46 min



Skvělá britská série, která dokumentárně hranou formou rekonstruuje největší světové loupeže od přípravy a motivů jejich pachatelů, po samotný průběh a následné vyšetřování. Přitom odhaluje největší chyby, kterých se zločinci dopustili a které vedly k jejich dopadení. Stejně tak je tomu i v případě druhého dílu věnovanému velké vlakové loupeži. Legenda o perfektně naplánované operaci tu po zaznění překvapivých faktů dostává povážlivé trhliny. Svůj věčný komentář přidává i jeden ze skutečných zločinců, elegantní Tommy Wisbey, který si odseděl za mřížemi 12,5 roku. „Lituju jen toho, že jsem se nechal chytit.“

Hodnocení csfd.cz: 73 %



The Great Train Robbery

Velká Británie 2013, 2 x 90 min

Minisérie z produkce BBC? To má vždycky velký potenciál – a taky že ano! BBC přináší moderně nasnímanou podívanou na události z roku 1963 z pohledu jejich pachatelů (1. díl) a vyšetřovatelů (2. díl). Díky tříhodinové stopáži pak mohou tvůrci zacházet do mnohem větších detailů a nebojí se ani výkladu o funkci trpasličího návěstidla (coby předvěst) umístěného před hlavním, protože změnit barvu návěstních znaků museli lupiči na obou zároveň. Jedině tak dokázali bezpečně zastavit vlak poblíž vytipovaného místa. Srdece železničního fanáka potěší nablýskaná lokomotiva IM 44 a výlet dvou členů gangu do depa, kde se stroj pokouší rozjet podle jedné ilustrované dětské knížky. Radši nechtějte vědět, jak to dopadne... Lehký humor se střídá s dramatickými okamžiky i vážným zamýšlením hlavních aktérů. Jednoznačně nejlepší filmové zpracování události, která šokovala celou britskou veřejnost. „Seržante, tomu neuvěříte! Prostě přišli a ukradli vlak...“

Hodnocení csfd.cz: 77 %



Za železničními skvosty do Luzernu

Švýcarské muzeum dopravy v Luzernu je pojem. Nejen v zemi helvétského kříže, ale i jinde ve světě. Když jsem poznal všechny expozice v domovině, vypravil jsem se podívat k jezeru Vierwaldstättersee. Zjištění? Je rozhodně na co koukat a výlet nočním vlakem Českých drah je příjemným zážitkem.

Josef Holec | Foto: autor

Česká muzea zaměřená na techniku mám prochozená křížem krážem. Není to žádné umění, mnoho jich není a ta, která se zabývají železnici, bych napočítal na prstech jedné ruky. Jistě nejznámější a největší je Muzeum Českých drah v Lužné u Rakovníka, které se již od roku 1999 zabývá údržbou a provozem historických kolejových vozidel. Ve zdejších sbírkách jsou k vidění parní lokomotivy různých kategorií a období i historické elektrické a motorové lokomotivy, motorové vozy či ukázky technických zařízení na železnici. Ale já jsem si chtěl ještě více rozšířit obzory. Vydal jsem se do země, která železniční dopravou žije. Do státu, kde jsou vlaky alfou a omegou hromadné dopravy. Ano, do Švýcarského muzea dopravy v Luzernu.

Tradiční šestá hodina večerní, pražské hlavní nádraží, noční vlak Českých drah do Curychu je těsně před odjezdem. Bagáž hodím na polici, dopředu si sprchu a se soumrakem se zachumlávám do bílých peřin. Následuje obligátní četba a s příchodem tmy kdesi za Lincem sladké sny. Probouzím se až ve Švýcarsku.

K jezeru

Na hlavním curyšském nádraží přisedám na spoj InterRegio 2633 do Luzernu. Padesát minut trvající cesta uteče jako nic a z nádraží spěchám k jezeru. Na břehu je totiž cíl mé „šotoušské“ výpravy. Kdo chce, může dojet k muzeu vlakem.

Luzernské muzeum patří k největším a nejlepším svého druhu v Evropě. Vždyť zabírá plochu okolo čtyř hektarů a expozice je rozdělena do několika obřích pavilonů. Kromě oddělení, která se věnují lodní, silniční i letecké dopravě, kosmonautice anebo lanovkám, zabírá největší část historie zdejších železnic. Obdivovat můžete více než šedesát exponátů včetně historických parních i elektrických lokomotiv, železničních vozidel pro ozubnicové dráhy, ale i moderních elektrických jednotek. Zkrátka ráj každého nadšeného fanouška železnic. Ještěže jsem si na návštěvu vyhradil celý den. Jen by se mi hodil slovníček angličtiny. Ne že bych jazyk neuměl, ale některé technické pojmy z popisků za mě překládá internetový překladáč. Tohle musím zlepšit... Přijměte nicméně mé pozvání na krátkou procházku po železniční expozici. Stojí opravdu za to. ○



ELEKTRICKÁ LOKOMOTIVA ŘADY GE 6/61, RHĚTSKÉ DRÁHY

Při své elektrizaci si společnost Rhétské dráhy (RhB) v letech 1921 až 1929 zakoupila 15 lokomotiv přezdívaných Krokodýl. Šlo o první model, který byl vybaven komplexními pohony s hnacími hřídeli. RhB se však vrátili ke starším konstrukcím, kdy každý z motorů byl připojen tyčemi přímo k jedné ze spojených náprav. Tento typ přenosu byl poprvé použit v roce 1910 pro testování lokomotiv pro železnice Bern – Lötschberg – Simplon. Krokodýl je napájen trakční soustavou 11 kV 16 2/3 Hz a dokáže uhánět rychlostí 55 km/h. Váží 66 tun, výkon se zastavil na hodnotě 790 kW.

ŠOTOINFO

Do Curychu vyráží každý den v 17:48 z Prahy Holešovic Jižní expres Ex 1547, respektive EN 462/466, s přímými vozy do stanice Zürich HB. Do Švýcarska přijíždí druhý den ráno v 8:20. Na hlavním curyšském nádraží je možné přestoupit do spoje IR 2633. Ten se vydává na cestu ze stanice Zürich Flughafen a přes Zürich Oerlikon, Zürich HB, Thalwil a Zug míří do Luzernu (9:49). Spojení moderním lůžkovým vozem je vhodné i pro přepravu lyžařů. Z vlaku se vystoupí ve stanici Sargans, a za 1,5 hodiny jste již v Davosu.



Luzern



ELEKTRICKÁ DVOUČLÁNKOVÁ LOKOMOTIVA ŘADY AE 8/14, ŠVÝCARSKÉ FEDERÁLNÍ DRÁHY

Při jízdě do tunelu St. Gotthard Švýcarské federální železnice obvykle vyžadovaly dvě lokomotivy, které by vedly těžké nákladní vlaky, a tak v roce 1929 začali konstruktéři kreslit právě tuto vysokovýkonnou lokomotivu. Třetí a poslední lokomotiva z roku 1939 nemohla plně využít svou neuvěřitelnou sílu 8 800 kW, protože spojky předního vozidla nebyly schopné vydržet nápor jeho plného výkonu. Stroj byl nicméně postaven jako předmět národní prestiže. Po 31 letech služby byla lokomotiva stažena z provozu poté, co se jí vžňal transformátor. Dvoučlanková lokomotiva řady Ae 8/14 dokázala při obřím výkonu, distribuovaném 16 motory, dosáhnout rychlosti 110 km/h. Vážila 236 tun a pochází z dílen v Oerlikonu.



PARNÍ OZUBNICOVÁ LOKOMOTIVA ŘADY H 1/2, ŽELEZNICE RIGI

Číslo 7 byla první lokomotivou, která opustila lokomotivku ve Winterthuru v roce 1873. Vzešla z plánů konstruktéra Niklause Rigggenbacha, který se nechal inspirovat americkým modelem uložení kotle ve vzpřímené poloze. To umožnilo, že trubky byly vždy ponořené ve vodě, a to i v nakloněné poloze. Sedmička byla vyřazena z provozu v roce 1937. V roce 1996, při příležitosti 125. výročí založení železnice Vitznau-Rigi, byla několikrát znovu uvedena do provozu. Umí stoupat do vrchu se stoupáním 250 promile rychlostí 7,5 km/h. Její výkon činí 110 kW.



STAVEBNÍ PARNÍ LOKOMOTIVA ŘADY E 2/2, GOTTHARDSKÉ ŽELEZNICE

Tato malá lokomotiva z roku 1881 využívá systému Brownova pohonu. Britský inženýr Charles Brown, hlavní konstruktér firmy Švýcarské lokomotivy a strojní zařízení (SLM), navrhl toto speciální hnací zařízení pro snížení výšky lokomotivy bezprostředně nad úroveň kolejnice. Tento typ konstrukce byl zvláště vhodný pro konstrukční a tovární lokomotivy, stejně jako parní tramvaje. V položce váha najdete hodnotu 14,7 tuny. Lokomotiva disponuje výkonem 55 kW a maximální rychlostí 50 km/h. Jezdila až do roku 1934.

PARNÍ LOKOMOTIVA ŘADY C 5/6 PŘEZDÍVANÁ SLON, ŠVÝCARSKÉ FEDERÁLNÍ DRÁHY

Lokomotivy s deseti koly byly přijaty, teprve až když se ukázalo, že je možné je postavit tak, že se vnější spřažené nápravy mohou pohybovat v obloucích. První lokomotiva s tímto uspořádáním byla v Rakousku vyrobena již v roce 1900. Aby se vyrovnala s vyšším výkonem, byla pára přehřátá na 350 °C. Slon měl výkon 1 070 kW a vážil 128,4 tuny. Dosahoval navíc rychlosti 65 km/h. V provozu byl až do roku 1964. Jde o poslední velkou, švýcarskou, parní lokomotivu.

verkehrshaus.ch



Jedněmi z prvních elektrických lokomotiv sloužících v Praze byla řada E 436.0.

Od elektrizace pražského uzlu uplynulo 90 let

V roce 1928 byl zahájen pravidelný elektrický provoz na pražských železničních spojkách. Přestože se první elektrické vlaky po našich kolejích rozjely už o čtvrt století dříve z Tábora do Bechyně díky průkopníkovi elektrické trakce Františku Křižíkovi, zůstalo tehdy pouze u jedné trati. Tři roky před začátkem první světové války se elektrická vozba rozšířila na další jihočeskou trať z Rybníka (tehdy Certlova) do Lipna nad Vltavou, ale stále nebylo možné hovořit o systematické elektrizaci.

Martin Žabka, Martin Harák
Foto: sbírka Martina Nového a Martina Haráka

O tom, že naše železnice nijak výrazně nezaostávala za světovým trendem elektrizace železničního provozu, svědčí fakt, že již na počátku dvacátých let minulého století vznikl na tehdejším Ministerstvu železnic útvar zabývající se přípravou systematické elektrizace železnic,

nazvaný Studijní kancelář pro elektrizaci. Vedl ho ministerský rada Ing. A. Balcar a jednou z prvních činností tohoto oddělení byla studie a příprava pro elektrizaci pražských nádraží a spojovacích drah mezi nimi a také několik projektů na elektrizaci tratí v blízkém okolí Prahy se silnou příměstskou dopravou. Část projektů, zejména těch na území hlavního města, byla realizována ještě během dvacátých let. Tehdy se

podařilo elektrifikovat nádraží Smíchov, Vysočany, Vršovice, Libeň horní nádraží a současně Wilsonovo (hlavní) nádraží společně se spojovacími tratěmi mezi nimi. Kromě toho padla též řada úvah o dalším rozšíření a byly vypracovány první projekty pro elektrizaci tratí z Prahy do Plzně, Benešova u Prahy, Kralup nad Vltavou a Kolína. I přes tyto ambiciózní plány se nakonec s elektrickým provozem začalo pouze po Praze a elektrizaci navazujících tratí na dlouho odložila nastávající hospodářská krize a později rovněž válečné události.

Průkopníci akumulátorová mašina

Průkopníci „elektrik“ se stala akumulátorová lokomotiva E 407.001 z roku 1926. Československé státní dráhy si tento stroj objednaly v roce 1924 hlavně proto, aby nahradil co nejvíce parních lokomotiv na pražském hlavním nádraží. Ty, ruku na srdce, byly sice krásné, ale vytvářely obrovské množství kouře a sazí. Akumulátorku vyrobila elektrotechnická továrna Františka Křižíka ve spolupráci s továrnou Breitfeld & Daněk ve Slaném. Přestože měl tento stroj omezený akční rádius, použitelný pouze ke staničnímu posunu, osvědčil se k plné spokojenosti, a proto byl o tři roky později dodán ještě druhý. Obě lokomotivy na počátku třicátých let



Do expozice plzeňské Techmanie byl v roce 2010 zařazen po rekonstrukci unikátní stroj E 424.001.

následovaly ještě další dva stroje nové řady E 417.0, čímž pražské depo získalo do stavu celkem čtyři akumulátorové mašiny.

Zásadním způsobem do provozu na pražských tratích zasáhly až nové elektrické lokomotivy řad E 424.0, E 423.0, E 436.0, E 465.0 a několik dalších typů, které od roku 1927 dodávaly Škodovy závody, ČKD Praha a také Adamovské strojírny z jižní Moravy. První stroje vyjely po Praze vlastní silou 23. dubna 1928. Napájení stejnosměrným systémem o napětí 1 500 V pro ně zajišťovala měnárna Křenovka, vybudovaná pro tento účel v těsném sousedství Wilsonova nádraží, kde měly deponii také akumulátorové lokomotivy, které se tam nabíjely. Pro zajištění provozu a oprav nových elektrických lokomotiv bylo pro tyto potřeby upraveno dosavadní depo na Wilsonově nádraží, které bylo zatrolejováno, a to včetně točny. Část lokomotiv sloužila na staničním posunu, většina však byla nasazena do traťové služby mezi hlavními nádražím a několika pražskými stanicemi, kde se odehrávaly přepřahy z parní trakce na elektrickou. „Elektrika“ si získala oblibu u strojního i dopravního

personálu a pozitivní dopad na dopravu měla i větší pružnost elektrických vozidel při posunu, kdy se zkracovaly časy potřebné pro doplnění brzdového ústrojí soupravy vzduchem.

Nálety spojenců poškodily část vedení

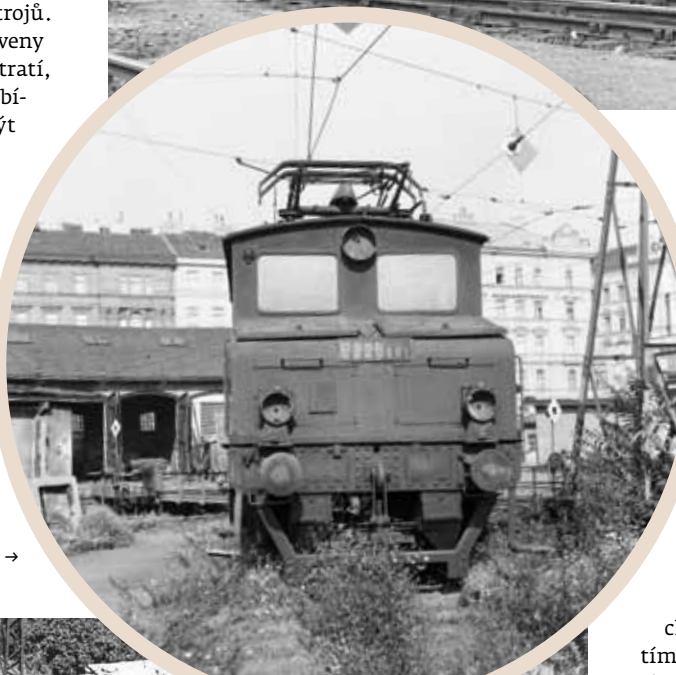
Elektrický provoz mezi pražskými nádražími fungoval bez problémů až do náletů na město během druhé světové války, kdy byla poškozena část trakčního vedení ve východní části Prahy, kam se spojenecké letecké svazy zaměřovaly na průmyslové areály tehdejších periferií. Poničené vedení bylo ale rychle obnoveno, a kromě dosavadních tratí se několik let po válce elektrické lokomotivy rozjely hlouběji do nitra vršovické stanice, jejíž délka včetně seřadovacího nádraží činila přes šest kilometrů. Elektrické stroje se vydaly i po spojovací trati z Vršovic do Libně přes Malešice, čímž se síť elektrizovaných tratí významně prodloužila. Objevují se také tři nové stroje řady E 666.0, které byly získány v rámci válečných událostí z Itálie. Šlo o první typ šestnápravových elektrických lokomotiv provozovaných pod značkou ČSD a společně s nimi počet elektrických lokomotiv v Praze dosáhl během okupace počtu 27 strojů.

Po druhé světové válce byly znovu obnoveny myšlenky na elektrizaci našich hlavních tratí, které na počátku padesátých let začaly nabírat konkrétní rozměry. Jako první měla být elektrizace provedena na velmi vytižené trati z Prahy do České Třebové. Problém však nastal ve chvíli, kdy bylo rozhodnuto o použití stále sice stejnosměrné trakční soustavy, avšak již se zvýšeným napětím 3 000 V. Tato náročná stavba, která navíc probíhala za plného provozu, začala v roce 1951 a souviselo s ní také vyřešení napojení na pražskou elektrizovanou síť, kde provoz stále probíhal

Nejstarším strojem působícím v meziválečném období v Praze byla lokomotiva E 225.001, pocházející z Vídeňské městské dráhy. →



Zvláštním systémem pohonu se vyznačovaly dva stroje řady E 465.0.

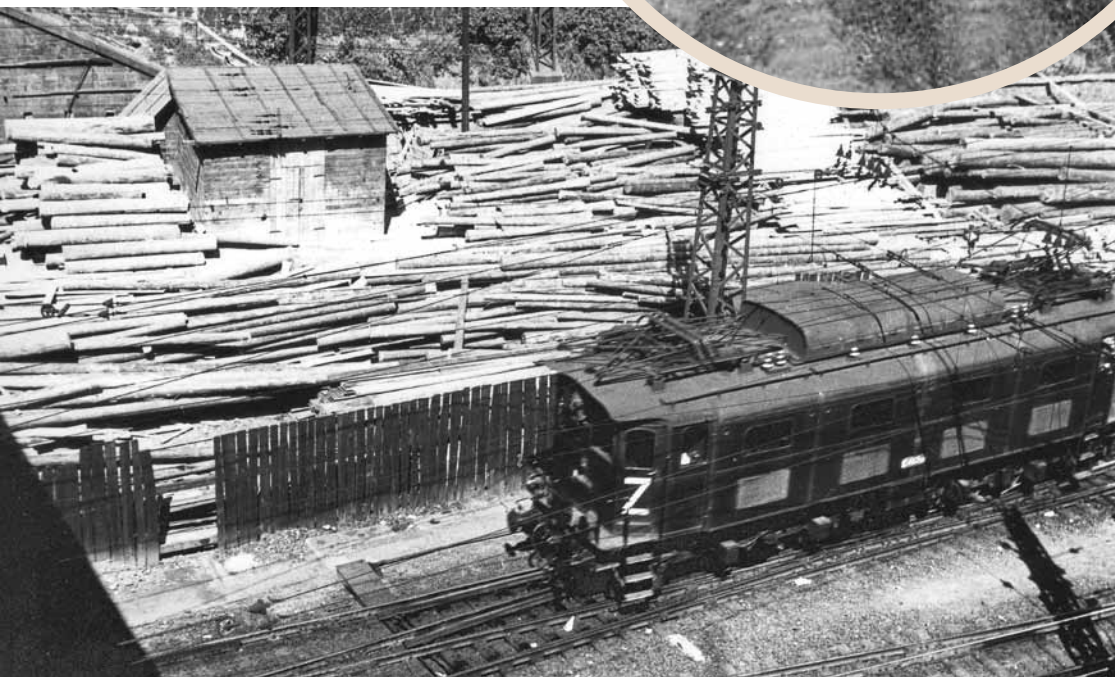


pod napětím 1 500 V. A tak od roku 1953 po pražských tratích jezdily po nějakou dobu na polovičním výkonem (!) nové elektrické lokomotivy řady E 499.0, které jsou známé pod slangovým názvem Bobina.

Milníkem přepojení na 3 000 V

Napojení „třítisícovky“ na pražské spojky bylo vyřešeno izolovanými úseky mezi Malešicemi, respektive Libní horním nádražím a Běchovicemi, kde docházelo ke změně napětí v troleji. Ještě předtím však musela být na původních předválečných traťových úsecích „přehozena“ polarita elektrického proudu v troleji a kolejích, neboť původní úseky byly řešeny oproti nově elektrizovaným tratím s opačnou polaritou. K posílení napájení pražské elektrické sítě byla vybudována nová měnična Třešnovka, která byla uvedena do provozu v roce 1954.

Zásadním milníkem, podobně jako tomu bylo v roce 1928, se stal rok 1962, kdy v Praze skončil elektrický provoz s trakčním napětím 1 500 V a celá dosavadní síť byla po nutných úpravách přepojena na 3 000 V. Tím nastalo nejen sjednocení s nově elektrizovanými tratěmi, které od poloviny padesátých let přibývaly jako houby po dešti, ale odpadla i řada provozně-technických problémů, jež dosavadní situace přinášela. Většina původních elektrických lokomotiv vyrobených v dobách první republiky byla zrušena, pouze několik málo z nich bylo předáno na jihočeské lokální dráhy z Tábora do Bechyně a z Rybníka na Lipno, kde posílily vozidlový park provozovaný s napětím 1 500 V. Tím byla historie první fáze elektrizace našich tratí ukončena. ○



K tehdy nejmodernějším lokomotivám, které mělo depo Praha Wilsonovo nádraží k dispozici, patřila řada E 467.0.

O kočkách a tak...

František Tylšar

Vlaky osobní dopravy jsou určené pro přepravu osob, tedy cestujících. Můžeme v nich potkat muže, ženy, děti... a také zvířata. Smluvní přepravní podmínky dokonce obsahují i speciální kapitolu s názvem „Přeprava živých zvířat v doprovodu cestujícího“. Podrobnějším studiem zde lze zjistit mnoho zajímavých skutečností... Už nadpis prozrazuje, že zvířata nesmějí cestovat sama a musejí být živá. Tedy pečené kuře nebo samostatně cestující myška, která s námi jezdila z Nezamyslic do Morkovic téměř bez jízdenky poté, co utekla holčičce z krabičky a schovala se v nepřístupné části starého Rybáku, sem nepatří.

Zjistíme také, že pes musí mít náhubek a že první třídou smí jezdit jen tehdy, je-li k tomu řádně vyškolen policejním, záchranářským či jiným speciálním výcvikem. A mimo jiné též skutečnost, že zvíře nemůže dostat pokutu. Páníček ovšem ano, i dvě...

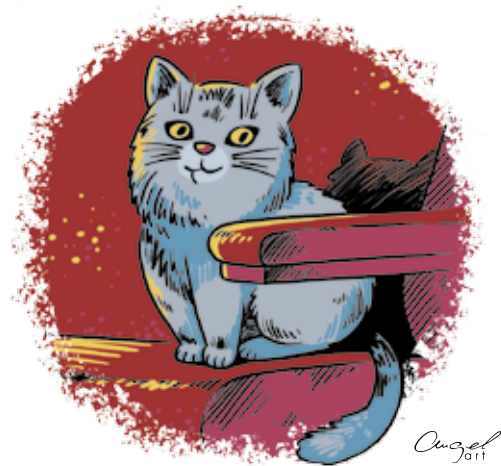
Neméně zajímavý je pohled zákona, který zvíře považuje za věc. To my na železnici si našich čtyřnohých zákazníků ceníme více. Třeba už tím, že psa považujeme za osobu. Alespoň z pohledu jízdního dokladu. Koupí-li cestující svému hafanovi jízdenku, je na ní psáno: „Přepravné za psa – počet osob 1“.

Ale nejen psi jsou našimi čtyři a vícenohými zákazníky. Ve vlaku lze potkat zástupce téměř všech skupin. Od červíků a hmyzu, které s oblibou převážejí rybáři v plastových krabičkách, přes ptáky, ptáčky, papoušky, rybičky (v igelitových pytlících), křečky, myši, morčata, fretky, až například po hada. Toho jsem potkal ve vlaku jen jednou, ještě za dob ČSD. Seděl stočený

na sedačce a uměl syčením pozdravit. Jeho pán – cvičitel z cirkusu ho vzal k veterináři. Včera jsem zase pro změnu potkal krysu, která koukala z kapsy bundy jedné slečny...

Nejraději ze všech zvířat ve vlaku mám ale kočky. Jó, kočka, to je nejen „osoba“, ale i osobnost! A díky tomu lze s nimi zažít spoustu zajímavých příhod.

Asi mi neuvěříte, že jsem potkal v expresu jednu, která si na sedačce četla Shakespeara... Fakt, nekecám! Jsou ale i příhody mnohem prozaičtější, přesto hezké. O dvě z nich se dnes s vámi podělím...



Tu první jsem zažil při jedné plánované výluce v západních Čechách.

Stál jsem před autobusem náhradní dopravy a pomáhal cestujícím s nástupem, když se náhle jako vítr objevila dáma v nejlepších letech a v elegantním klobouku. V ruce držela veli-

kou přepravku se zrzavou perskou kočkou, bez sporu královského rodu, a na její monolog snad nikdy nezapomenu. „Jak si to představujete! Taková hrůza! Takový nepořádek! Micinka se těšila na pohodlnou jízdu vlakem. Je zvyklá sedět na sametové dečce v první třídě a teď? No, umíte si to vůbec představit? Víte, jaký prožívá strašný stres? Jak jí je v tomhle smradlavém autobuse?...“

Věřte nevěřte, umím. Také jezdím raději vlakem, ale náš výlukový autobus rozhodně nesmrđěl. Byl moderní a klimatizovaný, stejně jako železniční vůz, z něhož právě vystoupili. Hlavou se mi honily předpisy o přepravě zvířat, ale ovládnul jsem se a chudáka Micinku politoval. A asi jen já a Micinka víme, že to nebyli kvůli tomu autobusu...

Druhá „kočičí“ příhoda je úplně jiná. Potkala mě nedávno na rychlíku z Prahy do Hradce. Při kontrole jízdenek jsem došel až k poslednímu kupé, ve kterém seděl mladý muž s úhlednou zvířecí přepravkou.

„Pejsek?“ zeptal jsem se.

„Ne, kočička,“ odpověděl.

A protože seděl v kupé sám a v nočním rychlíku je dost místa, nabídnul jsem mu, i když se to nemá, aby ji na chvíli pustil ven. Z dlouhé cesty musí být celá polámaná a unavená...

Poděkoval, ale váhal.

Šel jsem tedy dál za svými povinnostmi, a když jsem se pak znovu vrátil až na konec vlaku, usmívalo se na mě z kupé koťátko takovým způsobem, jak to umí jen koťátko. Žádný šampion, ale úplně obyčejný, a přesto překrásný mourek. Sedělo na klíně muže, který se také usmíval, a v jejich pohledech jsem mohl číst výrazná slova „děkuji“. ○

PŘEČETLI JSME ZA VÁS

Nad kolejíštěm hlavního nádraží mají vzniknout nové obytné domy

Maximálně využít cenné pozemky v samém centru Prahy. Takový je záměr společného podniku Českých drah, investiční skupiny Penta a projektantské firmy Sudop, který počítá s výstavbou domů po překlenutí kolejíště hlavního nádraží mezi ulicemi Vínohradská, Legerova a Španělská. „Celé nádraží a koleje chceme zastřešit a na desce, která nad kolejiemi vznikne, se budou stavět domy nebo administrativní budovy. Mají to být čtyř až pětipatrové stavby, které nebudou bránit ve výhledu na Pražský hrad,“ uvedl předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Miroslav Kupec. Investice podle Kupce bude v řádu jednotek miliard korun. „Až získáme stavební povolení, České dráhy prodají své pozemky. Cena bude diametrálně odlišná, než kdybychom je prodali bez toho, co se na nich bude stavět,“ dodal s tím, že podobné stavby s domy na mostě nad kolejiemi stojí například ve Vídni či Kolíně nad Rýnem. „Snaha je vytěžít pozemky v centru měst na maximum,“ vysvětlil Kupec. Velikost plochy dovolí výstavbu menšího bloku domů, stavět umožňuje i územní plán. **E15 2. 10. 2018**

Česko je premiantem v hustotě kolejí, komplikací jsou úzká hrdla

Rozsah českých železnic patří k největším v Evropě, jejich kvalita ale podle dopravců zůstává. Problémem jsou podle nich především úzké jednokolejné trati u velkých měst. Dvou a více kolejné tratě tvoří v Česku pouze 20,7 procenta celkové délky železnic. V zemi je 9 446 kilometrů železniční sítě. Správa železnic chce koleje uvolnit například výstavbou nových vysokorychlostních tratí. Dopravci si stěžují především na přeplněnost kolejí u velkých měst a na koridorech, kde se o místo musí dělit regionální, dálková i nákladní doprava. Potíže způsobují zejména „úzká hrdla“ tratí, kvůli kterým musí vlaky čekat, a tím se zpoždění vlaků hromadí. Nejsložitější situace je na všech hlavních tratích směřujících z okolí Prahy do jejího centra, dále na úseku z Pardubic do České Třebové, z Přerova do Ostravy, tratě v okolí Brna a další. Komplikace způsobuje také křížení tras v pražské Libni, kde chybí mimoúrovňové zaústění tratí z Běchovic a Malešic. V zahraničí je běžné, že u frekventovaných tratí jsou k dispozici čtyři i více kolejí a je oddělena regionální, dálková osobní a nákladní doprava. **ČTK 10. 10. 2018**

PODĚKOVÁNÍ ZAMĚŠTNANKYNÍM ČD

V neděli 30. 9. 2018 jsem s manželkou cestoval z Bruntálu za vnoučaty do Prahy, k čemuž výhradně využíváme služeb Českých drah. Při zakoupení zpáteční jízdenky na pokladně v Praze jsem při placení ztratil klíče od auta, které na nás čekalo v Olo-mouci. To jsem v tu chvíli samozřejmě netušil. Když jsme odpoledne přišli k vlaku IC513 Opava, tak na nás čekala paní pokladní, která k našemu překvapení vydala klíče od našeho vozu. Ty, jak nám sdělila, jsem ráno nechal u pokladny. Myslím, že si zaslouží pochvalu. Dále vyslovte uznání i paní vlakvedoucí tohoto spoje, která mistrně zvládla zapeklitou situaci v oddílu I. třídy tohoto vlaku, kdy jeden „vykuk“ se snažil využít studentskou slevu. Rád bych, aby se pochvala a poděkování dostaly přímo k lidem, kteří si to zaslouží.

Vilém Urbíš, Bruntál

Pozn. red.: Oběma zaměstnankyním ČD jsme poděkování tlumočili. V případě osobní pokladní se jednalo o Ivu Frolíkovou z RP ZAP Praha, stanice Praha hl.n. V případě vlakvedoucí o Žanetu Petrovou z RP ZAP Ostrava, stanice Bohumín (SVČ Bohumín).

ČD TRAVEL REKREACE S PŘÍSPĚVKEM Z FKSP

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

V nabídce máme lyžařské,
lázeňské a exotické pobyty

Dotace na zimní pobyty
poskytují SŽDC, ČD
a ČD Cargo



Více na adrese 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, web: www.cdtravel.cz | provozní doba: pondělí–pátek 9.00–17.00 h
pobočka: Praha hl. nádraží 972 241 861 | provozní doba: 1. 5.–30. 9.: pondělí–pátek 9.00–18.00 h, sobota 9.00–14.00 h, 1. 10.–30. 4.: pondělí–pátek 9.00–17.00 h



Drážní úřad přijme od 1. ledna 2019 do samostatného oddělení způsobilosti osob, sekce provozně technické, zaměstnance na pozici:

ODBORNÝ RADA

Náplň práce spočívá zejména v posuzování a ověřování odborné způsobilosti osob k získání licence strojvedoucího a průkazu způsobilosti k řízení drážního vozidla na vlečce.

Požadujeme:

Bakalářský nebo magisterský studijní program technického nebo dopravního směru
Licence strojvedoucího nebo průkaz způsobilosti k řízení drážního vozidla na vlečce výhodou

Nabízíme:

- ⇒ Možnost profesního a jazykového vzdělávání
- ⇒ Pružné rozvržení pracovní doby
- ⇒ 5 týdnů dovolené
- ⇒ 6 dnů zdravotního volna
- ⇒ Stravenky v hodnotě 90,00 Kč
- ⇒ Unišek + FKSP
- ⇒ Služební telefon
- ⇒ Jízdní výhody

V případě zájmu zašlete strukturovaný životopis na e-mail: vyberova_rizeni@ducrcz nebo na adresu: Drážní úřad, odbor Kancelář ředitele DÚ, Wilsonova 300/8, 121 06 Praha 2 – Vinohrady; obálku označte VÝBĚROVÉ ŘÍZENÍ (DÚ076) - NEOTEVÍRAT.



Do 30. prosince 2018

Kozel expres jezdí do Velkých Popovic až do konce roku

Patříte mezi milovníky zlatavého moku? Pak se svezte Kozel expresem do pivovaru Velké Popovice! Retro motorák odjíždí v 10:22 hodin z pražského hlavního nádraží každou neděli, a to až do konce letošního roku. Kozel expres, tedy motorový vůz řady 810 v retro nátěru 80. let minulého století, vás doveze do Velkých Popovic v 11:20. Mezi Strančicemi a Velkými Popovicemi projíždí po 5,5 km dlouhé pivovarské vlečce, kterou nechal na vlastní náklady zrekonstruovat Plzeňský Prazdroj. Za jízdenku do Kozel expresu zaplatíte 390 Kč. V této ceně je zahrnuto nejen zpáteční jízdné, ale také prohlídka pivovaru a krátká škola čepování. Jízdenku koupíte ve všech pokladnách ČD a také v e-shopu ČD (na adrese www.cd.cz/eshop – Nostalgické vlaky). Pivovar Velké Popovice, který se nachází jen 15 km východně od Prahy, byl založen baronem Františkem Ringhofferem II. v roce 1874. Jedním z důvodů výběru lokace byla možnost napojení pivovaru vlečkou na dráhu císaře Františka Josefa spojující Prahu s Českými Budějovicemi.

Nejbližší železniční stanice: Praha hl. n./Strančice



24. až 28. října 2018

Do Lysé nad Labem na Exotiku

Pokud máte rádi cizokrajnou faunu a floru, nechte si ujit další ročník celostátní výstavy Exotika 2018, která se koná od 24. do 28. října na výstavišti v Lysé nad Labem. Jde o největší evropskou přehlídku papoušků, bažantů, plazů a akvarijních ryb doplněnou o atraktivní aranžmá exotických rostlin. Atraktivní bude také pestrobarevná expozice exotických motýlů a brouků. Největším lákadlem letošního ročníku výstavy bude nicméně sameček bílého tygra jménem Antonius. Na výstavě nebudou chybět poradny a samozřejmě prodej chovatelských potřeb.

Nejbližší železniční stanice:
Lysá nad Labem



Každou sobotu

Na prohlídku Skleněné manufaktury

Od dubna loňského roku se v drážďanské Skleněné manufaktuře vyrábí e-Golf. S výrobou tohoto nového elektromobilu se můžete blíže seznámit při zážitkové prohlídce. Ta se koná každou sobotu od 14 hodin v českém jazyce. Doporučujeme rezervaci na e-mailu infoservice@glasersnemanufaktur.de. Při prohlídce se interaktivní formou seznámíte i s futuristickými vizemi mobility. Zájemci mají také možnost si vyzkoušet jízdu elektrickým či hybridním vozem. Vstupné na prohlídku stojí 7 eur, snížené 4,50 eura, rodinné 15 eur, děti do 7 let mají vstup zdarma.

Nejbližší železniční stanice:
Dresden Hbf.



25. až 28. října 2018

Výstava modelů a kolejíšť v Trutnově

Tak jako každý rok i letos na podzim se ve sportovní hale Základní školy R. Frimla v Trutnově uskuteční mezinárodní výstava modelů a kolejíšť, kterou pořádá trutnovský Klub železničních modelářů. Kromě prezentace pořadajícího klubu a tradičních vystavovatelů z Česka a spřátelených klubů z Německa budou na výstavě zastoupeni také rakouští modeláři z 1. Österreichischer TT-Modellbahnclub Attnang-Puchheim. Letošní novinkou jsou modely v lahvičce Huberta Gehlerta ze saského Plavna. Děti se mohou těšit i na hrací koutek s velkými dřevěnými modely.

Nejbližší železniční stanice:
Trutnov hl. n.

Foto: Plzeňský Prazdroj, Výstaviště Lysá nad Labem, Volkswagen, KŽM Trutnov

Železničář

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

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