

# Železničář

17. ŘÍJNA 2019 | CENA 18 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



21

ROČNÍK XXVI



## 6–7 ROZHOVOR

Novým předsedou představenstva a generálním ředitelem ČD se stal **Václav Nebeský**. Prozradil, jaké jsou jeho priority po nástupu do funkce či jaká bude podoba obnovy vozidlového parku.

## 8 ZPRAVODAJSTVÍ

**Regionální dopravu ve Středočeském kraji** budou v následujících letech zajišťovat České dráhy. Dopravce zabezpečí na základě nově podepsané smlouvy provoz na všech dosavadních linkách.

## 11–14 TĚMA

Myšlenka **autovlaku** je stejně stará jako železnice. Už na počátku provozu prvních železnic se objevil nápad, že by se na železniční vůz naložil celý kočár. Jaká byla historie a jaká je současnost autovlaků?

## 15 PROVOZ A TECHNIKA

Prakticky ve všech **podnicích DPOV** se pracuje na instalaci technologie sloužící pro příjem bezdrátového internetu ve vlacích. **Wi-fi** je nyní umísťována do celé řady vozidel Českých drah.

## 16–17 RECENZE

Jaké novinky se v uplynulých měsících a týdnech urodily na knižním trhu v oblasti **železniční literatury**? Přinášíme přehled dalších publikací se zaměřením na železniční dopravu.

## 18–19 CESTOPIS

Střední Slovensko je divoký, ale krásný kus světa. Zveme vás na výlet po **Španie Dolině**, malé obci s památkovou rezervací lidové architektury, kterou tvoří jedinečný soubor hornických domků.

## 20–21 HISTORIE

Na jihozápadě Německa provozují od roku 1977 v přírodní rezervaci Südschwarzwald muzejní železnici. Oficiálně je pro ni používán název **Sauschwänzle Bahn**, což se dá přeložit jako Dráha prasečího ocásku.

## TITULNÍ FOTO

Autor: Michal Málek

Podzimní nálada na Slezském Semmeringu u Horní Lipové



# Bdmteeo<sup>294, 296</sup>

Petr Slonek | Foto: archiv ČD

Vozy Bdmteeo<sup>294</sup> jsou patrové, neklimatizované osobní vagony druhé třídy, určené pro příměstskou a regionální dopravu. Vznikly modernizací jednoho vozu Bmteeo<sup>290</sup>, tří vozů Bmteeo<sup>293</sup> a dvanácti vozů Bmto<sup>292</sup>, původně vyrobených ve východoněmeckém Waggonbau Görlitz v roce 1976. Jejich obnova se uskutečnila v letech 2010 až 2011 v podniku ŽOS České Velenice. V rámci ní byl kompletně zrenovován interiér, vytvořen prostor pro přepravu jízdních kol, přečalouněny sedačky, vyměněno vnitřní obložení i podlahy. Revitalizací prošly toalety a původní ovládání nástupních dveří madly nahradila tlačítka. První modernizovaný vůz se v provozu objevil v prosinci 2010.

Podobným způsobem se v roce 2016 zrodila typově velice blízká řada vozů Bdmteeo<sup>296</sup>. Nízkonákladovou rekonstrukcí původní řady Bmto vzniklo celkem dvanáct kusů těchto vagonů ve firmě Pars Nova. Vůz je navíc oproti „sesterskému“ vagonu Bdmteeo<sup>294</sup> vybavený technologií pro příjem wi-fi, zásuvkami na 230 V, informačním systémem pro cestující a instalován byl uzavřený systém WC.

Vozy obou řad Bdmteeo mají lavice s textilním čalouněním, s vysokou zádovou opěrkou a s menšími bočními opěrkami hlavy. Područky jsou na vnějších stranách dvojsedadla. Uspořádání sedadel 2 + 2 pouze vis-a-vis (proti sobě). V aktuálním jízdním řádu jsou nasazovány v regionální dopravě v Praze, Středočeském, Jihočeském kraji a na Vysočině. ○

Číselná řada	50 54 26-18 1xx-x
Počet vozů	16/12 (Bdmteeo <sup>296</sup> )
Nejvyšší dovolená rychlost	100 km/h
Rok výroby (modernizace)	1976 (2010–2011/2016–2017)
Výrobce (zhotovitel modernizace)	Waggonbau Görlitz (ŽOS České Velenice/Pars Nova)
Míst k sezení (pevná + sklopná)	128/126 (Bdmteeo <sup>296</sup> )
Oddílů	2
Hmotnost prázdný/obsazený	45 t/56 t
Délka vozu přes nárazníky	26 800 mm

Vážení čtenáři,

na začátku října se Českým drahám podařilo uzavřít doposud největší kontrakt na zajištění dopravní obslužnosti v historii firmy. Podepsali jsme smlouvu se Středočeským krajem na dalších deset let, což v praxi znamená, že zajistíme provoz na všech námi nyní obsluhovaných regionálních linkách v kraji. Samozřejmostí je také obnova vozidlového parku. Předpokládáme, že celková hodnota investic v případě modernizace vozidel pro Středočeský kraj a Prahu dosáhne zhruba 1,5 miliardy korun.

Na základě smlouvy v regionu zajistíme celkem 15,67 milionu vlakokilometrů ročně při průměrné kompenzaci v prvním roce platnosti smlouvy ve výši cca 131 Kč za vlakokilometr. Roční kompenzace činí přibližně 2,1 miliardy korun. Kontrakt je navíc po jeho vypršení a při splnění určitých podmínek možné prodloužit o dalších pět let. Uzavřen je v režimu netto, což znamená, že riziko výběru tržeb leží na dopravci. Díky tomu však bude ve vnitrokrajské dopravě i nadále uznáváno jízdné ČD včetně zaměstnaneckého jízdného.

Cestující jistě ocení, že v kraji zůstane zachována i většina osobních pokladen. Provoz bude zajištěn v celkem 69 tarifních bodech, pokladny jsou schopné, mimo odbavení v rámci tarifu ČD, zároveň odbavit cestující komplexně i v rámci tarifu PID a od zavedení Státního jednotného tarifu i těmito jízdenkami.

Smlouva zahrnuje i mezikrajské výkony – konkrétně například s přesahem do Tábora, Ústí nad Labem či Loun. Zavázali jsme se rovněž k postupné modernizaci velké části provozovaných kolejových vozidel. Jedná se především o elektrické jednotky řady 471 CityElefant. Obnova zahrnuje vylepšení jejich interiéru, dosazení vakuových toalet v případě první série těchto souprav z konce devadesátých let, přečalounění sedaček, nové nátery, instalace technologie wi-fi pro příjem bezdrátového internetu, doplnění zásuvek k nabíjení drobné elektroniky a podobně. Modernizace se dotkne i motorových vozů řad 814 a 810. Počítáme samozřejmě i s obnovou vozového parku na trati Praha – Kladno, kde by se mělo v budoucnu objevit deset nových motorových jednotek v hodnotě 850 milionů korun.

Kontrakt dále stanoví jednotnou úroveň kvality poskytovaných služeb, a to nejen v oblastech provozu a jeho parametrů, vozidel, jejich vzhledu a vybavení, ale také v případě zastávek a stanic, personálu a bezpečnosti. To vše by našim zákazníkům mělo přinést další zlepšení služeb. Kapacita i kvalita vozidel by se na některých tratích měla zvýšit už od nového jízdního řádu 2019/2020, který začne platit 15. prosince.

Na smlouvu se Středočeským krajem naváže ještě smlouva s hlavním městem Prahou, která je nyní v poslední fázi projednávání. Začátkem listopadu by měla být schvalována v příslušných orgánech kraje. Kontrakt je v rozsahu přibližně 5 milionů vlakokilometrů a kompenzace by měla činit cca 900 milionů korun ročně.

Věříme, že další zlepšování a rozšiřování našich služeb povede k tomu, abyste si pro cestu do práce, školy nebo třeba jen na výlet v Praze či Středočeském kraji vybrali právě některý z vlaků Českých drah. Snažíme se, aby nabídka ČD co nejvíce splnila vaše očekávání.



**Jakub Goliáš**

ředitel Regionálního obchodního centra  
ČD Praha



## Den železničářů slavilo tisíc lidí

Luženské ČD Muzeum vzdalo na konci září hold práci železničářů. Podle Miloslava Kothery, ředitele Centra historických vozidel ČD, akci muzeum pořádá každoročně. Při Dni železničářů, jak se akce jmenovala, dopravce z Lužné u Rakovníka vypravil několik párů historických, parních vlaků do Chomutova a Kolečovic. V jejich čelech se blýskly lokomotivy 475.179 Šlechtična v soupravě s vozy řady WLAB, Dfd, Ce či Bai a v sobotu 534.0323 Kremák s vozy řady Bam. V neděli byla souprava na Kolečovku sestavena z historických nákladních vozů a z vozů řady Bai, tedy tak, jak se po místní trati jezdilo. Akci si nenechalo ujít zhruba tisíc návštěvníků. Letošní sezonu v muzeu uzavře tradiční Poslední parní víkend, kdy se vydají retro vlaky z Lužné do Rakovníka, Prahy a zpět. Akce se uskuteční 26. a 27. října. Kromě jízdy bude připraven i zajímavý doprovodný program. Pro letošek bude muzeum uzavřeno 28. října.

(hol)



## Diskutovali o elektromobilitě na železnici

V konferenčním sále zámku ve Žďáru nad Sázavou se v první polovině října uskutečnil 10. ročník tradiční mezinárodní konference pořádané Českými drahami ve spolupráci s řadou subjektů v čele s Dopravní fakultou Jana Pernera Univerzity Pardubice a Krajem Vysočina. Za Kraj Vysočina hosty pozdravil hejtman Jiří Běhounek, který společně s pardubickou univerzitou současně převzal záštitu nad letošní konferencí. Ta se věnovala elektromobilitě na železnici a různým alternativním bezemisním pohonům. Elektromobilita se stává jednou z významných výzev pro další dekádu 21. století. Jak v případě osobní, tak i nákladní dopravy se více či méně diskutované téma postupně přesouvá z akademické scény do oblasti průmyslu a praktického využití v reálném životě. Témata, o nichž diskutovali odborníci z ČR, Rakouska a Německa, se týkala mj. připravované konverze napěťové soustavy na systém 25 kV a dalších projektů, jako je elektrizace tratí či dojezdnost jednotlivých druhů elektrické traktace a vliv různých napájecích soustav při využití alternativních zdrojů ve vozidlech.

(mah)



## Chrudimské lokálky oslavily 120 let

Ani deštivé počasí neodradilo stovky malých i velkých zájemců od návštěv nádraží Chrudim město a Holice na Pardubicku, kde se v sobotu 5. října uskutečnily nostalgické jízdy. Železničáři si připomněli 120. výročí od zahájení provozu na chrudimských lokálkách, tedy trati z Heřmanova Městce přes Chrudim a Moravany do Borohrádku a současně dnes již zrušené odbočné větvi z Hrochova Týnce do Chrásti u Chrudimi. Na trase Choceň – Borohrádek – Holice – Moravany – Chrudim – Slatiňany jezdila nostalgická parní souprava v čele s lokomotivou 423.009, přezdívaná Velký Bejček, mezi Pardubicemi, Chrudimí a Moravany, resp. Chrástí u Chrudimi jezdila motorová souprava složená ze dvou Hurvínků řady M 131.1. Navíc se zájemci mohli svězt i podél nepojížděné trati mezi Hrochovým Týncem a Chrástí historickým autobusem Karosa C734 s personálem v dobových uniformách. Další doprovodný program s ukázkami dobové hasičské techniky či starými bicykly připravilo město Holice.

(mah)







## Slovenská prezidentka přijela do Prahy spojem ČD

Slovenská prezidentka Zuzana Čaputová využila poprvé ve své funkci spoje Českých drah. Na jednání prezidentů zemí V4 v Praze dorazila ve středu 2. října vlakem. Hlava státu si vybrala vlak EC 282 Metropolitan Slovenská Strela s odjezdem v 6:10 hodin ráno z Bratislavy. „Je to ekologičtější cesta. Praha je relativně blízko, takže nemá smysl cestovat letadlem. Jelo se mi pohodlně a využila jsem to k práci,“ zdůvodnila výběr dopravního prostředku Čaputová. Prezidentka cestovala jako běžný cestující, ČD proto nepřipravovaly žádné speciální bezpečnostní ani jiné opatření. Jednalo se o běžný spoj, pouze na hlavním nádraží v Praze se slovenské hlavě státu dostalo slavnostního uvítání. Se službami ČD byla spokojená.

Poté se odebrala na zámek do Láň, kde prezidenti Visegrádské čtyřky projednali spolupráci svých zemí v Evropské unii. Jednání se účastnil polský prezident Andrzej Duda, hlava Maďarska János Áder a Zuzana Čaputová. Všechny přivítal jejich český protějšek Miloš Zeman.

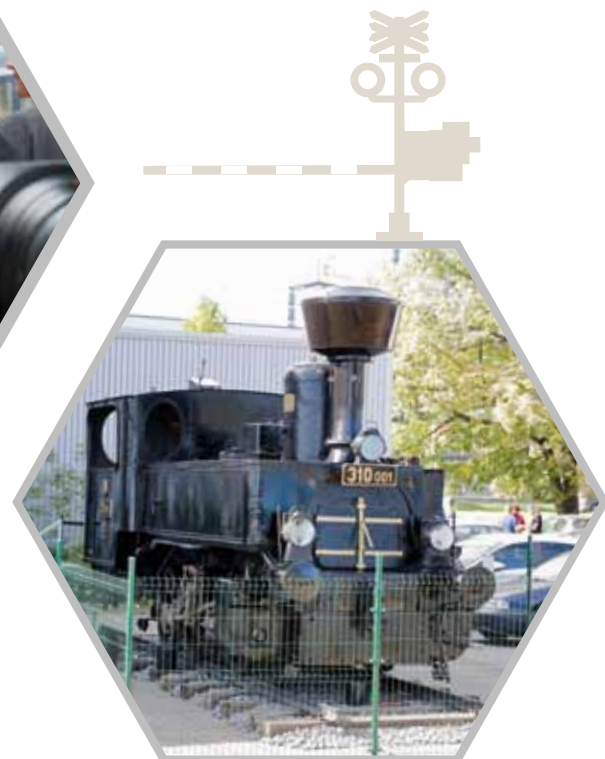
(red)



## Vlaky svobody připomíná pamětní deska

Nová pamětní deska zdobí od konce září vestibul pražského nádraží v Libni. Připomíná odjezd vlaků svobody s tisíci uprchlíků z východního do západního Německa na přelomu září a října 1989. Při slavnostním odhalení, kterého se zúčastnili svědci historických událostí, někdejší spolkový ministr vnitra Rudolf Seiters či německý velvyslanec v Praze Christoph Israng, promluvil i náměstek pro ekonomiku ČD Patrik Horný. Vyzdvihl skromnou, ale dobrou práci českých železničářů, kteří se stali nedílnou součástí odjezdu speciálně vypravených vlaků z Prahy na Západ. Tehdy uprchlíci přijížděli do Prahy z NDR a začali zaplňovat Lobkovický palác, sídlo velvyslanectví NSR. Vycestování první vlny emigrantů umožnila dohoda, kterou oznámil západoněmecký ministr zahraničí Hans-Dietrich Genscher 30. září 1989. V několika dnech území Československa opustilo na 13 tisíc lidí. Cílem vlaků byl Hof. Německý dobový vlak připomněl atmosféru i nyní. Do Libně s ním z Drážďan přijelo několik desítek pamětníků. Akce byla součástí festivalu Cesta za svobodu.

(hol)



## Na vernisáž do Ostravy dorazil Kafemlejnek

První říjnový den byl v ostravském Železničním muzeu moravskoslezském (ŽMMZ) ve znamení nejen slavnostního otevření nové výstavy a dalších výstavních prostor, ale také prezentace zapůjčeného exponátu parní lokomotivy 310.001 zvané Kafemlejnek z Centra historických vozidel Českých drah v Lužné. Její přepravu a dočasné umístění financoval Moravskoslezský kraj. Muzeum, které se nachází v prostorách historické výpravní budovy Ostrava střed, připravilo s tradiční důkladnou péčí další z cyklů dlouhodobých výstav, věnujících se postupně historii drah na území Moravskoslezského kraje, tentokrát Košicko-Bohumínské dráze v její slezské části mezi Bohumínem a Mosty u Jablunkova. Součástí vernisáže byla i prohlídka nově získaných výstavních prostor ŽMMZ, kde se nachází vzácné artefakty původního zabezpečovacího zařízení. Slavnostního zahájení se zúčastnila celá řada významných hostů v čele se Zuzanou Ožanovou, starostkou městského obvodu Moravská Ostrava Přívoz, na němž se muzeum nachází.

(mah)



## Japonské firmy jednaly s ČD - Telematikou

ČD - Telematika jednala na začátku října s vedoucími představiteli japonských firem zaměřených na IT infrastrukturu a drážní systémy o možnostech užší spolupráce v oblasti testování nových technologií a jejich implementace. Setkání s delegací pod hlavičkou Japonského IT institutu se uskutečnilo na půdě CzechInvestu. Obě strany deklarovaly připravenost na budoucí spolupráci v oblasti IT infrastruktury i dopravních systémů. „Navazování spolupráce s firmami ze zahraničí pomáhá dále rozvíjet naše technologické know-how a zvyšuje přidanou hodnotu pro naše zákazníky. Japonsko je technologicky na vysoké úrovni, jednání ale ukázalo, že i my máme co nabídnout,“ komentoval setkání David Wolski, předseda představenstva ČD - Telematika. V japonské delegaci vedené Masaki Ogotou, místopředsedou East Japan Railway Company, byli představitelé řady japonských firem zaměřených na IT infrastrukturu, technologie a dopravní systémy – například ze společností CAC Holdings, NTT Data nebo Hitachi.

(red)

# Nemůžeme jen přežít, musíme se rozvíjet

Novým předsedou představenstva a zároveň generálním ředitelem Českých drah dozorčí rada podniku koncem září zvolila Václava Nebeského. Jaké jsou jeho priority po nástupu do funkce, co hlavního tuzemského železničního dopravce trápí aktuálně nejvíce či jaké bude tempo a podoba obnovy vozidlového parku, prozradil v následujícím rozhovoru.

Radek Joklík | Foto: Michal Málek

## Máte za sebou prvních zhruba 14 dnů ve firmě. Jaké jsou vaše hlavní postřehy?

Během dvou týdnů jsem neměl šanci proniknout do všeho, ale určitou základní představu už jsem získal. Úseky obchodu a provozu, tedy náš hlavní byznys, fungují dobře, jsou tam profesionálové a srdcaři. Na druhé straně se domnívám, že spolu tyto úseky nedostatečně komunikují. Obchodník musí dopředu vědět, co může nabízet zákazníkům a co je z pohledu provozu reálné. Stejně tak vidím, že České dráhy mají unikátní datovou základnu, ale málo s ní pracujeme. Velké rezervy má firma v oblasti digitalizace. Asi každý někdy mluvil s pojišťovákem, kterému řeknete, co chcete, a on vám rovnou na místě dá první cenovou nabídku. Proč to takto nefunguje u nás? Posílání excelovských tabulek nás jen brzdí a vůči našim klientům a partnerům můžeme působit, že nestíháme držet krok s dobou. To je samozřejmě jen jeden příklad.

## Čím myslíte, že to je?

Může to být na jedné straně obava našich lidí z nových věcí a také tu zatím nebyl nikdo, kdo by to systematicky prosazoval. Proto bych chtěl, aby měl každý úsek svého „digitálního šampiona“, který dokáže jasně definovat potřeby a priority a následně pomůže ostatním kolegům s novým softwarem pracovat a plně ho využívat. Digitalizace nespočívá v tom, že nahradíme lidi, ale že jim usnadníme a zefektivníme práci. Jaký má smysl něco zpracovat v informačním systému a pak to ručně přepisovat jinam?

## Představenstvo v novém složení se již sešlo, jak jsou rozděleny jednotlivé úseky a kdy bude známé jméno posledního člena?

Místopředseda Radek Dvořák dál povede obchod, kolega Patrik Horný zůstává na ekonomice a pan náměstek Michal Kraus má na starost úsek provozu. Má potřebné zkušenosti a přichází zvenčí. Bude se na věci dívat s potřebným nadhledem. O posledním členu představenstva, který převezme úsek správy majetku, rozhodne dozorčí rada.

## Na spadnutí je zahájení kolektivního vyjednávání. Kdo ho povede, jestliže personální ředitelka oznámila svůj odchod?

Vyjednávání povedu já a pan místopředseda Dvořák s podporou paní ředitelky Schwarzové,



Průměrný věk našich vozidel je stále kolem třiceti let. Chci urychlit proces výběru dodavatelů a zároveň přesvědčit objednatele závazkové dopravy, že investice do nových vozidel se vyplatí.



která odejde na vlastní žádost ke konci listopadu. Po jejím odchodu počítám se spoluprací s jejím nástupcem nebo nástupkyní.

## Plánujete nějaké organizační a personální změny?

Nevylučuji, že k nějakým dojde. Od stolu ale nic rozhodovat nebudeme. Postupně provedeme revizi povinností, procesů a úkolů s cílem racionalizace činností. Větší důraz bychom měli dávat na služby, jejich zabezpečení a kvalitu, a to na úkor centrálního aparátu. Je také potřeba posílit personální zázemí v regionech a rozhodně chci lépe pracovat s klíčovými zaměstnanci na všech úrovních. Zavedeme kariérní plány a motivační programy na bázi měřitelných metrik.

## Je asi na místě připomenout, že vy sám České dráhy dobře znáte. Pokud vím, byly vaším prvním zaměstnavatelem. Je to tak?

Ano. Po dopravní průmyslovce jsem začínal jako výpravčí a pak jsem postupně prošel různými pozicemi. Při tom jsem na pardubické univerzitě vystudoval dopravní management, marketing a logistiku.

## Jak moc se podle vás České dráhy od té doby změnily?

Je to přes dvacet let a prakticky celou tu dobu jsem se Skupinou ČD nějak profesně spojený. Donedávna jsem byl i členem řídicího výboru. Řekl bych, že jsme se naučili být operativnější, a to jak v jednání s objednateli, tak při zajišťování provozu

nebo rozvoji služeb. Částečně se změnil vozový park, rozvíjíme online odbavení, mnohem lépe komunikujeme vůči zákazníkům. Na druhé straně roste tlak konkurenčních dopravců a trh se reálně otevřel, což pro společnost znamenalo ztrátu části výkonů a taky změny v odbavení v některých krajích.

## Myslíte, že České dráhy v „prvním kole liberalizace“ obstály?

Firma udržela většinu výkonů a dokáže se vypořádat se změnami, které otevírání trhu přináší, ale vidím i rezervy.

## V čem konkrétně?

Kromě již zmíněného mám za to, že České dráhy nemají jasně čitelnou vizi a strategii. To není jen můj názor. Mnohokrát jsem na to narazil, když jsem na toto téma mluvil s poslanci nebo se zástupci krajů. Bez toho se ale nedá nic systematicky plánovat a následně realizovat. Nemůžeme jen přežít, musíme se rozvíjet. Vždyť za pár let půjdeme znovu do soutěží. Je důležité vědět, co chceme.

## Není to i role vlastníka udávat směr?

Jako management bychom měli mít jasnou představu především my a my bychom o správnosti svých záměrů měli přesvědčit stát. To je naše odpovědnost. Rozhodně budu víc mluvit s politiky i odborníky, aby měli jasnější představu o reálném fungování Českých drah. V konečném důsledku jsou to i oni, kdo o nás rozhoduje a kdo spoluvytváří náš obraz před veřejností.

## Co považujete v tuto chvíli za nejdůležitější?

Bezchybný a plynulý přechod na nové smlouvy. Bude to náročné, ale kontrakty jsou uzavřené a my musíme splnit, co jsme krajům slíbili. Máme na to už jen dva měsíce. A pak nastartovat investice, které České dráhy nutně potřebují.

## V této souvislosti se hodně mluví o brutto krajích, které si tržby budou nově vybírat samy. Jak tuto změnu vnímáte?

Změna odbavení je teď čistě v rukou krajů. Systém, na který byli lidé celá desetiletí zvyklí, se tím mění. Zákazníci budou muset víc přemýšlet, s kým a kam jedou, kde a jak si mají koupit jízdenku a jestli jim platí také u jiného dopravce. Některé změny jsou nevyhnutelné, ale nesmíme je vnímat negativně, naopak je vzít jako výzvu. Proto bych si přál, aby došlo k přehodnocení této situace a abychom ve spolupráci se státem a s kraji dokázali zajistit fungující dopravní systém.

## Objednatelé už také nechtějí tolik pokladen, je to správná cesta?

Všichni tlačí na co nejnižší náklady. Odbavení v kamenných pokladnách bude postupně ustupovat. Já osobně jsem příznivce digitalizace a velmi pozitivně vnímám to, že podíl odbavení přes e-shop ČD a aplikaci Můj vlak neustále roste. Dnes už máme zhruba čtvrtinu tržeb z online odbavení. Tento trend je potřeba podporovat. Nicméně myslím si, že i tady je nutné najít kompromis. Naším cílem nemůže být vyliďnění stanic. Každý jednotlivý případ proto zvažujeme. Například ve Znojmě kraj nestojí o mezinárodní pokladnu, my se ale rozhodli, že tam prodej mezinárodních jízdenek přesto zachováme.





### **Takže zaměstnanci se nemusejí bát o práci?**

Vždy se budeme snažit zapracované a spolehlivé lidi udržet. České dráhy jsou dlouhodobě personálně destabilizované, ať už z pohledu managementu, tak z pohledu provozních zaměstnanců. Věkový průměr klíčových profesí se zvyšuje a někde máme i zásadní podstav, což řešíme přesčasy. Tohle je jedna z věcí, na které se chci zaměřit. A návrhy řešení budu očekávat od nového personálního ředitele či ředitelky.

### **Je pravda, že po předání části výkonů jiným dopravcům by se mohl vyrovnat počet strojvedoucích?**

Řekněme, že podstav bude menší, a v některých regionech bychom se dokonce měli dostat na potřebná čísla. Neznamená to ale, že to situaci s nedostatkem strojvedoucích řeší. Je důležité, aby naši zaměstnanci, ti zkušení a kvalitní, zůstali firmě věrní.

### **Zmínil jste se o absenci čitelné a jasné strategie. Předpokládám, že na ní začnete s představenstvem pracovat hned, je to tak?**

Chci, aby matka i všechny dceřiné společnosti v rámci Skupiny ČD měly jasně popsaný směr a své cíle. Musíme vědět, co chceme udělat do roka, do pěti let a kde budeme v delším horizontu. A za tím si jít. Proto taky každý plán bude obsahovat měřitelné parametry a každá oblast bude mít jasně definovaného gestora. Ten bude mít pro realizaci příslušné pravomoci, ale také bude plně odpovědný za plnění.

### **Tady se nabízí otázka případného prodeje některých dceřiných firem. Jak se na to díváte?**

V tuto chvíli nevidím k prodeji kterékoliv společnosti jediný důvod. Jsem příznivcem toho, abychom maximálně a na prvním místě využívali vnitroskupinových zdrojů a synergií. Teprve

když toto opravdu nepůjde, nebo když bude výhodnější použít externí dodavatele, oslovit je. A tam, kde uvidíme příležitost, tam bychom měli zvážit vstup do takových externích firem. Ať už jde o opravárenství, nebo třeba přípravu nových zaměstnanců. Například bychom mohli vstoupit do výcvikových center a škol na všech úrovních nejen za účelem zvyšování kvalifikace stávajících zaměstnanců, ale právě také kvůli výchově nové generace. Problémy s nedostatkem kvalitních lidí se budou spíš prohlubovat. Tak velká firma jako my by tomu měla jít naproti.

## **Václav Nebeský**

Svou profesní dráhu zahájil po studiích v roce 1996 jako výpravčí na OPŘ Praha a následně jako technolog na OPŘ Pardubice. Později našel uplatnění na odboru strategie a informatiky Generálního ředitelství ČD. U dceřiné společnosti ČD - Telematika pracoval v pozici Project manager a Project manager senior. V roce 2009 zastával post zástupce ředitele ve firmě CDT International, o dva roky později se stal krizovým manažerem v ČSAD SVT Praha. Zastával také manažerské funkce ve společnostech RPP International, UniControls, VISE-FI či XT-Card. V letech 2015–2017 pracoval externě jako poradce na ministerstvu pro místní rozvoj, v prosinci 2017 se stal ve stejném resortu politickým náměstkem. Byl členem Řídicího výboru ČD nebo členem Rady vlády pro informační společnost. Je ženatý, má tři děti.

### **Vy také zastáváte názor, že bychom se měli aktivně snažit proniknout na nové trhy. Je to podle vás reálné ve stávající situaci?**

Budovat v zahraničí byznys od nuly, to nepovažuji za reálné. Ale umím si představit spolupráci se strategickým partnerem, případně majetkový vstup do zahraničního dopravce.

### **Ve sněmovně jste hovořil o tom, že je potřeba víc a rychleji modernizovat vozidlový park v osobní dopravě. Zdá se vám, že nákup nových vozidel pokračuje pomalu?**

Zatím se mi to tak jeví. Průměrný věk vozidel je stále kolem třiceti let. Chci urychlit proces výběru dodavatelů a zároveň přesvědčit objednatele závazkové dopravy, že investice do nových vozidel se vyplatí. Nároky cestujících rostou, velký tlak je na zvyšování bezpečnosti, spolehlivosti, ale i na šetrnost dopravy k životnímu prostředí. Také se reálně blíží výstavba vysokorychlostních tratí. O výběru vozidel a personálním zajištění je nutné mluvit už teď.

### **Poměrně velká pozornost byla v minulých letech věnována regionální dopravě, jaká je aktuálně situace v segmentu dálkových vlaků?**

50 moderních vozů typu Viaggio Comfort se už vyrábí a nasadíme je na linky Praha – Plzeň – Cheb a Praha – Ústí nad Labem – Cheb. Tím dojde k uvolnění komfortních klimatizovaných souprav z těchto linek, které mohou nahradit starší vozy bývalé východoněmecké produkce. Stále je to ovšem málo. Co nejdříve bychom měli vypsat zakázku na 180 dalších vozů pro mezinárodní linky do Německa a Maďarska, o kterých se už dlouho hovoří. Stejně je to s lokomotivami, kde chceme nakoupit 65 nových stojů. SŽDC dnes mluví o zavedení rychlosti až 200 km/h a my bychom měli být včas připraveni. ○

# ČD zajistí dopravu ve středních Čechách

České dráhy budou v dalších deseti letech zajišťovat základní dopravní obslužnost ve Středočeském kraji. Smlouvu podepsala krajská hejtmanka Jaroslava Pokorná Jermanová společně s místopředsedou představenstva ČD Radkem Dvořákem a náměstkem generálního ředitele ČD pro ekonomiku Patrikem Horným. Smlouva garantuje dlouholetou stabilitu dopravní obslužnosti. ČD v regionu zajistí 15,67 milionu vlakokilometrů ročně. Vozidlový park navíc dozná změn.



Josef Holák | Foto: Jan Chaloupka

Regionální železniční dopravu ve Středočeském kraji budou v následujících letech zajišťovat České dráhy. Dopravce zajistí na základě nově podepsané smlouvy provoz na všech dosavadních linkách a zároveň se zavázal k postupné obnově vozidlového parku. Hodnota desetiletého kontraktu je zhruba 21 miliard korun. ČD tu do techniky investují 1,5 miliardy korun.

„Střední Čechy jsou z hlediska zajišťování regionálního provozu naší klíčovou oblastí. Denně tu vypravíme téměř dva tisíce regionál-

ních vlaků, tedy zhruba čtvrtinu z celkového počtu v celé republice. Velmi proto oceňujeme, že nám Středočeský kraj svěřil dopravu na svém území na dalších 10 let,“ uvedl místopředseda představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro obchod Radek Dvořák.

## ČD obnoví vozidlový park

„Veřejná doprava není otázkou politiky, ale nutnosti zajistit potřebnou mobilitu a udržitelný rozvoj regionu. V souvislosti s novou smlouvou, kterou jsme s Českými drahami podepsali, očekáváme zlepšení služeb a vozidlového parku, protože na některých tratích nebyl kraj spokojen-

## PROVOZ POKLADEN

České dráhy se v rámci smlouvy zavázaly provozovat na území Středočeského kraje síť vlastních prodejních míst. Celkem bude zajištěn provoz osobních pokladen v 69 tarifních bodech. Pokladny budou mimo odbavení v rámci tarifu ČD schopné zároveň odbavit cestující komplexně i v rámci tarifu PID a od zavedení i jízdenkami v rámci Státního jednotného tarifu (SJT).

ný s kvalitou. Za neplnění dohodnutých standardů budeme uplatňovat smluvní sankce,“ prohlásila hejtmanka Středočeského kraje Jaroslava Pokorná Jermanová. Kontrakt tedy stanoví jednotnou úroveň kvality poskytovaných služeb především v oblastech provozu a jeho parametrů, vozidel, jejich vzhledu a vybavení, zastávek a stanic, personálu a bezpečnosti. Radek Dvořák potvrdil, že smlouva počítá s obnovou vozového parku na trati Praha – Kladno, kde dopravce plánuje od roku 2023 nasadit deset nových motorových souprav s kapacitou 120 cestujících v hodnotě zhruba 850 milionů korun. „Další postup obnovy vozidel je závislý na dohodě hlavního města Prahy a Středočeského kraje. My jsme připraveni na požadavky krajů reagovat a nová vozidla zajistit,“ ubezpečil Dvořák.

Dopravce se dále ve smlouvě zavázal modernizovat již provozovaná vozidla. Náklady na modernizaci stávajícího parku pro Středočeský kraj a hlavní město Prahu budou ve výši 644,6 milionu korun. „V průběhu smlouvy postupně vylepšíme interiér 71 patrových jednotek CityElefant. Přechalouníme v nich sedadla, doplníme elektrické zásuvky k nabíjení drobné elektroniky a do první výrobní série těchto souprav instalujeme vakuové toalety. V letech 2020 až 2021 do CityElefantů doplníme také wi-fi připojení k internetu,“ zmínil Dvořák připravované novinky. Modernizací projdou i motorové vlaky. ČD postupně doplní wi-fi a elektrické zásuvky do devíti motorových jednotek řad 814 a 814.2 či do šestnácti motorových vozů řady 810.

## Hydry na Kladno

Ke zvýšení kvality a kapacity vozidel dojde na některých tratích už od nového jízdního řádu, který začne platit 15. prosince 2019. Na tratích 070/072 Praha – Mladá Boleslav/Mělník budou nově nasazené vratné soupravy složené z vozidel řad 750.7 nebo 854, 054 a 954.2 s větší kapacitou, které nově nabídnou i oddíly 1. třídy, a zvedací plošinu pro přepravu imobilních cestujících. Na tratích 120/093 Praha – Kladno – Kladno-Ostrovec budou nově nasazena výkonnější a pohodlnější vozidla řad 854 a 054. Na spěšných vlcích nabídnou vyšší kapacitu.

Smlouva garantuje Středočechům dlouholetou stabilitu dopravní obslužnosti, ale je zároveň otevřená pro možné změny. ČD v regionu zajistí 15,67 milionu vlkm ročně při průměrné kompenzaci v prvním roce platnosti ve výši cca 131 Kč za vlkm, tedy zhruba 2,1 miliardy Kč. ○

## Drážní úřad informuje



### Výroční zpráva o bezpečnosti

Rok se s rokem sešel, což znamená, že jsme koncem letošního září vydali výroční zprávu o bezpečnosti za rok 2018. Údaje ve výroční zprávě o činnosti Drážního úřadu vycházejí z jednotlivých výročních zpráv o bezpečnosti dopravců a provozovatelů dráhy celostátní a regionálních drah a také ze zkušeností Drážního úřadu a dalších dotčených subjektů.

V roce 2018 provozovalo v České republice svou činnost osm provozovatelů drah a 107 provozovatelů drážní dopravy. Poslední roky se stále zvyšuje počet provozovaných osobních i nákladních vlaků. „I přesto, že doprava houstne a mnohde je na hranici kapacity, lze konstatovat, že železniční provoz v České republice se řadí nadále mezi ty bezpečné. K tomu pomáhá nejenom modernizace železniční infrastruktury, která automaticky počítá se zvyšováním zabezpečovacího zařízení, ale i moderní vozidla, která si jednotliví dopravci pořizují. Bezpečnost provozu byla, je a bude nadále pro nás prioritou číslo jedna,“ konstatoval ředitel Drážního úřadu Jiří Kolář. Výroční zprávu o bezpečnosti za rok 2018 si můžete stáhnout na webových stránkách úřadu [www.ducr.cz](http://www.ducr.cz).





## Na oslavy do Bohumína zaměřily tři Bobiny

Poslední zářijovou sobotu se v Bohumíně slavilo hned nadvakrát. Kromě státního svátku Dne české státnosti oslavili železničáři a veřejnost v prostoru stanice a přilehlého lokomotivního depa Regionální den železnice. Předchozí oslavy se v režii Českých drah konaly během září po celé republice – v Praze, České Třebové, Karlových Varech a Trutnově. Vrcholem se stal Den železnice v ČD Muzeu v Lužné u Rakovníka, akce v Bohumíně letošní oslavy svátku železničářů uzavřela.

Martin Harák | Foto: autor

V sobotu 28. září se zájemci začali sjíždět do Bohumína časně ráno, neboť o osmé ranní byl vypraven první parní vlak, který zamířil na trasu zvanou Ostravské kolečko, kde při jízdě zastavil nejen na hlavním nádraží, ale i v zastávce Ostrava-Stodolní, v Kunčicích nebo ve Svinově. Souprava v čele s parní lokomotivou 464.202 dorazila zpět do centra oslav – Bohumína – chvíli před desátou dopolední. Poté byl Den železnice slavnostně zahájen trojicí moderátorů – náměstkem hejtmána Moravskoslezského kraje Jakubem Unuckou, bohumínským starostou Petrem Víchou a v neposlední řadě ředitelem ostravského Regionálního obchodního centra Českých drah Miroslavem Klichem.

### Nové i historické stroje

ČD připravily na sobotu pro všechny příznivce světa na kolejích nejen atraktivní jízdy histo-

rickými vlaky, ale i bohatý doprovodný program. Řada malých i velkých ocenila možnost podívat se do míst, která nejsou veřejnosti běžně přístupná, tedy hlavně do bohumínského depa, kde byla připravená celá řada lokomotiv. Na točně se pyšnily vedle sebe hned tři stroje – Peršing řady 163, Brejlovec řady 750 a Banán řady 150. Nedaleko nich si ale oko znalce přišlo doopravdy na své. K vidění byly hned tři historické Bobiny – dva české „nulkové“ stroje E 499.004 a E 499.085 po boku se svou kolegyní, kterou představovalo škodovacké provedení řady EP 05 pro polské železnice. Vzorně renovovaný stroj přivezli do Bohumína na ukázkou kolegové z partnerské společnosti PKP-InterCity z Varšavy. Vedle historických strojů poutala značnou pozornost i dvouvozová jednotka RegioPanter, ve které byl umožněn vstup i na stanoviště strojvedoucího.

Regionální den železnice nabídl i v letošním roce program pro celou rodinu. Celodenní pro-

gram zahrnoval vedle jízd zvláštních vlaků také hudební vystoupení například Dechové hudby Bohumín, kapely Sasaband či známého písničkáře Reného Součka, který je civilním povoláním strojvedoucí Českých drah.

### Na své si přišli malí i velcí

Děti potěšily různé atrakce a loutková představení, pro ty větší byla připravená železniční literatura a všichni společně mohli obdivovat modelovou železnici, jež kroužila nedaleko výpravní budovy. Stranou nezůstal ani koordinátor moravskoslezské integrované dopravy, společnost KODIS. Jeho zástupci přijeli s výstavním ODISbusem, v němž byly k dostání propagační brožury a letáky vztahující se k veřejné dopravě v kraji. Zlatým hřebem se stala jízda zvláštního parního vlaku, který se vydal z Bohumína po vlečkách společnosti AWT a části staré Košicko-bohumínské dráhy přes Český Těšín a Třinec do Návsi a zpět. ◉

## Vedení Českých drah ocenilo své zaměstnance za mimořádné činy

Jedenadvacet zaměstnanců ČD při své každodenní práci prokázalo v uplynulém roce duchapřítomnost, odvahu nebo vykonalo mimořádný čin. Management společnosti, v rámci Dne železnice, svým kolegům za jejich činy poděkoval a předal dary. Slavnostní akt se uskutečnil jako obvykle na začátku října ve Vládním salonku pražského hlavního nádraží.

Za vedení společnosti byli přítomni místopředseda představenstva a náměstek generálního ředitele pro obchod Radek Dvořák, člen představenstva a náměstek generálního ředitele pro ekonomiku Patrik Horný a ředitelka odboru personálního ČD Soňa Schwarzová. Dostavili se také zástupci odborových organizací.

Za mimořádné a skvělé skutky, kterými pracovníci dopravce přispěli k záchraně lidského života nebo zdraví, případně předešli či eliminovali škody na majetku, obdrželi pamětní list a hodinky. Ženy dostaly navíc květinu, jedna z oceněných však kvůli nemoci nedorazila. (hol)



### OCENĚNÍ ZAMĚŠTNANCI

- Marek Vojkuvka, strojvedoucí OCP Východ
- Jiří Streit, strojvedoucí OCP Východ
- Jan Stuchlík, strojvedoucí OCP Východ
- Martin Skoumal, strojvedoucí OCP Východ
- Filip Šťavnický, strojvedoucí OCP Západ
- Libor Mrázek, strojvedoucí OCP Západ
- Ing. Jan Valeš, strojvedoucí OCP Západ
- Miroslav Burda, strojvedoucí OCP Západ
- Rostislav Kučera, strojvedoucí OCP Střed
- Jiří Bezděk, strojvedoucí OCP Střed
- Roman Pilař, strojvedoucí OCP Střed
- David Rozporka, strojvedoucí OCP Střed
- Dušan Klimeš, strojvedoucí OCP Střed
- Martin Kadleček, strojvedoucí OCP Střed
- Vladimíra Titzová, vlakvedoucí osobních vlaků, Zákaznický personál Praha, RP Ostrava
- Renata Vargová, vlakvedoucí osobních vlaků, Zákaznický personál Praha, RP Ostrava
- Luboš Šírák, vlakvedoucí osobních vlaků, Zákaznický personál Praha, RP Olomouc
- Jiří Kubík, vlakvedoucí osobních vlaků, Zákaznický personál Praha, RP Ústí nad Labem
- Jaroslav Plot, strojvedoucí OCP Východ
- Ing. Květoslav Čech, strojvedoucí OCP Východ
- František Létal, strojvedoucí OCP Východ



# VUZ na Traku 2019: Poláci projevili zájem o testování



Polský Gdaňsk má za sebou největší veletrh železniční techniky v zemi – Trako 2019. Mezi vystavovateli nechyběl ani Výzkumný Ústav Železniční (VUZ), dceřiná společnost Českých drah. Na akci nepředstavil jen své široké portfolio služeb, zástupci společnosti využili čas i k jednání s obchodními partnery.

Josef Holek | Foto: autor

Kilometr kolejí, čtyři dny, sedm stovek vystavovatelů ze všech koutů světa, stovky kusů kolejové techniky a nepočítaně produktů strojírenského průmyslu. To jsou základní čísla třináctého ročníku prestižního Mezinárodního veletrhu železniční techniky Trako 2019. Největšího polského veletrhu, který se koná v severopolském Gdaňsku, se poněkoličkáte zúčastnil i Výzkumný Ústav Železniční (VUZ).

Cílem akce bylo především navazování nových kontaktů s potenciálními obchodními partnery a prezentace portfolia služeb, které může dceřiná firma Českých drah nabídnout. „V první řadě prezentujeme naše Zkušební centrum Velim a jeho okruhy, kde, mimo jiné, specialisté Akreditované zkušební laboratoře VUZ provádí hlukové a brzdové zkoušky, testování sběračů proudů a elektrických či napájecích systémů. Dále prezentujeme Dynamický zkušební stav, který je rovněž součástí laboratoře. Zde se například provádí zkoušky rámu podvozků, kol a náprav,“ vysvětlil Miroslav Vozdecký z obchodního oddělení.

## Další jednání

Většina návštěvníků VUZ pochopitelně dobře znala, nicméně doptávali se na novinky ve službách, zajímali se i o konkrétní kolejová vozidla, která společnost na okruhu testuje. „Jde o časté dotazy. Vše pečlivě vysvětlíme, předáme zevrubné informační materiály, předáme si kontakty a můžeme začít jednat. Často se stane, že se z návštěvy vyklube zajímavý obchod,“ doplnil Tomáš Vychodil, vedoucí obchodního oddělení a business developmentu. „Nakonec budeme jednat o zakázce na schva-

lování vozidel polského výrobce,“ potvrdil Petr Chlum, vedoucí Zkušební laboratoře VUZ.

Specialisté z VUZ se přijeli podívat i na novinky výrobců. „Z vystavených novinek byla určitě velmi zajímavá jednotka Newag Impuls 2 ve dvouzdrojovém provedení, která díky diesellovým agregátům umožňuje i obsluhu vedlejších tratí bez elektrizace. Zaujala nás rovněž lokomotiva Dragon 2 pro PKP Cargo v jednosystémovém provedení. Výrobce plánuje i dvousystémové, o jehož zkoušky a schvalování v ČR projevil zájem,“ informoval vedoucí Zkušební laboratoře VUZ Petr Chlum.

## Příště na Innotransu

Na Traku bylo možné, kromě domlouvání obchodních kontraktů, zajít na diskusní fóra, kde si producenti techniky vyměňovali zkušenosti při vývoji technologií kolejových vozidel a hledání dalších inovativních řešení pro infrastrukturu či systémy řízení dopravy. „Někteří naši kolegové těchto možností využili. Již nyní se připravujeme na největší evropský veletrh Innotrans 2020 v Berlíně, kde budeme taktéž vystavovat,“ uzavřela Barbora Potůčková, vedoucí kanceláře generálního ředitele VUZ. ○





# Autovlaky brázdí koleje už několik desetiletí

Myšlenka autovlaku je s nadsázkou vlastně stejně stará jako železnice. Už na počátku provozu prvních železnic se totiž objevil nápad, že by se na železniční vůz naložil celý kočár, ve kterém by lidé absolvovali svoji cestu místo železničního vagonu. Na mnohých historických obrázcích z otevírání prvních železnic v Evropě jsou takové případy i vyobrazeny, ale jak víme, tato myšlenka se nějak nerozšířila.







V budapeštském železničním parku lze obdivovat vůz na přepravu osobních aut z první poloviny 20. století.



Nakládka automobilů v Niderderhausenu v roce 1960

Petr Štáhlavský, Martin Harák | Foto: autoři, ČD, BTE, Retours

První přepravy automobilů pro velmi bohaté klienty, kteří si je mohli dovést, se uskutečnily už na počátku 20. století, ale za skutečný zrod autovlaků a jejich pravěk lze považovat až třicátá léta, kdy se počet automobilů na silnicích začal rychle zvyšovat. Německá železnice v té době, konkrétně 1. dubna 1930, začala nabízet službu nazvanou Auto-Gepäck-Verkehr, což se dá přeložit asi jako „přeprava auta jako zavazadla“. Automobil byl přepravován na plošinovém nebo speciálně konstruovaném uzavřeném voze s nájezdovou rampou, ale na rozdíl od současných moderních autovlaků museli řidiči a jeho auto cestovat v oddělených vlcích.

### Skutečné začátky v 50. letech

Moderní autovlaky, jak je známe z dneška, startovaly v bývalém západním Německu až 25. června 1956, tedy v době poválečného hospodářského zázraku s označením Auto im Reisezug. Konkrétně se tak stalo na trase ze severoněmeckého Hamburku do pohraniční stanice Chiasso na švýcarsko-italské hranici. Spojení bylo v nabídce čtyřikrát týdně a do konce roku 1956 se přepravilo celkem 930 automobilů. K přepravě byly použity speciální patrové kryté vagony s excentricky otočnou rampou, která se vysouvala z vozu na vedlejší nástupiště nebo příjezdovou nákladní rampu. Na otočnou rampu ve vagoně se vešlo až osm automobilů. Od začátku šedesátých let začala západoněmecká spolková dráha Deutsche Bundesbahn (DB) využívat patrové dvoučlánkové tříosé vozy a teprve v roce 1969 byly do provozu zavedeny dodnes známé a používané speciální autovozy pro osobní vlaky typu DDM, které mohou jezdit i s naloženými automobily rychlostí až 160 km/h.

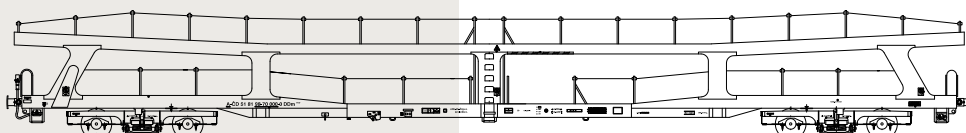
Provoz autovlaků se postupně rozšířil do mnoha států Evropy. Ve většině z nich byly součástí dálkových nočních spojů, a kromě největších zemí, jako bylo Německo nebo Francie, se ve velké míře jednalo o mezistátní spoje. Většinou šlo o vlaky ze severu na jih z velkých průmyslových aglomerací do prázdninových destinací nebo do alpských horských letovisek. V provozu byla ale také řada relací mezi velkými hospodářskými centry Evropy. Francouzi zavedli autovlaky pod názvem



Dobový plakát propagující autovlak belgických drah z roku 1960

### SPECIÁLNÍ ŽELEZNIČNÍ VOZY PRO AUTOMOBILY

Vůz obvykle označený jako DDM je symbolem autovlaků. Po různých experimentech se speciálními vozy a využitím obvyklých nákladních vagonů pro přepravu automobilů jen doplněných o nezbytnou kabeláž pro osobní soupravy vyvstal díky rostoucí poptávce a rychlosti vlaků požadavek na nový moderní autovůz. Jeho konstrukce spatřila světlo světa v 60. letech 20. století a prostřednictvím vyhlášek UIC se stala standardem pro autovozy různých výrobců, které jsou si podobné jako vejce vejci. Vozy mají dvě plošiny, každou pro umístění až pěti osobních vozidel, ve střední části mezi podvozky je plošina snížená. Přes nárazníky mají délku 26,4 metru a jsou vybavené pro provoz v osobních soupravách. Německé vozy byly vyráběny na podvozcích MD 44, zatímco francouzské na domácích podvozcích typu Y 30. Vozy jsou standardně vybavené kotoučovými a případně také magnetickými kolejnicovými brzdami, a díky tomu mohou jezdit rychlostí až 160 km/h.



Auto/Train, belgické dráhy SNCB pod označením Auto-Train, Britové používali označení Motorail, Finové pak CarTrain a v německy hovořících zemích se rozšířilo označení Autoreisezug. Do provozu autovlaků byla zapojena většina evropských států, ať již byly výchozí a cílovou krajinou, nebo jimi vlaky jen projížděly. Vedle těchto zemí jste našli autovlaky také v Nizozemí, v Itálii, v Rakousku, v bývalé Jugoslávii, jezdily až do Turecka nebo Řecka. Autovlaky běžně provozovala dokonce východoněmecká železnice Deutsche Reichsbahn (DR), která je mimo jiné vypravovala přes bývalé Československo do Maďarska.

### I v ostrovním království

Bohatou historii mají autovlaky také ve Velké Británii, kolébce železnic a zemi známé svou silnou motorizací. Přeprava automobilů v osobních spojech divize InterCity začala v roce 1955. Britové pro tuto službu používali označení Motorail, na rozdíl od jinde rozšířeného označení Car Train. V roce 1966 byl v Londýně otevřen dokonce speciální terminál pro autovlaky s označením London Kensington Olympia. Odtud odjížděly autovlaky do různých míst Anglie a Skotska, například do Plymouthu, Edinburghu, Perthu nebo Inverness. V provozu byly i další trasy jako třeba z přístavního Doveru u kanálu La Manche na sever do Skotska. V nabídce britských železnic BR se objevily jak denní, tak noční spoje. Koncem osmdesátých let však zájem o tyto služby postupně klesal, projevovala se nízká efektivita a s privatizací britských železnic služba v roce 1995 zcela skončila. Nevzkřísil ji ani krátký pokus v letech 1999 až 2005 o znovuoživení u nočního spojení mezi Londýnem a Penzance v nejzápadnějším výběžku Anglie. Efektivitu britských autovlaků do značné míry ovlivňuje menší profil oproti evropskému standardu, což limituje možnosti pro nasazení podlažních vozidel, a proto také autovlaky BR na rozdíl od kontinentální Evropy využívaly často jen plošinové vozy.





ÖBB v rámci projektu railjet připravovaly i variantu autovlaku zvanou carjet. Tehdy jezdily i denní autovlaky z Vídně do Innsbrucku a Feldkirchu. Dnes zde jezdí railjety, ale bez autovožů.

### Vrchol za ropné krize

Jedním z vrcholů provozu autovlaků byl rok 1973, kdy vypukla první velká ropná krize, která prudce zdražila benzín a naftu. Například společnost DB v tomto roce přepravila rekordní počet, více než 185 tisíc aut na celkem 163 různých relacích. O patnáct let později vypravila německá spolková dráha během roku skoro tři tisíce speciálních autovlaků a skoro pět set rychlíků, do kterých byly zařazeny navíc autovozy. Tyto spoje obsloužily celkem 93 linek, z toho 26 bylo vnitrostátních včetně spojení do Západního Berlína a 61 mezistátních. Za rok přepravily přibližně 145 tisíc aut a motocyklů s bezmála 400 tisíci cestujícími. V dnešní době dostupného leteckého cestování možná leckoho z mladších překvapí, že ještě na začátku devadesátých let minulého století nebylo letecké cestování až tak běžné. Proto například DB provozovala v roce 1994 autovlaky mezi Německem a nejuvýchodnějšími částmi Balkánu, například do Istanbulu nebo do řecké Soluně.

Významným provozovatelem autovlaků byly v minulosti také francouzské železnice SNCF.

V letošním roce zbývá v nabídce několik posledních relací z Paříže do jihofrancouzských letovisek na pobřeží Středozemního moře, jako jsou Nice, Fréjus St. Raphaël, Toulon a dále Marseille a Avignon. Nejprve zájem o autovlaky rostl, a tak mezi lety 1967 a 1977 stoupl počet přepravených aut za rok z 94 700 na 138 300 a počet cestujících z 242 900 na 352 000. Provoz francouzských autovlaků však není celoročně každý den, ale jen ve vybrané dny v týdnu. Navíc se denní provoz omezuje pouze na letní sezonu. Podle dostupných zpráv je však letošní rok posledním, kdy by měly autovlaky SNCF na své linky vyjet!

### Příliš dlouhé jízdní doby

Oproti letecké dopravě, která autovlaky o pár let později vytlačila, byly jízdní doby doslova neuvěřitelně dlouhé. Z Kolína nad Rýnem do Istanbulu jel autovlak skoro 22 hodin, z Berlína to bylo dokonce skoro 28 hodin a z Mnichova do Soluně dokonce 29,5 hodiny. Liberalizace leteckého provozu a nástup nízkonákladových leteckých společností ve druhé polovině devadesátých let

tak přirozeně s dálkovými autovlaky s více než desetihodinovými jízdními dobami v celé Evropě pořádně zamávaly. Přesto například DB udržela provoz nočních vlaků a autovlaků až do podzimu 2016, kdy jejich provoz ukončila. Mezeru na trhu vyplnili vedle rakouských drah ÖBB také privátní dopravci, kteří však nenabízejí tak širokou škálu spojů. Autovlaky tak v Německu v současnosti provozují společnosti Bahn Touristik Express pod názvem BTE AutoReiseZug a firma Train4you-Unternehmensgruppe pod značkou Urlaubs-Express, tedy prázdninový nebo dovolenkový expres.

Současnost autovlaků v Evropě tedy není růžová, ale při aktuální diskusi o produkci CO<sub>2</sub> a dalších skleníkových plynů a znečištění životního prostředí se třeba situace v příštích letech změní. Po velké redukci noční dopravy před pár lety se například znovu hovoří o možnosti řadu takových vlaků obnovit, a dokonce je zavádět na základě objednávky jako veřejně prospěšnou službu. Možná, že se k nim pak postupně přidají i služby související s přepravou automobilů a motocyklů. V současnosti



ÖBB NighJet  
BTE AutoReiseZug  
Optima Express  
UEX Urlaubs-Express  
České dráhy/ZSSK

Autovlaky Českých drah se vozí nejen obyčejné Škodovky, ale automobiloví aristokraté, jako jsou vozy značky Rolls Royce.



největším provozovatelem v centrální části Evropy jsou rakouské dráhy ÖBB, které mají také nejrozsáhlejší nabídku autovlaků. Denně po celý rok vypravují pět párů spojení a šestý pár autovlaků jezdí v sezoně. Všechny tyto autovlaky jsou noční a jsou zahrnuté v komfortní službě rakouských železnic Nightjet. Cena za přepravu vozu je pohyblivá a začíná už na 29 eurech. Rakouské dráhy chtějí hrát významnou roli v noční dopravě uprostřed Evropy také v budoucnosti, a proto si objednaly třináct nových sedmivozových netrakových jednotek Nightjet na bázi osvědčeného modelu souprav railjet, resp. Viaggio Comfort. Pro tento typ souprav byl navržen zcela nový typ aerodynamického vozu s označením carjet. Projekt však zatím skončil v šuplíku, ale vídeňské hlavní nádraží získalo během výstavby i speciální terminály autovlaků se samostatnými nástupišti a je tak na budoucnost autovlaků připraveno.

### Úspěch ve Finsku

Rozsáhlá nabídka přepravy osobních aut zůstává ve Finsku u tamního národního železničního dopravce VR (Suomen Valtion Rautatiet). Nabízí dohromady sedm různých relací nočních vlaků s přepravou automobilů mezi jihem a severem země. Na jihu fungují terminály autovlaků v Helsinkách, Turku a v Tampere a na severu je možné využít terminály autovlaků v Oulu, Kolari, Rovaniemi a v Kemijärvi. Finské železnice přepravovaly loni v jednotlivých měsících od 1 500 do 5 000 automobilů. Podobně jako u nás patří k přepravním špičkám období prázdnin nebo svátků, především okolo Vánoc a Nového roku. Na rozdíl od běžných evropských spojů je díky většímu širokorozchodnému profilu možné přepravovat o něco větší vozy. Jejich výška může být až 2,2 metru, zatímco výška automobilů v našich podmínkách může být jen 1,55 metru a v omezené míře na horní posílně maximálně dva



Velký rozmach zaznamenaly autovlaky ve Finsku, a to díky tamnímu dopravci VR (Suomen Valtion Rautatiet). Nabízí sedm různých relací nočních vlaků s přepravou aut.

metry. Pro přepravu se na rozdíl od centrální části Evropy využívají kvůli drsným klimatickým podmínkám speciální kryté vozy v korporátní zeleno-bílé barvě s velkým obrazy s náměty z finské krajiny.

Autovlaky jezdí i v zámoří, dokonce v USA, které je vyhlášenou automobilovou velmocí a kde se na větší vzdálenosti obvykle cestuje letadly. Národní osobní železniční dopravce Amtrak nabízí cestování autovlakem z Washingtonu, přesněji ze stanice Lorton ve státě Virginie do stanice Sanford u Orlanda na sluné Floridě. Přibližně 900 mil dlouhou trasu, tedy více než 1 400 kilometrů, urazí za přibližně 17 hodin. Zdá se, že americký autovlak má o budoucnost postaráno, protože Amtrak avizuje další vylepšení služeb od roku 2020. Má jít o pohodlnější lůžkové oddíly nebo nové večerní

a ranní menu. Automobil si lze vzít s sebou jako „spoluzavazadlo“ také do dvou slavných transkontinentálních vlaků v Austrálii. Konkrétně jsou to vlaky The Ghan z Adelaide na jižním pobřeží na sever kontinentu do Darwinu a Indian Pacific ze Sydney do Perthu.

### Zkoušky také u ČSD

Socialistické Československé státní dráhy měly s autovlaky více zkušeností, než si možná čtenáři myslí. Díky bývalé východoněmecké drážní společnosti Deutsche Reichsbahn (DR) projížděly naším územím autovlaky pravidelně od začátku 70. do konce 80. let. V letech 1972 až 1979 přepravoval osobní automobily vlak státní východoněmecké cestovní kanceláře Tourex z Drážďan do Varny a brzy se přidal i další spoj Saxonia na trase Drážďany – Budapešť a další sezonní vlak ve stejné trase. Například Saxonia měla zařazené až čtyři speciální vozy DDm a k tomu byly řazeny až dva posilové klasické nákladní vozy LeLeq.

ČSD zkoušely autovlak do Bulharska na konci 60. let, zůstalo ale jen u testů. Samotné České dráhy pak zavedly poprvé autovlak od jízdního řádu 1997/1998

na rychlíku Hornád mezi Prahou a Popradem. Zpočátku byly autovozy v provozu jen o víkendech v letní sezoně. Funkci autovlaku po třech letech převzal expres, později rychlík Laborec. V konkrétní dny, kdy byl k soupravě rychlíku připojován autovůz, platil odlišný jízdní řád, kde se počítalo jak s manipulací před odjezdem, tak i se sníženou traťovou rychlostí 100 km/h. Od roku 2003 byly autovozy řazeny i na Jadran expres směřující z Prahy do Splitu. Vlak jezdil ještě ve třech sezonách v letech 2007 až 2009, poté byl odřeknut, hlavně z důvodu nezájmu Maďarska a Chorvatska. Od roku 2009 byl naopak autovůz nově řazen i na denní spoj EuroCity a noční spoje začal vozit spoj EuroNight Slovakia, který má zařazené dva autovozy z pražského hlavního nádraží do Popradu a jeden do Košic, respektive až do Humenného. ○

**Jedním z vrcholů provozu autovlaků byl rok 1973, kdy vypukla první velká ropná krize, která prudce zdražila benzín a naftu. Například DB v tomto roce přepravila rekordní počet – více než 185 tisíc aut.**



DB si připomněly 80 let od zahájení přeprav aut vlaky (Autoreisezug) i propagačním nátěrem lokomotivy 115 509.



# DPOV montuje wi-fi do desítek vozidel ČD

Prakticky ve všech podnicích DPOV se v současnosti usilovně pracuje na instalaci technologie sloužící pro příjem bezdrátového internetu ve vlacích. Wi-fi je nyní umísťována do celé řady vozidel Českých drah. Jedná se jak o osobní vozy první nebo druhé třídy, tak i o lůžkové a lehátkové vagony. Stranou nezůstávají ani vybrané motorové či řídicí vozy. Veškerou činnost zabezpečuje dceřiná společnost Českých drah DPOV pod vedením manažera projektu Radomíra Hejzlara.

Martin Harák | Foto: autor

Realizátorem zástaveb technologie wi-fi jsou jak nymburské, tak i přerovské Provozní středisko oprav společnosti DPOV, přičemž v nejbližší době se začnou instalace wi-fi provádět i v Provozním středisku oprav ve Veselí nad Moravou. Na projektu pracují až čtyři montážní skupiny na území celé republiky. Žádanou službou pro cestující se tak vybavují osobní vozy řad Bbdgme, Bdpee, Bee či Bmz různých provedení, ale i „jedničky“ řad Amz či Aee, respektive kombinované vozy první a druhé třídy ABpee. Wi-finu dostávají i řídicí vozy Bfhpvee, známé jako Sysel. V současné době je hotových dvanáct vozidel v Plzeňském a Pardubickém kraji. Technologií je vybaveno i dvaatřicet starších motorových vozů řady 854 z Regionálních provozních pracovišť Trutnov a Praha Vršovice a takřka hotová je montáž wi-fi i u sedmnácti RegioSpiderů řady 841 z Havlíčkova Brodu a České Třebové. Technologií budou postupně vybavena další vozidla, například motorové vozy řady 842 či elektrické jednotky CityElefant.

## Jeden vůz za den až dva

Podle Radomíra Hejzlara se plánuje do konce roku 2020 dovybavit wi-fi celkem 476 vozidel v rámci prováděných modernizací či periodických oprav a také v rámci samostatných instalací technologie pro její příjem. Tím však zdaleka nebudou pokryty veškeré potřeby národního dopravce a již v průběhu příštího roku přijdou na řadu vozidla doposud opomíjených řad 810, 814, 471 a dalších v celkovém počtu až 368 vozů. „Naše pracovní týmy se snaží dělat denně je-



Wi Fi

den řídicí nebo motorový vůz, za dva dny pak zvládnou jeden vůz běžné nebo speciální stavby. Jde o zkušené elektromechaniky, kteří se zpravidla ve trojicích snaží práci urychlit, jak jen to je možné. Chápeme potřeby mateřské firmy, které tak blokujeme některé vozy třeba několik dnů, ale zástavbu musíme provést vždy v klidovém stavu. Navíc pracujeme i o víkendech, abychom výpadek v provozu co nejvíce eliminovali,“ vysvětlil manažer Hejzlar.

**ČD DPOV**  
Člen Skupiny ČD

Samotná zástavba se podle něj skládá z montáže vnitřních a vnějších antén včetně kompletní kabeláže, montáže routeru a také napájení. Podle techniků, kteří se zabudováním bezdrátového připojení zabývají, je nejsložitějším úkonem montáž venkovních antén na střechách vozidel. Základem úspěchu je perfektní nalepení a utěsnění, aby se do prostoru antén nedostala v žádném případě jakákoli voda, a to jak dešťová, tak i z mycích linek. Někdy dá také pořádně zabrat i samotná kabeláž, neboť vozy samotné jsou vybavené řadou původních kabelů. Je tak velice složité a náročné dát všechny svazky správně dohromady.

## Dálková i regionální vozidla

Technologií bezdrátové komunikace vybavují týmy DPOV jak vozidla určená pro dálkovou, tak i regionální dopravu. U obou druhů se liší požadavky na počet operátorů mobilních sítí. U regionálních vozů bývá požadavek maximálně na dva operátory, u dálkových vozů, které přejíždí až několikrát hranice, jde tento počet až k desítkám. Z tohoto důvodu se následně musí použít odlišné routery, jiný je i počet přijímacích antén. U dálkové dopravy se montují na střechu tři, v případě regionální pak stačí jen jedna, vnitřní antény bývají jedna až dvě. „Občas řešíme umístění technologie v samotném vozidle, neboť vozy bývají doslova zahlceny jinými přístroji a my se už pomalu nemáme s naším zařízením kam vejít. Musíme tedy volit kompromisní řešení a společně na řemeslnou zručnost našich elektromechaniků,“ dodává Radomír Hejzlar. ○

## Na bezpečnostní konferenci se řešila ochrana cestujících a vlaků ČD

České dráhy mají ambici stát se hlavním koordinátorem v komunikaci mezi bezpečnostními experty dopravců z okolních zemí a příslušníky policie a současně i koordinátorem bezpečnosti na mezinárodních vlacích do Polska, na Slovensko a do Maďarska. V souladu s tímto záměrem uspořádaly České dráhy začátkem října v Masarykově salonku pražského Masarykova nádraží mezinárodní konferenci.

„Cílem setkání bylo především hlubší propojení dopravce se zahraničními kolegy, výměna aktuálních informací o trestné činnosti, návrhy a přijetí nových bezpečnostních opatření, nastavení vzájemné komunikace tak, aby v případě možných bezpečnostních incidentů spolu dokázaly jednotlivé strany rychle a efektivně komunikovat a přijímat taková opatření, aby cestující a vlakový personál byli účinně ochráněni,“ upřesnil David Procházka z odboru bezpečnosti ČD. Konference tedy nebyla pouhou reakcí na aktuální bezpečnostní situaci ve vlacích ČD. „Chceme být připraveni v pří-

padě potřeby rychle a operativně reagovat,“ konstatoval Procházka.

Vizí do budoucna je vytvoření společné online informační platformy. Uvažovanou variantou je sdílený informační systém, do kterého by měly přístup určené osoby z jednotlivých spolupracujících stran. V tomto systému by probíhala evidence případů a přijatých opatření.

### Detailní statistiky pomohou

Na konferenci také zaznělo, že statistika bezpečnostních incidentů se v čase výrazně nemění. Do-



pravce dokáže již dnes spolehlivě identifikovat kritická místa a incidentům úspěšně předcházet, a pokud přesto k nějakému incidentu dojde, tak jej efektivně eliminovat. Na vlacích a tratích s největším počtem bezpečnostních incidentů přijímá dopravce ve spolupráci s bezpečnostními složkami adekvátní bezpečnostní opatření. Vzhledem ke strategii ochrany osob a vlaků a její citlivosti nechťel David Procházka tuto oblast více konkretizovat.

„Konference měla přispět k prohloubení kontaktů mezi osobami odpovědnými za bezpečnost ve vlacích v rámci České republiky a vybraných sousedních zemí, umožnit výměnu aktuálních informací, nastavit přímou a rychlou vzájemnou komunikaci a dojednat společný postup při střetnutí ve vlacích. To vše se úspěšně podařilo,“ uvedl závěrem Procházka.

Bezpečnostní konference, kterou organizoval Odbor bezpečnosti ČD, se zúčastnili specialisté na bezpečnost polského dopravce PKP Intercity, slovenského ZSSK, Policie ČR a SR a další. (hol)



# Knižní novinky

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

## Železniční trať Brno – Česká Třebová na starých pohlednicích

Ke 170. výročí železniční trati z Brna do České Třebové vyšla v létě ve žďárském nakladatelství Tváře obrazová kniha od autorského kolektivu pod vedením Karla Černého s názvem Železniční trať Brno – Česká Třebová na starých pohlednicích. Kolektiv autorů prostřednictvím již jedenácté publikace z řady Železniční tratě na starých pohlednicích připomíná nejen nostalgii rakousko-uherské a československé prvorepublikové železnice, ale neopomíná ani mistrovství projektantů, techniků a dělníků, kteří v polovině 19. století tuto trať s jedenácti tunely vybudovali a uvedli do provozu. Poutavá kniha o 140 stranách mapuje díky historickým pohlednicím, fotografiím a plánekům drážních staveb tuto významnou dráhu vedoucí z jihomoravské metropole kolem řeky Svitavy přes Moravský kras do České Třebové. Kniha, která je vzpomínkou na rok 1849, kdy se poprvé rozjely vlaky tehdejší Severní státní dráhy mezi Brnem a Českou Třebovou, zachycuje celou trať velmi detailně a čtivě. Není proto určená jen železničním nadšencům, ale širokému spektru čtenářů. Publikace je k dostání v běžných knihkupectvích, obvyklá cena 359 Kč se ale může obchod od obchodu měnit.



## Eisenbahnreise durch Nordkorea

Na letním knižním trhu se objevila netypická knižní fotografická publikace z německého vydavatelství Herdam Verlag, která se věnuje veřejné dopravě v KLDŘ. Izolovaná země, zahalená mnohým tajemstvím, je skutečným rájem železničních fanoušků, kteří se do Kimova komunistického ráje občas, a doslova složitě dostanou. To se povedlo grandiózním způsobem autorovi knihy Thomasi Frankemu, který zcestoval celou severní Koreu a svoji cestu zmapoval na desítkách velmi kvalitních fotografií. Ty se věnují převážně železniční dopravě, v závěru nechybí ani neotřelé záběry trolejbusů, metra a tramvajů v hlavním městě Pchongjangu. Železniční historiky a sběratele určitě potěší, že na 94 stranách knihy podélného formátu A4 najdou mimo skvělé fotografie i popis jednotlivých lokomotivních řad se stručnou charakteristikou, kde nechybí ani naše stroje původních řad T448.0 či elektrické nulkové Bobiny řady E499.0, které se do KLDŘ vyvážely. Výhradním dovozcem této zajímavé publikace je Corona, v jejíž prodejně v pasáži Hybernská centrum v Praze naproti Masarykovu nádraží lze dílo objednat či zakoupit za 999 Kč.

## Kolejová vozidla I a II

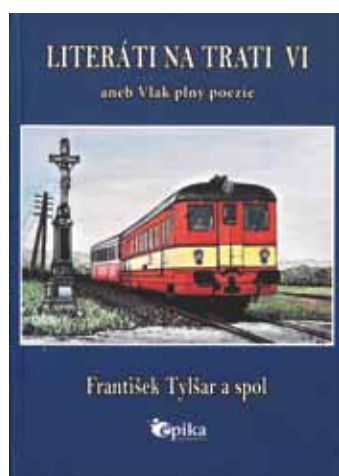
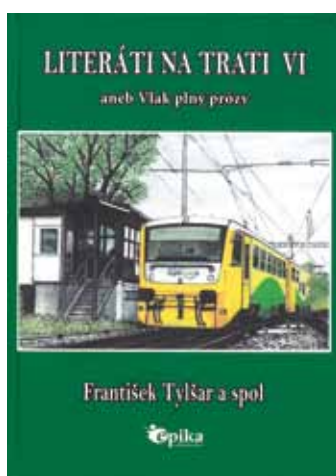
Západočeská univerzita v Plzni vydala v rámci Fakulty strojní a Regionálního technologického institutu dvojici vázaných knih učebnicového charakteru, které nesou lakonický název Kolejová vozidla I a II. Oč stručnější název, o to bohatší je obsah. Autor Peter Heller navázal na úspěšná a dnes již absolutně nedostupná třídílná skripta stejného názvu z let 2007 až 2011, z nichž byla převzata část textů a doplněna novými informacemi. První díl se na 185 stranách formátu A4 věnuje rozboru dělení kolejových vozidel, pojmům a charakteristikám jednotlivých hnacích vozidel, vozů a speciálních vozidel. Samostatnou kapitolu mají i vozidla MHD jako tramvaje a metro. Druhý díl se na 381 stranách věnuje například problematice pojezdů a podvozků, vedení dvojkolí a rámcům podvozků, své místo zde mají i brzdy a skříně železničních kolejových vozidel či proces volby optimálního kolejového vozidla. První díl lze pořídit za velmi příznivou cenu 199 Kč a druhý, takřka dvojnásobně silnější díl za 249 Kč například v pražské prodejně Corona v Hybernská centrum.





# Literáti na trati VI aneb Vlak plný prózy a Vlak plný poezie

Literární skupina Českého zemského svazu FISAIC (Mezinárodní federace pro kulturu a volný čas železničářů) vydala v jindřichohradském nakladatelství Epika již šesté pokračování almanachu Literáti na trati. „Šestka“ se skládá ze dvou dílů, z čehož první o 335 stranách s názvem Vlak plný próz se věnuje, jak název napovídá, próze a druhý na 227 stranách přináší poezii. František Tylšar, který je duší celého podniku, v úvodu obou knih píše, že múzou autorů, kteří do almanachů nezištně přispívají, jsou rovnoběžky kolejnic spojující se někde v nekonečnu. Někteří z autorů jsou povoláním železničáři, jiní tvůrci jen denně jezdí vlakem, kde čerpají inspiraci z tisíce příběhů pro své prózy či básně. Na stránkách obou dílů se vystřídalo takřka sto třicet autorů, z nichž leckteří mají již své pevné místo ve spisovatelské obci, jiní teprve začínají. Střídají se jak mladší, tak starší autoři, ale i kolegové ze zahraničí – konkrétně ze Slovenska a Německa. A nechybí ani slavný básník Jiří Žáček, který přispěl svojí básní o železnici. Publikace vyšly díky podpoře Obce spisovatelů a také například společnosti České dráhy a jejím dceřiným společnostem ČD Cargo a ČD - Telematika. Obě knihy v ceně 250 Kč za poezii a 300 Kč za prózu lze objednat na e-mailové adrese frantisek.tylsar@seznam.cz.

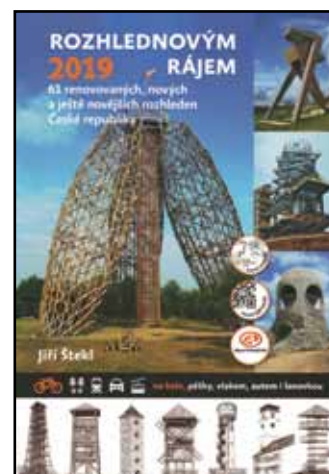


## Mikáda Lokomotivy řady 387.0

Za snad největší legendu v lokomotivním parku v bývalém Československu byla považována lokomotivní řada 387.0, do-  
dávaná Škodovými závody v Plzni v letech 1926 až 1937. Její  
technické provedení představovalo špičku ve svém oboru  
a provozní výsledky posunuly železniční dopravu v zemi  
o hodně kupředu. Zmapovat všechny důležité události z his-  
torie slavných strojů si v podrobné monografii vzali za úkol  
známí autoři Miroslav Petr a Karel Zeithammer v knize z pro-  
duktce vydavatelství RCH. Popsán je už výchozí stav v roce  
1918, kdy nově založené ČSD měly k dispozici jen zastaralé  
neperspektivní typy lokomotiv. Proto dráhy vyhlásily veřej-  
nou soutěž na stavbu lokomotiv řady 386.0, do které se při-  
hlásily domácí výrobní firmy. Zakázku nakonec získala pl-  
zeňská Škodovka. Jednotlivé kapitoly popisují jak zákulisí  
vzniku, tak i technické zdokonalování lokomotiv a jejich  
dlouhé provozní nasazení, a to velmi podrobně. Popsány jsou  
i peripetie muzejní záchrany několika strojů. Zvláštní kapi-  
toly se věnují osobnostem spojeným s lokomotivami. Protože  
se do přípravy knihy zapojila řada železničních odborníků  
a fandů z celé republiky i ze zahraničí, podařilo se v knize po-  
psat a objasnit mnoho neznámých faktů z historie. Honosně  
zpracovaná výpravná publikace se 640 stranami textu s bo-  
hatým obrazovým doprovodem dedikovaná Vlastimilu Marešovi  
je k dostání v prodejnách Pragomodel v Praze nebo u vy-  
davatele. Publikace se známými, ale i spoustou poprvé zve-  
řejněných černobílých a barevných fotografií je tištěna  
na křídovém papíru a má stanovenou cenu 2 795 Kč.

## Rozhlednovým rájem 2019

Oblíbená edice z plzeňského vydavatelství Cykloknihy Jiřího Říhy, která se věnuje od roku  
2008 mapování českých, moravských, ale i slezských rozhleden, se dočkala letos v květnu již  
pátého pokračování. Neúnavný autor Jiří Štekl, emeritní zaměstnanec Českých drah, se nejen  
textově, ale i výtvarně zaměřil na šedesátku renovovaných, nových a nejnovějších rozhleden  
po celé České republice. Každé rozhledně je věnována jedna strana se stručnou charakteristi-  
kou a krásnou kresbou autora. Nedílnou součástí je i názorná mapka s GPS souřadnicemi, kde  
lze tento objekt nalézt, ale hlavně číslo železniční trati, nejbližší stanice či zastávka a kilome-  
trická vzdálenost od ní k rozhledně. Autor sám za rozhlednami vyráží vlakem a na kole, proto  
i podtitul knihy zní Na kole, pěšky, vlakem, autem i lanovkou. Publikaci lze pořídit v každém  
běžném knihkupectví. Doporučená cena knihy je 249 Kč.





# Špania Dolina: Malá obec, velké krásy

Střední Slovensko je divoký, ale krásný kus světa. Protentokrát opustíme železniční tematiku, nazujeme pohorky a projdeme se po Španie Dolině, malé obci s památkovou rezervací lidové architektury, kterou tvoří jedinečný soubor hornických domků postavených ze dřeva a kamene. Vždyť Špania Dolina se v Evropě v minulosti proslavila především těžbou měděné rudy. Co po hornících v obci zůstalo? Stojí Dolina za cestu vlakem?

Josef Holek | Foto: autor

**N**a tenhle výlet budu dlouho vzpomínat. Hodit ruksak na záda, vypravit se expresem Českých drah z Prahy do Žiliny, rychlíkem do Banské Bystrice a odtud autobusem do malebné Španie Doliny není žádná věda. Jenže ouha. Já si výlet naplánoval sotva na den a tahle obec nabízí zajímavé, technické atrakce na týden. Nic naplat, budu tu muset přespat. Alespoň jednu noc. Kde? Sám nevím. Snad v nedaleké Bystrici. Dnes už s klidem konstatuji, že rozhodnutí zůstat alespoň jednu noc bylo správné. Ale pěkně popořádku.

Zdá se vám název obce poněkud krkolomný? Copak Dolina, ale Špania? Místní o něm mají jasno. O jeho vzniku se tady traduje líbezná pověst: uherský král svatý Štefan se dozvěděl, že kdesi v horách, na rozhraní Nízkých Tater a Velké Fatry, se rozkládá dolina, pod kterou je obrovské naleziště barevných kovů. Poslal tedy do oblasti „čmuchat“ svého španělského velitele, znalce hornictví. Když zabočil od řeky Hron při potoku do doliny uprostřed hlubokých lesů, kůň zakopl o skálu a vyvalil kus rudy. Město si velitel zapsal a oznámil svému králi. Ten neváhal a druhý den do kraje poslal, i se Španělem, horníky ze svých držav. Tolik pověst. Prozaičtější je knižní vysvětlení: název vychází z latinského Valis Minorum, v němčině Herregrund, přičemž překladem získáme Panské údolí. Přívlastek se pak odvozuje z latinského Spanatus, tedy Špánova, Županova dolina.

## Voda nositelem bohatství

Nejsem tu ale kvůli názvu, nýbrž těžbě měděné rudy, která visku proslavila ve světě nejvíce. Vůbec nejvíce se o hornictví dozvíte ve zdejších



Útroby Císařské štoly. Dospělý člověk musí být při prohlídce přikrčený.

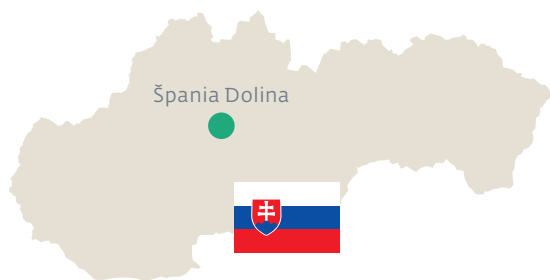
nestarém Muzeu mědi, v historické budově obecního úřadu. Průvodce připomene, že první hutě zde vznikly už okolo roku 1006, nicméně archeologické vykopávky dokládají dobývání rudy již v eneolitu. Slávu si však Špania Dolina a její měď vydobily v 15. století pod vládou Thurzovsko-Fuggerovské mědní společnosti. Kromě červeného kovu se tu však těžilo i stříbro a zlato. Jen pro zajímavost: Ján Thurzo začal ve Španie Dolině hloubit šachtu nového typu – nazývala se hlavní anebo Ferdinandova, hluboká byla 250 metrů. Pomocí ní se odvodňo-

Pohled z haldy Maximilián na kostel Proměnění Páně a centrum Španie Doliny

val celý špaňodolinský revír a ruda se tu těžila až do poslední čtvrtiny 16. století. To už jsou ale baně, jak se na Slovensku dolům říká, pod správou nově založené Banské komory.

Místní raritou je také výroba kovů z mědinosných vod. Dešťová voda, která prosakovala přes venkovní haldy z rubaniny, louhovala zbytky kovu. Přitom se tvořil síran měďnatý. Vodu špaňodolínští zachytávali do kádí s kovovým šrotem. O zhruba tři týdny později se na zbytcích železa vytvořil kal cementační mědi. Toho pak místní využili při exportu měděných pohárů – bystřičtí zlatníci nosovali horníkům plechy nastříhané na velikost budoucích pohárů. Ti je uložili do kádí a zde se chemic-





Špania Dolina



kou reakcí staly „poměděnými“, přičemž je čekal další technologický postup. Plech se dostal zpět do rukou řemeslníků, kteří z něj vyrobili kýžené nádoby. Není bez zajímavosti, že každá byla vybavena i říkankou. Například: „Byl jsem železem, mědí jsem, zlato mě kryje“.

### Na Maximiliána

Za zmínku stojí zejména štolý a šachty Císařská, Maximilián, Mária či nejhlubší – 440 metrů hluboká – Ludovika, ale také unikátní vodovod. Zhruba šestatřicet kilometrů dlouhá trasa sběrných a náhonových koryt přiváděla vodu k šachtám až zpod vrcholu Prašivej v Nízkých Tatrách. Vodovod z 15. století byl funkční ještě před zhruba sto lety.

V muzeu si projdete celou expozici, stojí za to. Každou chvíli je navíc obohacena o nové artefakty. Průvodce umí zaujmout, vždyť je starým „baníkem“ (neplést, prosím, s baníkovcem). V 18. století už jsou rudná ložiska značně vyčerpaná, úplný konec dobývání rud se datuje k roku 1888.

Jelikož mě trochu tlačí čas i fakt, že stále nevím, kde složím hlavu, vytrácím se. Na návsi ale nevím, kam dříve koukat. Nalevo dominuje raně gotický Kostel Proměnění Páně ze 13. století s věží s románskými základy. K němu vede 160 schodů, krytých dřevěnou střešou. Napravo se tyčí věž zvonice Klopačky. Za hřmění zvonu se totiž horníci svolávali do práce. Nyní je objekt sídlem vzácné expozice artefaktů z jedinečného mikroregionu.

### Ženy vládly krajkou

Zážitkem je procházka v divoké přírodě po banickém chodníku, anebo krátký výběh na gigantickou haldu Maximilián. Z úpatí se rozprostře výhled do doliny i do okolních hustých a temných lesů. Odsud jsou také vidět staré, poschodové domky havířů. Ti si je nejčastěji stavěli z kamene a dřeva, později omítili hlínou a nabílili vápnem. Sedlové střechy jsou nejčastěji pokryté šindelem. Většina z lidových staveb spatřila světlo světa v 19. století. Přitom ještě koncem 17. století v Dolině pracovalo 800 horníků, ženy a děti rudu třídily, navíc si přivydělávaly paličkovaním krajek (vznikla relativně slavná „špaňodolinská čipka“ a v roce 1883

## ŠOTOINFO

Z České republiky je dobré vyrazit brzy ráno. Využijte expres Českých drah Ex 121 Valašský expres mířící do Žiliny (loko řady 380, vozy řad Bee, Bdpee, Bmz, Bbdgme, ARpeer). V Žilině přestupte na rychlík R 343 Fatra do Banské Bystrice (loko 757 a vozy ř. Bpeer, Beer, Bdee či Apeer). Z Bystrice jezdí autobus linky 601468 19 do Španie Doliny. Zpět využijte autobusovou linku 601468 26 (poslední, odjíždí v 17:00), z Banské Bystrice odjeďte zpět do Prahy přes Žilinu, Bratislavu anebo Ostravu (R 344 Fatra do Ostravy Svinova a SC 506 Pendolino do Prahy, R 836 Tekov do Bratislavy a EC 276 Metropolitan do Prahy, R 946 Fatra do Žiliny a Ex 124 Valašský expres do Prahy, R 342 Fatra do Ostravy Svinova a SC 500 Pendolino do Prahy atd.)

i škola paličkovaní. Umění se dědilo, dnes v obci paličkuje paní Lila Wilhelmerová).

Později odpoledne usedám do posledního autobusu a zaměřím do Banské Bystrice. Přespím v malém penzionku nedaleko náměstí a těším se na další den. Do Španie Doliny se vracím hned ráno. Zaběhnu do místní školy, kde se děti neucí pravidelně, ale pokud přijedou, mo-



Artefakty nerostného bohatství si lze prohlédnout v Muzeu mědi.



Důlní vlak u štolý Maximilián nesloužil, je dnes spíše turistickou atrakcí.



Orloj je schovaný pod přístřeškem u restaurace, která náleží ke Klopačke.

## TURISTICKÉ ZAJÍMAVOSTI: CÍSAŘSKÁ ŠTOLA A ORLOJ

Císařská nebo také Denní štola bývala jednou z hlavních vstupních štol. Nachází se pár kroků od Klopačky. Jak k názvu přišla? V červenci 1764 navštívili zdejší revír synové Marie Terezie, princ Josef (Josef II.) a princ Leopold (Leopold II.) společně s vévodou Albertem Kazimírem Sasko-Těšínským. Slavná delegace prošla celou štolou a po necelé hodině vyšla v osadě Richtárová ve Starých Horách. Na paměť slavného dne nese štola název Císařská.

Orloj najdete na náměstí, u zdejšího penzionu, pár metrů od Klopačky. Je pod přístřeškem náležícím penzionu a restauraci, vybudovaných v objektu bývalé budovy šachty Ferdinand. Orloj připomíná uzavřenou skalní stěnu, která se hodinu co hodinu doširoka otevírá. Technické dílo připomíná místní doly a stejně jako jeho slavnější kolega na pražském Staroměstském náměstí se může pochlubit postavkami (zde horníků) rubajících rudy, vozíčky anebo tahajícími rubaninu na povrch. Figurky jsou z pálené hlíny. Nechybí ani soška patrona a ochránce, sv. Klementa. Orloj ve Španie Dolině funguje od roku 2004.

hou retro učebnu využít i k běžné výuce. Proč retro? K dispozici jsou jen staré lavice, kalamáře s pery či tabulky k psaní křídou. Nechybí ani rákosky či štůsek dříví ke kamnům. S tichou vzpomínkou na prožitou relativně moderní výuku na jednom západočeském gymnáziu opouštím malou slovenskou školu a vyvětrám si hlavu při bezmála tříhodinové procházce po okolí (Klopačka – Dědičná štola – štola Mann – halda Maximilián – šachta Maximilián – šachta Ludovika). Před odjezdem strávím příjemných šest kilometrů po rovině. Znavený, ale nezraněný a nevyčerpaný jako při poslední návštěvě Slovenska (Harmanecká jeskyň) opouštím tuhle krásnou oblast. Malou výuku s velkým přírodním bohatstvím a bohatou hornickou historií. ○





Obří viadukt Eppenhofen u stejnojmenného nádraží překlenuje celé údolí.

# Dráha prasečího ocásku aneb železnice v údolí řeky Wutach

Na jihozápadě Německa v Bádensku-Würtembersku provozují od roku 1977 v přírodní rezervaci Südschwarzwald muzejní železnici. Zpočátku byla podle místního potoka označována Wutachtalbahn, dnes je pro ni oficiálně používán název Sauschwänzle Bahn, což se dá přeložit jako Dráha prasečího ocásku.

Miroslav Petr | Foto: autor

Původně se jednalo o železnici o délce 62 kilometrů se strategickým významem, jejíž stavbu v letech 1887 až 1890 iniciovaly militaristické zájmy Německa po zkušenostech z války s Francií v roce 1871. Proto se jí také říkávalo kanónová dráha, neboť měla sloužit pro přesuny armád a zásobování fronty. Vedla v trase Hintschingen – Lauchringen, který se nachází nedaleko švýcarské železniční stanice Wald-



Historické motorové lokomotivy řad V 36 a Köfjsou určené pro méně náročné výkony.



shut-Tiengen. Po vzestupu automobilismu v šedesátých letech minulého století provoz na trati skomíral takovým způsobem, že úsek od stanice Zollhaus-Blumberg ke státní hranici zůstal od května 1966 už zcela bez provozu.

Na úseku směrem do vnitrozemí však dosud zůstává osobní doprava zachována.

V úseku za stanicí Zollhaus-Blumberg (v kilometru „46“) začíná nejzajímavější část vedená členitým terénem. Do vesnice Weitzen je to z nádraží Zollhaus vzdušnou čarou jen deset kilometrů. Tam se nachází výchozí bod v nadmořské výšce 702 metrů, odkud pak trať klesá do stanice Weitzen. Po sklonu deset promile o celkové délce 25,6 km se trať dostane do nadmořské výšky jen 471 metrů. Trať se přitom krajínou skutečně točí jak prasečí ocásek, a navíc vede po čtyřech obřích viaduktech a šesticí tunelů. Nejdelší mosty jsou přes celá údolí a mají délku 264, respektive 252,5 metru. Dva z tunelů jsou konstruovány jako spirálové a mají úctyhodné rozměry: nejdelší je Stockhaldský s délkou 1,7 kilometru a kratší Weilerský dosahuje délky 1,2 kilometru. Poté, co byl provoz na trati zastaven, staly se tunely celkové délky 4,5 km hnízdištěm netopýrů, a tak je provoz železnice kvůli jejich ochraně v zimním období vyloučen!

### Muzejní provoz díky Švýcarům

Zřízení muzejního provozu na trati inicioval švýcarský spolek přátel železnice Eurovapor. Obstaral i první provozní parní lokomotivy z Rakouska, mezi nimi i stroj řady 93. Sloužil tu do roku 2015 a dnes je v provozu v České republice s označením 431.032. Protože je frekvence cestujících občas vysoká, nezvládala „ventilovka“ svým výkonem dopravu těžkých vlaků. Postupem času dráha získala německou parní lokomotivu 50 2988 (naše řada 555.1), dále zde sloužila slavná „nejošklivější lokomotiva světa“ P8 2455, odpovídající řadě ČSD 377.0. Docela nedávno jezdila na trati další německá lokálová mašinka 86 333, pro kterou platí i řada ČSD 455.2. Od roku 2015 je nasazena jedna z nejmodernějších parních lokomotiv vyrobená v Německu, označená 262 BB. V principu jde o prototyp poslední parní lokomotivy určené na lokální tratě u německé správy DB, předpokládáné řady 83. V roce 1954, když ji firma Henschel dodala, už byly k dispozici motorové lokomotivy, proto dráhy prototyp nepřevzaly. Stala se z něj až do roku 1969 „tramvajová“ lokomotiva na soukromé dráze u Frankfurtu nad



Část exponátů ve stanici Zollhaus-Blumberg se stavědlem demontovaným z nádraží v Konstanci

Mohanem. V roce 2015, kdy ji za 2 miliony eur opravily železniční dílny v Meiningenu, převzala provoz na železnici Sauschwänzle Bahn. Poprvé tak na trati neslouží parní stroj, který by odpovídal typu známému z Československa.

Známymi typy mezi vozidly jezdícími na méně vytižených vlcích jsou například motorová lokomotiva válečné řady V 36 DRB, kterou mají v muzeu v Lužné u Rakovníka označenu jako T 334.004. Dvě posunovací motorové lokomotivy KÖF najdeme v depu ve Fützen a u parkoviště v Zollhaus-Blumbergu. Odpovídají trofejním lokotraktorům ČSD řady T 200.2. Nově přivezli i válečnou parní lokomotivu řady 52 z rekonstruované série z bývalé NDR (u ČSD řada 555.0). Vozový park z třínápravových a čtyřnápravových historických vozů DB modernizovaných v padesátých letech je v historickém nátěru bez reklam na bocích.

### Komínem napřed jen směrem na Zollhaus-Blumberg

Na trati jsou čtyři stanice a tři zastávky a provoz je veden systémem zjednodušené dopravy, podobně jako podle českého předpisu D3. Vedení

provozu se nachází ve stanici Zollhaus-Blumberg, kde je i malé železniční muzeum. Skvělým exponátem je hlavně objekt bývalého historického stavědla ze stanice Kostnice z roku 1886. Dále jsou vystaveny dvě parní tendrovky z let 1909 a 1952 a součástky z dalších lokomotiv. Je tu přípoj na pravidelné vlaky veřejných železnic a pro auta kapacitní parkoviště. Asi v polovině trati je stanice Fützen (587 m n. m.), kam je situováno lokomotivní depo a během provozních přestávek uložena vozidla. Na konečné ve Weitzenu je jen nezbytná infrastruktura, nutná pro občerstvení cestujících během pobytu vlaků. Protože na trati chybí točna, jezdí lokomotivy v poloze komínem kupředu pouze ve směru z Weitzen do Zollhaus-Blumbergu, tedy do stoupání. To je důležitá informace pro fotografy a filmaře, které tu v době sezony od dubna do října potkáte na každém kroku.

Provozovatelem dráhy je nyní společnost s ručením omezeným Bahnbetriebe Blumberg, kterou založilo samotné město. Kromě vysloveně turistických vlaků pro veřejnost pořádají i jízdy pro uzavřené společnosti, třeba svatby. Věhlas dráhy je celosvětový, což se pozná hlavně podle návštěvníků z asijských zemí, kterých je občas více než místních. Po svezení vlakem se všichni sejdou v místní nádražní restauraci, kde rádi konzumují místní specialitu – výbornou vepřovou pečinku. Dráha je tedy komplexním zařízením, kde si přijdou na své dospělí i děti, turisté i znalci železnic. Nápad, jenž se zhmotnil před více než 42 lety, se plně osvědčil a slouží celou dobu k propagaci železnic. Dnes je totiž už i u nás docela časté, že dítě se poprvé ve svém životě sveze dráhou, až když ho rodiče či prarodiče posadí do parního nostalgického vlaku! A ještě něco závěrem: dnem 8. září 2014 trať oficiálně zapsali mezi významné německé historické památky inženýrské architektury. ○

← Odpolední vlak s lokomotivou 262 BB na 252,5 metru dlouhém viaduktu Biesenbach před stanicí Zollhaus-Blumberg





# Kufr

František Tylšar

Kamarád, který se nedávno vrátil z cesty po Izraeli, mi vyprávěl příhodu, která ho potkala na jednom z tamních svatých míst. Při běžné turistické prohlídce se náhle vynořilo množství policistů se zbraněmi, kteří co nejrychleji vyklízeli prostranství. Po pár minutách, strávených v sousedství, se ozval výbuch a za chvíli zase mohli všichni v prohlídce památného nádvoří pokračovat. Celé to netrvalo déle než patnáct minut.

Kamarádovi to nedalo, a tak se zeptal svého průvodce, co se vlastně stalo. Prý nic mimořádného. Na místě došlo k nálezů opuštěné tašky. A protože v této zemi je mnoho radikálních skupin, které poměrně často testují připravenost místních bezpečnostních složek, pokud přímo neohrožují bezpečnost bombou, musí být i radikální řešení každé takové situace. K osamocenému zavazadlu se dá rozbuška a vyhodí se do povětří.

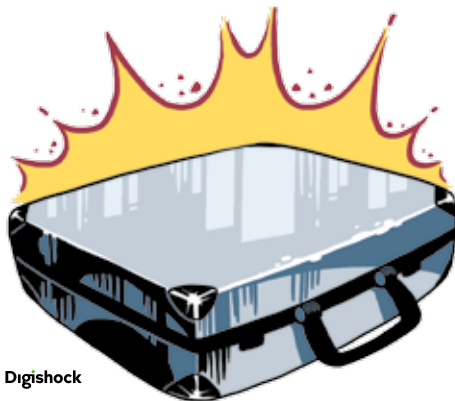
„A co kdyby to tam jen někdo opravdu zapomněl?“ ptal se dál. „No, tak to by měl potom smůlu,“ zněla odpověď. Pomyslel jsem si něco o zlatém a bezpečném Česku a příhodu skoro zapomněl.

Až dnes jsem si uvědomil, že i u nás mohou nastat podobné potíže... Jel jsem totiž na letní dovolenou a při přestupu z vlaku na vlak na pražském hlavním nádraží jsem zapomněl plastový kufr na polici nad svým místem v první třídě.

„Kde máš kufr, Pepo?“ ptá se manželka? „Áááá, do háje, já ho tam asi nechal,“ okamžitě mi došlo, co jsem provedl, a hned jsem se také rozběhl zpět na sedmé nástupiště. Ale z vlaku jsem už viděl jen vzdalující se koncovky.

Co teď? Naštěstí souprava jela už jen do Holešovic, kde svoji jízdu končí. Takže hurá do metra a za chvíli mám svůj kufr zase zpátky, proběhlo mi rychle hlavou a vyrazil jsem do nejbližší trafiky pro jízdenky na MHD.

Jenže, člověk miní a život mění. To, co vypadalo docela jednoduše, se nečekaně změnilo v drama s pořádně drahým koncem. Už po příjezdu metra do stanice Nádraží Holešovice mi bylo divné, že slyším houkačky. Hasiči? Policie?



Digishock

Záchranka? To nikdy nevěští nic dobrého. Že by se tu stalo nějaké neštěstí? Vyšel jsem po schodech do haly, kde to vypadalo jako při policejních manévrech. Muži se samopaly a psy vyprovázeli z haly poslední cestující. Hned jsem věděl, že projít k vlaku nebude jednoduché. Zkousím se protáhnout mezerou mezi příslušníky, ale ti mi dávají jednoznačně najevo, že v žádném případě: „Stanice je uzavřena!“

„Ale já tam musím!“ zkouším to slovně. „Ne! Tam nesmíte!“ zněla nekompromisní odpověď.

Všechny pokusy byly marné. Policie byla neoblomná. Pokusil jsem se alespoň zjistit, co se stalo, ale ani podávání informací zřejmě ochránci zákona neměli v pracovní náplni.

To musí být něco vážného, napadlo mě a šel jsem tedy stejně jako ostatní cestující před budovu, abych počkal, dokud se to nějak nevyřeší. Lidé nervózně postávali na betonové ploše a mezi tisíci slov, co tady zněla, jsem uslyšel i větu: „Prý tam našli nějakou bombu ve vlaku z Budějovic.“

„Doufám, že toho hajzla chytanou a dají mu to všechno k úhradě,“ zaznělo hned vedle...

Z Budějovic? To snad ne. To byl přece můj vlak! Já cestoval s bombou! Díky Bohu, že to dobře dopadlo a nikomu se nic nestalo! Přemýšlel jsem na plné obrátky.

Po půl hodině přijela další jednotka a před ní se po pásech pohyboval robot určený na nebezpečné práce. Zmizel v hale a po půl hodině se vracel zpět. To nás ale policisté odháněli zase o kus dál: „Ustupte, potřebujeme bezpečný prostor pro průjezd!“ Koukl jsem na robota a krev se mi zastavila v žilách. Robot nesl v kovových klepetech můj kufr!!!

Metro brzdí ve stanici Nádraží Holešovice a všechny myšlenky, které mi běží hlavou a které jsem popsal výše, způsobily, že jsem se potil i v ponožkách. Vystupuji po schodišti a běžím rovnou k osobní pokladně. Nervózně předbívám frontu, omlouvám se a hned jdu k věci: „Nenašel někdo v rychlíku od Budějovic stříbrný plastový kufr?“ ptám se co nejopatrněji.

„Našel, už tu na vás čekáme!“ usmála se paní pokladní. „Průvodčí mi ho před chvílí přinesl.“

Po krátkém ověření totožnosti a zaplacení poplatku za nález jsem se šťastně odebral i se svým kufrem na další cestu. ○

## PŘEČETLI JSME ZA VÁS

### ČD si už přivezly zánovní lokomotivy z Rakouska, nahradí škodoväcké 380

České dráhy si koncem září přivezly do Česka obě lokomotivy Siemens E564U4, které dopravce zakoupil v Rakousku. V Česku jsou stroje řady 1016 známé hlavně pod ochrannou známkou Taurus, která patří Rakouským spolkovým drahám (ÖBB). ČD nasadí vlaky mezi Varšavu a Vídní místo lokomotiv řady 380 od Škody Transportation. Za dvě lokomotivy zaplatily České dráhy 5,6 milionu eur, tedy zhruba 70 milionů korun za jednu lokomotivu. Dosud je provozovala firma RTS Rail Transport Service GmbH, dceřiná společnost podniku Swietelsky Bau-gessellschaft. Podle mluvčího ČD Radka Joklíka lokomotiva 1216 903 před zařazením do provozu projde periodickou opravou vyššího stupně (v rozsahu EVY), lokomotiva 1216 902 je zhruba v polovině proběhu mezi EVY a po určitých úpravách je v zásadě schopná nasazení do provozu. „Bude nasazena na EC vlaky relace Bohumín – Vídeň místo lokomotivy řady 380,“ uvedl Joklík. Podle něj by stroj měl začít jezdit nejpozději od nového jízdního řádu. **zodopravy.cz 1. 10. 2019**

### SŽDC v příštím roce investuje do modernizací nádraží 720 milionů Kč

Správa železnic plánuje v příštím roce investovat do rozsáhlých modernizací nádražních budov přes 720 milionů korun. Letos to zatím bylo kolem 405 milionů. Organizace vypíše také tendry na kompletní rekonstrukci 23 budov. Na konferenci Nádraží 2019 to řekl náměstek SŽDC Mojmír Nejezchleb. V Česku je více než 3 000 nádražních budov. Náklady na opravy se postupně zvyšují. Ještě v roce 2018 to bylo 208 milionů korun. V příštím roce by tak měly vzrůst až o 70 procent. K financování správa železnic využívá vedle národních peněz také dotace z evropských fondů. V příštím roce SŽDC vyhlásí tendry na modernizaci celkem 23 budov. K těm nejvýznamnějším patří stavby plzeňského hlavního nádraží, administrativní budova pardubického nádraží, dále budovy v Písku, v Karvině či v Táboře. Ještě letos SŽDC vyhlásí tendry na rekonstrukci staveb v Berouně nebo Bohumíně. V přípravě je více než 60 nádražních budov, mimo jiné pražského hlavního nádraží, kde se chystá rekonstrukce interiéru a stropu odbavovací haly, do které zatéká. **ČTK 3. 10. 2019**

### Neomezené jízdy vlakem s celodenní jízdenkou skončí

Možnost cestovat prakticky po železniční síti s jednodenní jízdenkou pro jednotlivce i pro skupiny skončí s platností nového jízdního řádu v polovině prosince. I když České dráhy jízdenku zachovávají, nástup soukromých dopravců na regionální i rychlíkové linky její rozsah výrazně omezí. Situace se nezlepší ani za rok, kdy má začít platit národní tarif. Podle mluvčí ministerstva dopravy není tarif primárně určen pro turistické účely, ale pro pravidelné denní dojíždění. Síťovou jízdenku má být možné si koupit minimálně na sedm dní. Dnes mají České dráhy k dispozici dvě jízdenky na celou železniční síť, a to pro jednu osobu v kterýkoli den za 579 korun nebo za 675 korun na sobotu či neděli pro dva dospělé a tři děti do 15 let. Dalším argumentem ministerstva dopravy proti celodenní jízdence je obtížnost nalezení cenové úrovně, kterou by akceptovali všichni dopravci. Není prý srovnatelné, že doklad na 24 hodin běžně nabízejí i dopravní podniky či krajské integrované dopravní systémy. **Aktuálně.cz 3. 10. 2019**



# Zimní pobyty v Rakousku

Lyžování v Itálii včetně skipasu a autobusové dopravy.

Ceny včetně letošní dotace pro zaměstnance i na termíny v r. 2020.

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



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

# Horolezec



[www.cd.cz](http://www.cd.cz)

**Pohodlné noční  
vlaky pro všechny  
typy spáčů**



**Praha – Poprad  
od 500 Kč**

Děti, studenti a senioři nad 65 let  
od 353 Kč

 **České dráhy**  
Národní dopravce





26. a 27. října 2019

## Parním vlakem na ukončení sezony v ČD Muzeu

Přijďte na letošní poslední setkání s parními lokomotivami v Lužné u Rakovníka! Kdy? O víkendu 26. a 27. října. Z Prahy bude po oba víkendové dny vypraven v 11:13. Můžete se s ním svést i opačným směrem, z Lužné odjíždí parní vlak v 15:00 hodin a do Prahy hl. n. s ním přijedete v 17:32 hodin. Ale ani pokud ry dva parní vlaky. Z Lužné odjíždějí v 9:47 a 13:48 hodin, zpět z Rakovníka se vrací v 10:35 a 14:35. Parní vlaky mají být vedeny lokomotivami Papoušek (477.043) a Heliogón (414.096). Jízdenky se prodávají ve všech pokladnách ČD, zbylé pak přímo u vlakového personálu. A kolik zaplatíte? Jednosměrné jízdné čekají projížďky úzkorozchodnou parní lokomotivou a výstava železničních modelů a modelových kolejíšť.

**Nejbližší železniční stanice:** Praha hl. n./Kralupy n. Vlt./Kladno/Stochov/Lužná u Rakovníka/Rakovník



2. a 3. listopadu 2019

## V Zákupích pořádají prohlídky pro opozdilce

Pro ty, kteří nestihli návštěvu v hlavní turistické sezoně, připravili na zámku Zákupy na víkend 2. a 3. listopadu mimořádné prohlídky první trasy s názvem Zámek za císaře Ferdinanda I. Na zámku si můžete také prohlédnout sochu Panny Marie s Ježíškem ze zrušeného bočního oltáře zámecké kaple, která bude vystavena s původním oděvem ušitým ze svatebních šatů manželky císaře Ferdinanda Dobrotivého – císařovny Marie Anny Karolín Savojské. Mimořádné prohlídky zákupského zámku začínají v 10, 11, 12, 13 a 14 hodin.

**Nejbližší železniční stanice:**  
Zákupy



24. až 29. října 2019

## Na festival Ji.hlava přijďte i s dětmi

Máte rádi dokumentární filmy? Pak si udělejte výlet do srdce Vysočiny, kde se koná další ročník mezinárodního festivalu Ji.hlava. A vezměte s sebou i děti, pro něž je připraven pestrý program. Souběžná Ji.hlava dětem nabídne zábavu pro návštěvníky od nula do čtrnácti let. Pro ty nejmenší bude k dispozici hrací koutek s hlídáním, pro ty větší animační dílny se zručnými výtvarnicemi. Chybět nebudou dokumenty pro děti a pásma večerníků, třeba vysočinský Vydrýsek nebo putování ježka Aladina. Vstup na dětský program je zdarma.

**Nejbližší železniční stanice:**  
Jihlava



28. října, 17. listopadu a 18. prosince 2019

## Do Národního technického muzea za 50 korun

Expozice a výstavy Národního technického muzea v Praze si můžete prohlédnout ve vybrané dny za snížené vstupné 50 Kč. Letos máte tuto možnost ještě 28. října, 17. listopadu a 18. prosince. V pražském „chrámu techniky“ najdete 15 stálých expozic. Kromě tzv. dopravní haly plné unikátních exponátů se lze v muzeu projít labyrintem architektonických stylů, zavítat do fotografického ateliéru nebo televizního studia, objevit tajemství časoměrných přístrojů a možnosti polygrafie či se třeba vypravit na výpravu dějinami domácích technických pomocníků.

**Nejbližší železniční stanice:**  
Praha-Dejvice/Praha hl. n. ad.

Foto: Michal Málek, státní zámek Zákupy, MFDF Ji.hlava

## Železničář

**VYDAVATEL:** České dráhy, a. s., nábf. Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1, IČ 70994226 | Vychází každý druhý čtvrtek v nákladu 10 500 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, nábf. 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., ZČ Česká Třebová, PJ Praha, Tiskárna Olomouc | Registrováno Ministerstvem kultury ČR pod č. MK ČR E 6680 dne 4. 2. 2003. | ISSN 0322-8002