

Železničář

17. LEDNA 2019 | CENA 18 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



2

ROČNÍK XXVI

6–7 ROZHOVOR

O personálním zajištění jednotlivých spojů, ale i o novinkách v aktuálním jízdním řádu jsme hovořili s manažerem pražského regionálního pracoviště Zákaznického personálu **Josefem Joskou**.

8 ZPRAVODAJSTVÍ

Vlaky se na **Negrelliho viadukt** vrátí patrně až v létě roku 2020. Oprava památkově chráněného objektu tak potrvá déle, než se předpokládalo. Za posunem stojí špatný technický stav oblouků.

11–13 TÉMA

Tunely dnes považujeme již za samozřejmost a bez jejich existence si železnici už nedovedeme představit. Od výstavby prvních železničních tunelů v 19. století se změnilo mnohé.

14 PROVOZ A TECHNIKA

První vlaštovkou **užší spolupráce správkárenských kapacit ČD** a jejich dceřiných společností se stal přesun bývalého Střediska údržby Kolín do nových prostor nymburského střediska oprav DPOV.

16–17 RECENZE

Obě jsou na prvním tranzitním koridoru, dobře se tu najíte i napijete, přivítá vás vstřícná obsluha. Přesto nádražní **restaurace ve Svitavách** na podobný podnik v **České Třebové** ztrácí. Proč?

18–19 CESTOPIS

Hluboko pod naším letadlem se rozkládají pláň nedozírných stepí, které tvoří většinu největší země střeždoasijského regionu – **Kazachstánu**. Jaká je vlastně tato tajemná a vzdálená destinace?

20–21 HISTORIE

Její vznik nebyl jednoduchý, zejména kvůli četným tunelům a přemostěním i odporu obyvatel. Přesto železnice z Brna do **Skalice nad Svitavou** a České Třebové píše historii už dlouhých 170 let.

TITULNÍ FOTO

Autor: Michal Málek

Moderním motorovým vozům řady 840 RegioSpider nečiní problémy ani sklonově náročná trať z Tanvaldu do Harrachova.



Bmz²⁴⁵ a Bmz²⁴¹

Petr Slonek | foto: archiv ČD

Jejich pořízení souviselo s objednávkou ČD v roce 1995 série celkem 45 vozů pro vlaky vyšších kategorií. Součástí této dodávky bylo mimo jiné i 26 vagonů druhé třídy Bmz²⁴⁵. Skříň, brzdy a elektrickou výzbroj si vzala na starosti MSV Studénka. Při výrobě vycházela z konceptu firmy SGP Siemens. Jde o tlakotěsné oddílové osobní vozy 2. třídy s maximální provozní rychlostí 200 km/h.

S rostoucí poptávkou po vozidlech určených na vlaky vyšší kategorie se v roce 2003 ČD rozhodly objednat dalších šestadvacet vozů, mezi nimi i 15 vagonů rovněž druhé třídy Bmz²⁴¹. Uskutečnění této zakázky však provázely komplikace a výroba nabrala zpoždění. Proto byly všechny vozy dodány až v roce 2007. Celá série včetně 11 vozů první třídy Ampz¹⁴³ vznikla v pražské pobočce firmy Siemens SKV Praha

ve Zličíně. Celková cena zakázky byla při tehdejšímu kurzu eura necelé 1,4 miliardy Kč, tedy přibližně 53 milionů korun za jeden vůz.

Vozy Bmz různých verzí cestující mohou využít v mnoha vlacích EuroCity. Modernizovaná varianta, která jezdí na lince Praha – Berlín – Hamburk, disponuje kromě klimatizace i audiovizuálním informačním systémem, wi-fi a zásuvkami pro napájení drobné elektroniky, a to včetně USB zásuvek.

V roce 2011 se vozy Bmz²⁴⁵ dočkaly revitalizace interiéru. Dosazeny byly například zásuvky 230 V. O tři roky později národní dopravce oznámil chystanou modernizaci vozů několika řad včetně 15 vozů Bmz²⁴¹ a 21 vozů Bmz²⁴⁵. Jednalo se především o přečalounění sedaček, dosazení koberců, obnovy toalet či o dosazení vnějšího a vnitřního elektronického informačního a rezervačního systému a přístupových bodů pro wi-fi. ○

Číselná řada	73 54 21-91 0xx-x
Počet vozů	Bmz ²⁴¹ 15, Bmz ²⁴⁵ 26
Nejvyšší dovolená rychlost	200 km/h
Rok výroby (modernizace)	2000, 2006 (2015–2016)
Výrobce (zhotovitel modernizace)	Siemens (Pars nova)
Míst k sezení (pevná + sklopná)	66
Oddílů	11
Hmotnost prázdný/obsazený	50 t/56 t
Délka vozu přes nárazníky	26 400 mm

SLOVO ÚVODEM

Vážení čtenáři,

stávající zimní sezona nám dopřává bohatou sněhovou nadílku, která láká především k návštěvě lyžařských středisek u nás i v zahraničí. Pokud pro cesty na hory využijete vlaky národního dopravce, získáte u partnerských skiareálů v rámci produktu ČD Ski slevu na skipas ve výši 20%. V Čechách a na Moravě si můžete vybrat z celkem devíti různých středisek od Krušných hor přes Krkonoše až po Beskydy. Na Slovensku pak ze dvou – Ski-Park Malinô Brdo Ružomberok a Skiresort Štrbské Pleso. Ve druhém jmenovaném si navíc můžete v půjčovně lyží Tatra Ski výhodně zapůjčit na dva dny lyžařský set s tím, že půjčovně uhradíte pouze za jeden den. Pokud se při pobytu v Tatrách kromě lyžování chystáte věnovat i turistice s využitím Tatranské elektrické železnice (TEŽ) spojující Poprad přes Starý Smokovec se Štrbským Plesem a Tatranskou Lomnicí a OŽ – Ozubnicovou železnici vedoucí ze Štrby na Štrbské Pleso, doporučujeme využít balíček ČD Tatry TEŽ. Tento balíček kromě zpáteční jízdenky do 2. třídy s patnáctidenní platností odkudkoliv z České republiky do cílové stanice Štrba nebo Poprad-Tatry navíc zahrnuje i třídní nebo sedmidenní síťovou jízdenku platnou pro TEŽ a OŽ.

Vzdálenější, ale o to možná více lákavý resort Davos Klosters ve Švýcarsku v kantonu Graubünden nabízí na výběr takřka 300 km sjezdovek. I v tomto resortu získáte dvacetiprocentní slevu na skipas.

Pro cesty na Slovensko i do Švýcarska se pohodlně dostanete našimi vlaky s řazenými lůžkovými vozy. V rámci nočního vlaku na Slovensko si můžete vybrat také vůz lehátkový a díky naší nabídce autovlaku si s sebou můžete vzít i váš vůz. Pokud preferujete denní dopravu, do Tater můžete vyrazit například rychlým spojením SC Pendolino Košičan. Podrobné informace o nabídce ČD Ski, podmínkách platných pro uplatnění slev a doporučeném spojení naleznete na www.cd.cz/cdski.

V nabídce nočních vlaků ČD samozřejmě ani v letošním roce nechybí spojení Prahy s Budapeští, Košicemi, Curychem nebo Krakovem a Varšavou. Vydat se tedy třeba nočním vlakem do Maďarska a užít si v těchto studených dnech pár dnů v budapeštských termálních lázních se vyloženě nabízí.

Co se týká doplňkových služeb, jsem velmi rád, že se dle plánovaného harmonogramu podařila realizace první etapy dalšího kola masivnější instalace a spuštění bezdrátového připojení k internetu ve zhruba 130 vozech určených pro dálkovou dopravu. Prakticky ihned na ni navázala etapa druhá, která zahrnuje více než 140 vozů. Další vozy získávají wi-fi v rámci svých modernizací.

V nejbližších dnech také představíme první z restauračních vozů přestavovaných na vůz 1. třídy s bistroem se zcela novým interiérem a technologickým vybavením zázemí kuchyně. V tomto voze samozřejmě nebude chybět vizuální informační systém, elektronický rezervační systém nebo wi-fi. Tyto vozy budeme postupně nasazovat na linku Ex 2 Praha – Vsetín – Žilina.

Nejen díky těmto službám a chystaným novinkám se cestování vlakem ČD stává zajímavějším. S ohledem na přivaly sněhu a mnohdy nesjízdné silnice a dálnice se právě tento druh dopravy stává nejspolehlivějším. Budeme rádi, když využijete při cestě na prázdniny či dovolenou některý z našich spojů.



44x



Petr Vondráček

ředitel odboru dálkové dopravy

Na trať Pražského Semmeringu se opět vrátily vlaky

Na trať Pražského Semmeringu se krátce před Vánoci po více než třech měsících opět vrátily vlaky. V úterý 18. prosince zde skončila rozsáhlá výluka. Cestující od Kladna a Hostivice díky tomu opět mají rychlé vlakové spojení se Smíchovem a centrem Prahy. Přerušení železniční dopravy si vyžádala zejména rekonstrukce dvou památkově chráněných mostů přes Prokopské údolí a Dalejský potok. Vznikla také zbrusu nová zastávka v Jinonicích přímo u stanice metra a zastávky Žvahov i Stodůlky prošly kompletní rekonstrukcí. Po letech se zde mohou potkávat protijedoucí vlaky. Jsou tu nová nástupiště, osvětlení i informační systém pro cestující. Stavební práce realizovala společnost Metrostav a vyšly na 63,7 milionu Kč. Investorem akce byla SŽDC. Oba historické mosty v Hlubočepích, které prošly kompletní rekonstrukcí, pocházejí z roku 1872 a během uplynulých tří měsíců prošly důkladnou omlazovací kúrou. Týkala se většinou pouze železničního svršku. Ten byl snesen, mostní klenby byly opraveny a sanovány. V dalších měsících nyní budou pokračovat injektáže zdíva opěr a pilířů či sanace trhlín ve zdivu kleneb a pilířů. Všechny stavební práce na obou mostech skončí do poloviny roku 2019.

(red)



České dráhy nakoupily motorové jednotky Stadler GTW

České dráhy si pořídily dvanáct jednotek řady 646 od německého výrobce Stadler. Informoval o tom předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Miroslav Kupec. Jednotky Stadler GTW, které původně sloužily u Deutsche Bahn, nyní projdou periodickou opravou a modernizací. Nový bude audiovizuální informační systém, technici rovněž doplní technologii wi-fi pro připojení k internetu, elektrické zásuvky i čalounění sedadel. Cestujícím budou moci využít více než stovku míst k sezení, paluba je rovněž klimatizována. Jednotky řady 646 nejsou však jedinými modely výrobce v modré flotile národního dopravce. Už nyní jezdí na Liberecku a na Vysočině třiatřicet motorových jednotek řad 840 a 841, známých jako RegioSpidery. Více se budeme tématu věnovat v některém z dalších vydání.

(hol)



Visualize ČD

Pobočka ČD Travel nově pod ZAP

S novým rokem přešla pod organizační jednotku Zákaznického personálu pobočka cestovní kanceláře ČD Travel sídlící na pražském hlavním nádraží. Filialka totiž zajišťovala především odbavení zákazníků prostřednictvím prodejního systému Deutsche Bahn a tato činnost úzce souvisí s hlavní činností ZAPu. Převedení umožní zvýšení efektivity odbavení zákazníků národního dopravce. Původně tři zaměstnanci ČD Travel jsou nyní převedeni na OJ ZAP, na oddělení Centrálního zákaznického servisu. Služby pro cestující se změní jen minimálně, nebude zde jen možné si objednat zájezd u ČD Travel. Zájezdy ale ČD Travel prodává nadále (viz web). Na místě lze zakoupit produkty skupiny DB a společností, pro které DB převzala distribuci jízdních dokladů (jízdenky DB, DB IC BUS, Super Sparpreis, Sparpreis, Flexpreis, ICE, TGV, Thalys, Eurostar, Swiss Travel System atd.). Zůstává i možnost nákupu standardních vnitrostátních a mezinárodních jízdních dokladů. Pobočka dostane nové polepy výlohy. Místo je otevřené v pracovní dny, vždy od 8:00 do 17:30. Telefon platí původní, tedy 972 241 861, 724 994 718. Nová je však e-mailová adresa CZSprodismo@zap.cd.cz.

(hol)



V Karolince na Valašsku vznikne nový terminál

Město Karolinka v údolí Vsetínské Bečvy ve Zlínském kraji připravuje výstavbu nového dopravního přestupního terminálu přímo v centru obce u železniční stanice. Vznikne tak komplexní odbavovací terminál, kde budou zajištěny přímé přestupy z regionálních vlaků společnosti České dráhy jezdících na trati Vsetín – Velké Karlovice na autobusovou linkovou dopravu. V nejbližších letech by tak mohli obyvatelé dojíždějící za prací, ale i ostatní cestující využívající veřejnou dopravu v regionu jezdit daleko pohodlněji. Lidé by na novém terminálu měli mít k dispozici nejen komfortní čekárnu, ale také nové toalety. Cyklisty také jistě potěší úschovna kol v režimu Bike+Ride a čekající cestující si budou moci ukrátit čas v rekreačních zónách s veřejnou zelení. Projekt zahrnuje i výstavbu nových záchytných parkovacích ploch a parkovišť v režimu Park+Ride a také několik míst pro krátkodobé zastavení Kiss+Ride. Terminál by měl po svém dokončení významně přispět k celkovému zvýšení bezpečnosti všech pasažérů. (mah)



Poříčany už nádraží nerozděluje

Bezbariérový přístup na všechna čtyři nástupiště a prodloužení podchodu pod celou stanicí přinesla nedávná rekonstrukce stanice Poříčany. Dále stavební firma kompletně vyměnila prvky mobiliáře a instalovala informační tabule na nástupištích a v odbavovací hale, na každém nástupišti jsou navíc výtahy. Rok a půl trvající přestavba dále zahrnovala úpravy železničního svršku a lokálně i železničního spodku, úpravy sdělovací techniky (rozhlasové zařízení, kamerový a informační systém, přeložky příslušných kabelů), osazení lavičkami a odpadkovými koši a instalaci orientačního systému včetně prvků pro hendikepované osoby. Upravené jsou i přístupové cesty. Stavba má také pozitivní přínos pro obyvatele – obec již není rozdělená na dvě části neprůchodnou stanicí. Investice SŽDC dosáhla částky 125 milionů korun. (hol)



V létě se bude jezdit z Popradu až do Krakova

Na základě vzájemné dohody firmy Železničná spoločnosť Slovensko (ZSSK) a Malopolských železnic (Koleje Małopolskie) je na letošní letní sezonu naplánován společný provoz mezi Popradem a malopolskou metropolí Krakovem. V plánu jsou dva páry víkendových vlaků ZSSK z Popradu přes Plaveč do polské stanice Muszyna, kde bude zajištěn okamžitý přestup do polského vlaku. Ranní spoj z Popradu bude směřovat do lázeňského města Krynice, odkud se bude vracet navečer, druhý naopak pojedou o půl čtvrté odpoledne z Popradu až do Krakova, odkud je zpáteční spoj naplánován ráno na tři čtvrtě na šest. Na slovenské straně, a to až do Muszyny, budou dopravu zajišťovat nízkopodlažní motorové jednotky řady 840, které byly vyrobeny v ŽOS Vrútky v kooperaci se švýcarským Stadlerem. Polská strana vypraví do Krynice a Krakova podobné jednotky typu Impuls, vyrobené společností Newag. (mah)

ČD Minibar: v nabídce nové toasty a kreky

Službu ČD Minibar národní dopravce rozšíří v druhé polovině ledna o produkty Libeřských lahůdek. Nově si budou moci cestující zakoupit plněné toasty s kuřecím masem anebo šunkou se sýrem, vejcem, tuňákem, lososem, anglickou slaninou či roastbeefem. Kromě toho budou nově v prodeji pečené, bezlepkové, luštěninové kreky Tretters s příchutěmi: červená čočka s mákem a solí, cizrna s mákem a solí, mák s čočkou a mořskou solí anebo žlutý hrách s kokosem. Náměstek generálního ředitele ČD pro obchod Michal Štěpán vysvětlil, že za změnou nabídky stojí především zájem zákazníků. Další novinkou související s omezením jednorázového plastového nádobí u národního dopravce budou míchátko teplých nápojů ze dřeva. Nahradí ta z umělé hmoty. (hol)

Personální stavy se nám daří stabilizovat

O personálním zajištění jednotlivých spojů, fungování mobilní aplikace ČD Komunikátor, ale i o novinkách v aktuálním jízdním řádu jsme hovořili s manažerem pražského regionálního pracoviště Zákaznického personálu Josefem Juskou. Vysvětlil také, zda a jak se projevily státní slevy na zaplněnosti příměstských vlaků.

Josef Holec | Foto: Michal Málek

Jste manažerem RP ZAP Praha zhruba dva roky, co už se vám povedlo rozjet?

Jednoznačně celkovou rekonstrukci zázemí pro vlakové čety ve střediscích vlakových čet v Nymburku a v Praze na hlavním nádraží. V provozní budově jsme otevřeli první relaxační místnosti pro vlakové čety ve spolupráci s Odborovým sdružením železničářů. Nově si mohou zaměstnanci pohovět na relaxačních a masážních křeslech, pohovkách anebo speciálních pytlech. Nové vybavení bylo dodáno i do odpočinkové místnosti pro mimopražské čety. Doba jde neustále dopředu a my chceme našim zaměstnancům co nejvíce vyjít vstříc. K dispozici je četám kromě televize také hrací stůl na hokej (prý bude i turnaj) a další prvky zpřijemňující čekání na další nástup. Samozřejmě jsme mysleli i na zaměstnance, kteří nejsou z pražského střediska, ale mají zde odpočinek. I oni si mohou odpočinout v relaxačních křeslech nebo pytlech. Kromě toho mají k dispozici kuchyňku, sodobar a další komfortní vybavu. Celá rekonstrukce probíhala několik měsíců, detaily už si zaměstnanci dodělávali sami, k obrazu svému.

Co máte v tomto smyslu v plánu letos?

Budeme pokračovat v Kolíně. Chceme vybudovat nové zázemí pro osobní pokladny i zázemí pro vlakové čety. Máme v plánu tam, kde to bude možné, zlepšit komfort našich zaměstnanců osazováním klimatizačních jednotek na pracoviště osobních pokladen a odpočinkových místností vlakových čet.

Od loňského července sídlí pražské regionální pracoviště ZAP v nových prostorech rekonstruovaného objektu, zvaného vila Róza. Jste tady spokojeni?

Velmi. Vše je nové, vždyť Regionální správa majetku ČD Praha na přestavbě objektu pracovala přes půl roku. Když jsme sídlili na hlavním nádraží, byli jsme v nájmu u SŽDC, nyní jsme ve svém. S námi je zde i Regionální obchodní centrum a spolupráce je rychlejší, kvalitnější. Například při plánování výluk fungujeme napřímo.

Před nedávnem se rozjela i mobilní aplikace ČD Komunikátor. Jak se osvědčila v praxi?

Vlakové čety ji používají hodně často, zjišťují zejména přípoje při mimořádnostech, my pak máme přehled o situaci v terénu, což usnadňuje komunikaci mezi vlakovou četou a dispečerským aparátem. A jestliže to mělo urychlit komunikaci, pak říkám, že se to povedlo.

Jak se vám podařilo vypořádat, co se týče personálního zajištění, s novinkami v aktuálním jízdním řádu?

Myslím, že dobře. Daří se nám stabilizovat přijímání nových zaměstnanců ve vazbě na personální potřebu.

Také je třeba říci, že stále pracujeme na náborové kampani. Právě díky ní se nám podařilo přijmout nové zaměstnance, a tím pádem bylo personální zajištění bez větších problémů. Samozřejmě na náboru nových pracovníků pracujeme celoročně. A zda se podařilo provoz zajistit? Ano, svědčí o tom skutečnost, že jsme přechod na nový JŘ 2018/19 zvládli bez problémů. Je to díky dobré práci nejen našich komandujících, kde byl asi největší nápor, ale všech našich zaměstnanců.

Daří se vám najít další provozní zaměstnance?

Celkově je v České republice vysoká zaměstnanost a leckde to vypadá, že nabídka pracovních pozic převyšuje poptávku. Praha ani střední Čechy nejsou výjimkou, navíc se v tomto regionu potýkáme s obrovskou fluktuací zaměstnanců. Například v roce 2017 jsme přijali 190 zaměstnanců, ale odešlo jich 194. Potřeby ale zvládáme pokrýt i přes nárůst dopravy, nabíráme další lidi, posíláme je na školení a konzultace. Nejčastějším důvodem pro odchod jsou mateřské anebo „překládačky“ do Oblastních center provozu či údržby anebo v rámci ZAP na jiná pracoviště ZAP. Občas se ale ze strany zaměstnance objeví i výpověď.

Které profese vám chybí?

Vlakvedoucí i osobní pokladní. Řadu uchazečů ale už máme v zácviku, počet zaměstnanců se tedy postupně vyrovnává tak, aby zcela vyhovoval potřebě. Nyní má Regionální pracoviště ZAP Praha přes 1 180 zaměstnanců.

Pomáhají i supervizoři?

Jistě, máme jich pět, s ohledem na počet vlakových čet. Koncept se supervizoři je osvědčený, a jelikož nároky na vlakové čety stoupají, jsou jim supervizoři často v provozu nápomocní, radí jim v obtížných nebo neobvyklých situacích. Příkladem budiž, že do jejich chytrých mobilních telefonů průběžně instalujeme různé novinky, neustále jim sdělujeme nové a nové informace. Supervizoři jim dokážou se vším poradit, rozumí jejich problémům. Provádí s nimi i motivační rozhovory, zjišťují jejich silné a slabé stránky. A ze zkušenosti musím říci, že se na ně provozní zaměstnanci obrací velmi rádi. Všeobecně vzato, naši zaměstnanci na tom nejsou špatně. Naše zaměstnanecká politika je velmi přívětivá – nabízíme řadu benefitů, stabilní a smysluplnou práci ve velké, seriózní firmě, zázemí anebo jízdne zdarma, motivující finanční ohodnocení a oceníme i životní zkušenosti. Na náboru dalších zaměstnanců spolupracujeme s Centrem personálních služeb anebo se školami.

Je třeba říci, že stále pracujeme na náborové kampani. Díky tomu se nám podařilo přijmout nové zaměstnance, a tím pádem bylo personální zajištění bez větších problémů. Nábor nových pracovníků řešíme celoročně.



JOSEF JOSKA

Vystudoval Střední průmyslovou školu železniční v České Třebové, obor Zabezpečovací a sdělovací technika. Poté nastoupil na vojně do železničního vojska, kde byl dispečerem. Po vojně chvíli pracoval v oboru zabezpečovací a sdělovací techniky. Byl také hláskářem v Čeperce. Mezitím si udělal kurz výpravčího. V průběhu dalších let pracoval jako dozorčí osobního nádraží v Hradci Králové. Při tom vystudoval Fakultu Jana Pernera Univerzity Pardubice, obor Management, marketing, logistika. Získal titul Ing. V roce 2014 se, již v rámci ZAP, stal přednostou osobní stanice Trutnov. Od roku 2016 působí jako manažer Regionálního pracoviště ZAP Praha.



Projevily se státní slevy na zaplněnosti příměstských vlaků?

S nástupem slev jsme posílili pokladny ve všech větších městech a měli jsme v záloze i vlakové čety. Počty cestujících rostly i před zavedením slev a rostou i nyní. A pokud už jsou vlaky přeplněné, snažíme se okamžitě ve spolupráci s Regionálním obchodním centrem řešit posílení vlaků.

Zůstaneme-li u státních slev, pak se lidé, kterých se slevy dotkly, našich pokladních na začátku platnosti často ptali na podmínky využití a možnosti cestování například v Pražské integrované dopravě, která se neustále rozšiřuje.

To jde ruku v ruce se vzděláváním zaměstnanců?

Ty v tomto smyslu školíme on-line i klasicky, musí vstřebávat řadu novinek. Národní dopravce byl na státní slevy předem připravený. S platností nového jízdního řádu přibyly ve Středočeském kraji další spoje.

Pomůže to některým velmi vytíženým vlakům odlehčit?

Myslím, že ano. Vše jezdí bez větších potíží, jízdní řád se rozeběhl, jak měl. Již v prvních dnech jsme pozorovali, že cestující si cestu k novým spojům našli rychle, vlaky mají opodstatnění a jsou zaplněné. Vyzdvihuji, že na trati 235 z Kutné Hory do Zruče nad Sázavou byla zavedena taktová doprava po dvou hodinách s návazností na rychlíky, plus ve špičce jsou zde zavedeny prokladové spoje po jedné hodině. Obdobně byl dvouhodinový takt zaveden na trati 236 z Čáslavi do Třemošnice, opět s návazností na rychlíky. Přibyly i spěšné vlaky Praha - Kutná Hora a Praha - Benešov u Prahy, další osobní vlaky vyjely na linky z Prahy do Říčana, o víkendech i mezi Prahou a Strančice, posilovali jsme i mezi Prahou, Dobříší a Čerčany anebo na železnici mezi Kralupy nad Vltavou a Velvary. Díky zavedení spěšných vlaků vidíme potenciál růstu počtu cestujících i na trati Olbramovice - Sedlčany. Zdejší vlaky jsou přípojnými k těm spěšným.

Daří se vám vypořádat s problémy trati č. 171 Praha - Beroun?

Uvedená trať nám dělá opravdu starosti. Mimořádnosti se netýkají jen nás, tedy pracovníků ZAPu, ale také dispečerského aparátu. Naši zaměstnanci zažívají nápor výhrad nespokojených cestujících. My jsme s nimi v přímém kontaktu. Velmi často dochází k nuceným obrátům, obvykle před cílovou stanicí tak, aby byl dodržen systém taktové dopravy a docházelo k minimalizaci zpoždění. Tímto je dotčená hlavně stanice Karlštejn. Naši lidé se ale chovají prozákaznický a dokážou celou situaci v klidu zvládnout. Do jejího řešení se obvykle zapojují i kolegyně a kolegové z osobních pokladen, které začnou fungovat jako jakési informační kanceláře. A třebaže SŽDC na zastávkách Černošice a Černošice-Mokropsy nezajišťuje informace pro cestující při zpoždění a mimořádnostech, je tato služba díky iniciativě Českých drah zavedena prostřednictvím služebního rozhlasu, jehož obsluhu mají na starosti pokladníci. Díky této aktivitě a vstřícnosti se u našich cestujících daří eliminovat množství stížností.

Zvládáte rovněž na zmíněné trati zvýšenou poptávku po cestování?

Ano, samozřejmě. I při velkých akcích, jako je například Karlštejnské vinobraní nebo Regionální den železnice na smíchovském nádraží. Nicméně občas se stane, že jsou z důvodu omezení provozu cestující nespokojeni. A pokud se vrátím k nepravdělnostem, velmi pomohlo, že na osobní vlaky do Berouna začalo pražské Oblastní centrum provozu Střed nasazovat dva strojvedoucí. Obraty se tedy stíhají rychleji, a tím je dopad zpoždění minimalizován.

Máte časově náročnou profesi, nosíte si práci domů?

Nejdál do vlaku. Ale jsem on-line prakticky 24 hodin denně. Přes víkend nicméně relaxuji, jsem s rodinou. V zimě jezdíme na hory, v létě na vodu. Snažím se mít volno, rodinné zázemí je důležité a jsem rád, že ho mám. ○

Oprava Negrelliho viaduktu se protáhne

Vlaky se na Negrelliho viadukt vrátí patrně až v létě roku 2020. Oprava památkově chráněného objektu tak potrvá déle, než se předpokládalo. Podle původních plánů měla rekonstrukce skončit v prosinci 2019, nyní se mluví o termínu 30. červen 2020. Za posunem stojí špatný technický stav oblouků.



Josef Holec | Foto: autor

Další diagnostický průzkum konstrukcí a odkrytí výplní kleneb ukázaly na špatný technický stav dalších oblouků pražského Negrelliho viaduktu. To s sebou přinese posun termínu znovuotevření. Původní plány přitom hovořily o dokončení prací v prosinci letošního roku. Nyní SŽDC, coby investor, předpokládá otevření na konci června 2020. „Hlavním důvodem prodloužení doby výstavby je nutnost postupné obnovy čtyř kle-

neb včetně pilířů, z důvodu zachování provozu na autobusovém nádraží Praha Florenc, kde musí být trvale průjezdné dva otvory pro autobusy a jeden pro cestující,“ vysvětlila posun Radka Pistoriusová, mluvčí SŽDC. Diagnostika poukázala na rozsáhlé poruchy, na základě sdělení projektanta budou muset být přezděny včetně tří pilířů, což je nad rámec uvažovaný projektem. Podobně jsou na tom další dvě klenby vedle opěry mostu přes ulici Křižíkovou. Loni na podzim diagnostika vykazovala špatný stav u čtrnácti ob-

louků, aktuálně se tedy počet zvýšil na osmnáct.

Zvýší se rychlost

Na opravu musely zareagovat i České dráhy. Ve spolupráci se SŽDC připravily náhradní řešení pro provoz vlaků. „Nyní jezdí vlaky ČD od Kladna jen do náhradní stanice Praha-Bubny Vltavská, osobní vlak spojující Prahu se Středokluky končí už v Praze-Dejvicích. Na hlavní nádraží byly přes Balabenu odkloněny i děčínské rychlíky, které před opravou viaduktu končily na Masarykově nádraží. Osobní vlaky linky S4 jsou směřovány přes Holešovice a Balabenu na Masarykovo nádraží a spěšné vlaky z Loun jezdí do Libně,“ sdělil Lukáš Landsinger, vedoucí oddělení krátkodobého plánování a analýz ČD.

Viadukt byl v provozu více než 160 let bez zásadních rekonstrukcí. Důvodem té současné je téměř havarijný stav mostní konstrukce, nevyhovující stav železničního svršku a zastaralost trakčního vedení včetně sdělovacího, zabezpečovacího a silnoproudého zařízení. Kromě vylepšení technického stavu mostních konstrukcí oprava přinese zvýšenou ochranu obyvatel před hlukem (antivibrační rohože, moderní výhybky), nejvyšší povolenou rychlost zvýšenou ze 40 na 60 kilometrů v hodině a vůbec rozvoj tranzitní dopravy a veřejné dopravy v Praze. Rekonstrukce se odehrává v délce téměř 1,5 km.

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

České dráhy jsou na přepravu hendikepovaných připravené

Otom, jakou technikou či asistenčními pomůckami pro hendikepované by mohly být vybaveny konkrétní vlaky regionální dopravy, jež v soutěžích či přímých zadáních vybírají krajské samosprávy, mohou do jisté míry ovlivnit právě osoby se zdravotním postižením. Příkladem je Ústecký kraj, kde má Národní rada osob se zdravotním postižením (NRZP) stálého hosta v dopravní komisi, který se zúčastňuje všech jejích jednání.

„Cílem naší činnosti je obhajoba, prosazování a naplňování práv, zájmů a potřeb v součinnosti s orgány státní správy a samosprávy na území kraje,“ upřesnil předseda a koordinátor NRZP Ústeckého kraje Jaroslav Slavík. „Na dopravní komisi přinášíme veškeré požadavky a vše řešíme operativně. Dále existuje poradní orgán hejtmána Ústeckého kraje, který se schází čtyřikrát do roka, a i tam opět řešíme záležitosti koncepční a organizační,“ dodal.

Krajské organizace NRZP tedy navrhují orgánům státní správy a samosprávy potřebná legisla-

tivní či jiná opatření ve prospěch hendikepovaných osob a posuzují návrhy opatření týkající se jejich životních podmínek zpracované jinými orgány či institucemi atd. „Základem je Úmluva OSN o lidských právech pro osoby se zdravotním postižením, kde je jedním z bodů i bezbariérovost v dopravě. Za výhru bychom považovali, pokud by v dokumentech pro výběr železničních dopravců byly již pevně zakotveny takové podmínky, které ulehčí cestování hendikepovaným a budou pro dopravce

závazné. Bariér rozhodně ubývá. Zkušenosti jsou takové, že dopravci se nám život snaží ulehčit.“

Požadavkům se snaží maximálně vyhovět i České dráhy. Jedná se například o web ČD, který je uzpůsobený zrakově postiženým. „Na internetových stránkách si mohou hendikepovaní cestující objednat i zajištění asistence našimi zaměstnanci. Ve vlcích jsou pak vyhrazená místa k sezení anebo stání pro vozíky, nabízíme i multifunkční vozy vybavené plošinou, speciální naváděcí majáčky anebo popisky v Braillově písmu, nízkopodlažní elektrické i motorové jednotky, bezbariérová WC a jiné,“ vyjmenoval řadu výhod cestování vlaky národního dopravce Michal Štěpán, náměstek generálního ředitele ČD pro obchod. Zdůraznil fakt, že více než 75% ze zhruba 7 200 denně vypravených vlaků dokáže komfortně převézt hendikepované osoby. Cestujícím s postižením také spolehlivě slouží webová aplikace pro objednání přepravy s invalidním vozíkem, respektive objednávka asistence ve stanicích. (hol)





Se službou **ČDSki** si zalyžujete levněji

S jízdenkou Českých drah je lyžování ve vybraných skiareálech levnější. Slevy můžete uplatnit nejen v České republice, ale i na Slovensku či Švýcarsku. Do zahraničních destinací navíc jezdí Pendolina, případně moderní lůžkové vozy národního dopravce.

Josef Holek | Foto: archiv ČD

S výraznou slevou si můžete užít zimní radovánky s jízdenkou Českých drah v kapse. Národní dopravce ve spolupráci se sedmi partnerskými skiareály v Čechách a na Moravě, s jedním slovenským skiareálem a atrak-

tivním resortem Davos Klosters ve Švýcarsku připravil již čtrnáctou sezonu pod hlavičkou služby ČD Ski. Slevy dvacet a více procent je možné čerpat od 12. ledna až do konce března.

Každou zimu využijí výhodné nabídky více než tři tisíce lyžařů. „Fungování nabídky ČD Ski je jednoduché. V českých partnerských

skiareálech lyžaři získají po předložení platné jízdenky ČD slevu dvacet procent na denní skipas, ve slovenském skiareálu ve Velké Fatře na Malinu Brdu a ve švýcarském skiresortu Davos Klosters pak dvacetiprocentní slevu na dvoudenní nebo tří denní skipas,“ řekl náměstek generálního ředitele ČD pro obchod Michal Štěpán. Třicetiprocentní slevu je pak možné využít v šumavském areálu Lipno.

„Sleva platí v rámci bonusového produktu ČD Yetti na denní skipas pro ty, kteří přijedou na lyže vlakem,“ dodal. Na Slovensku pak díky spolupráci ČD s lyžařským Resortem Štrbské Pleso si mohou zájemci vyzkoušet nabídku ve formě benefitu v hodnotě 20 % ceny skipasu, a to v půjčovně lyží Tatra Ski.

Ve Švýcarsku je možné slevu načerpat při předložení jízdenky na pokladně Bergbahn Davos Klosters a poté si jet zalyžovat v areálu se 110 sjezdovkami všech obtížností na jeden skipas v délce 300 kilometrů v nadmořské výšce až z 844 metrů. „Mezi jednotlivými skiareály v okolí Davosu, v kantonu Graubünden je možné se pohybovat vlakem Rhétské dráhy, na který platí skipas a zastávky jsou hned u nástupních stanic lanovek,“ připomněl Michal Štěpán.

Na sjezdovce za pár hodin

Na Slovensko ČD vypravují spoje s lůžkovými vozy anebo vlaky SC Pendolino. „Díky spojům SC Pendolino mají Čechy a severní Morava nejrychlejší spojení do Vysokých Tater, na Štrbu s návazným přípojem na Štrbské Pleso a do skiareálu na svazích Soliska,“ pozval Štěpán na zajímavý výlet. Cesta Pendolinem z Prahy do Ružomberku trvá přibližně 5 hodin.

Švýcarsko je každý den dostupné nočním vlakem kategorie EuroNight mířícím z Prahy do Curychu a zastavujícím v Sargansu. „Přípojný vlak zastavuje v horském městečku Davos Dorf, nedaleko lanovky na Parsenn,“ upřesnil Michal Štěpán s tím, že přípoj přijíždí v 8:50. Středisko navíc nabízí lyžařům, kteří přijedou vlakem ČD, i zvýhodněnou nabídku ubytování na stránce www.davos.ch/zima.

Podrobné informace o projektu ČD Ski, podmínkách čerpání slev, tipy na spojení a výhodné jízdenky jsou k dispozici na internetových stránkách www.cd.cz/cdski. ○

System GSM-R se rozšiřuje, podílí se na tom i ČD - Telematika

Výstavba systému GSM-R na železničních tratích České Velenice – České Budějovice – Horní Dvořiště má za sebou další etapu. Dceřiná společnost Českých drah ČD - Telematika dokončila svou část subdodávky pro společnost Kapsch CarrierCom, která je smluvním partnerem Správy železniční dopravní cesty, zadavatele zakázky. „Dlouhodobě se účastníme na projektech směřujících k vyšší bezpečnosti železniční či silniční dopravy,“ uvedl k tomu i Bruno Wertlen ze společnosti ČD - Telematika. „A projekt výstavby GSM-R mezi takové projekty jednoznačně patří,“ dodal.

ČD - Telematika se výstavby zúčastnila v rámci sdružení. Společnost přímo dodává včetně montáže dispečerské terminály, přenosové technologie a další zařízení pro základnové stanice BTS (Base Transceiver Station – základnová převodní stanice). Samotné BTS zajišťují šíření rádiového signálu a spojení mezi uživatelem sítě a jejím centrálním spojovacím systémem. Projekt zahr-

nuje dodávky technologických domků včetně vnitřního zařízení.

V rámci realizace stavby „GSM-R České Velenice – České Budějovice – Horní Dvořiště“ jsou dotčené tratě vybavovány technologií GSM-R a pracoviště



výpravčích získávají kompletně nové IP telefonní zapojovače a IP rozhlasové ústředny. Dochází i k výměně a doplnění pracovišť obou řídicích dispečerů tratí, kteří sídlí v Českých Budějovicích, a je řešeno i dispečerské telekomunikační vybavení celého uzlu – železniční stanice České Budějovice.

Zároveň pokračuje stavba „GSM-R Plzeň – České Budějovice“, která zahrnuje pokrytí trati Plzeň – České Budějovice signálem GSM-R a vybudování nového přenosového systému SDH na úrovni STM4. Pracoviště výpravčích na trati jsou také kompletně vybavována novými IP telefonními zapojovači. S dokončením subdodávky počítá ČD - Telematika v první polovině roku.

System GSM-R je evropský standard sloužící pro bezdrátovou komunikaci řídicích dispečerů a výpravčích s hnacím vozidlem (lokomotivou). Jedná se také o základní přenosový systém pro evropský vlakový zabezpečovací systém ETCS (European Train Control System). (red)

Další přejezdy se dočkají vylepšení



Na tuzemské železniční síti se nachází bezmála osm tisíc přejezdů. Trvale se pracuje na zvyšování bezpečnosti na těchto místech jak u samotných vlaků, tak i v případě automobilů. Zároveň se mají nahrazovat stávající rizikové přejezdy mimoúrovňovým křížením. V brzké době by měla být navíc řada přejezdů vybavena novým světelným zařízením či doplněna závorami nebo kamerovým systémem.

Martin Harák | Foto: autor

Rekonstrukce několika desítek přejezdů se připravují v rámci optimalizace traťových úseků Beroun – Králův Dvůr a Český Těšín – Dětmárovice nebo revitalizace trati Louny – Lovosice. Vedle těchto rozsáhlých staveb správce infrastruktury plánuje úpravy na více než třech stovkách železničních přejezdů, kde by se měl zlepšit jejich technický stav a zvýšit bezpečnost. Konkrétně se 119 přejezdů dočká nového světelného zařízení, více než čtyřicítka by pak měla být osazena závorami, dvacítko dalších dostane sekvenční sklápění a takřka sto třicet přejezdů projde celkovou rekonstrukcí. Velká část přejezdů se rovněž nachází na křížení železniční tratě s účelovými komunikacemi. Některé jsou navíc v dosažitelné vzdálenosti od jiného přejezdu, odkud se dá k danému objektu poměrně snadno a rychle dojet. Takovéto přejezdy se SŽDC snaží každoročně rušit.

Vysokou prioritu dostala postupná přestavba jedenácti přejezdů, jež budou nahrazeny novými mimoúrovňovými kříženími. Vzniknou tak nové silniční komunikace, které umožní zrušení přejezdů. Speciálně vybrané přejezdy najdeme především na koridorových tratích, kde se nejčastěji jezdí rychlostí až 160 km/h



PRVNÍ ŠESTICE PŘEJEZDŮ S NEJVYŠŠÍ PRIORITY

Centrální komise ministerstva dopravy schválila v prvním kroku zařadit do plánu investiční výstavby šestici přejezdů, zejména s kritériem výskytu závažných mimořádných událostí. SŽDC zahájila práce na dokumentacích pro územní řízení.

Náhrada přejezdu v Polance n. O. na trati Přerov – Bohumín

Stávající přejezd leží v těsné blízkosti železniční zastávky Polanka nad Odrou. Přejezd bude nahrazen přeložkou stávající silnice, která nově vystoupá po náspu a překlene železniční trať estakádou se čtyřmi mostními oblouky.

Náhrada přejezdu v Uhersku na trati Česká Třebová – Praha

Železniční přejezd leží v železniční stanici Uhersko. Vlastní technické řešení spočívá v nahrazení přejezdu přeložkou stávající silnice, která nově vystoupá po náspu a překlene železniční trať estakádou o délce 300 metrů. Stávající lávka nad kolejištěm bude rozšířena o bezbariérové přístupové chodníky se zastřešením.

Náhrada přejezdu v Holické ulici v Olomouci na trati Přerov – Olomouc

Stávající přejezd se nachází v olomoucké Holické ulici. Navržené technické řešení spočívá v překročení železniční trati silničním mostem o celkové délce 70 metrů.

Náhrada přejezdu ve Studénce na trati Přerov – Bohumín

Přejezd s tragickou minulostí bude zrušen a na jeho místě bude vystavěn nový podjezd. Podjezdná výška bude 3,55 metru a těžká nákladní vozidla budou odkloněna mimo tuto silnici.

Náhrada dvou přejezdů v Napajedlech na trati Břeclav – Přerov

Jedná se o náhradu skupiny dvou železničních přejezdů ve městě Napajedla pomocí nového silničního nadjezdu.



a kudy jezdí railjety, Pendolina či vlaky kategorie EuroCity. Konkrétně jde o traťové úseky z Břeclavi přes Otrokovice do Přerova a dále směrem na Ostravu a Bohumín, respektive na Olomouc. Přemostění či podjezdy se plánují na trase z České Třebové do Prahy, ale i na trati z hlavního města do Plzně, resp. z Prahy do Ústí nad Labem a Děčína.

Nové tratě jen mimoúrovňově

Modernizovat se mají také přejezdy na železničních tratích z Brna do České Třebové, z Plzně do Domažlic či z Kolína do Děčína přes Mělník. Stranou nezůstane ani spojnice Velký Osek – Hradec Králové – Choceň a silně vytižená trať z Prahy do Berouna. Samostatnou kapitolou je traťový úsek z Brna do Přerova, který vznikne v budoucnu v nové stopě a bude stavěn již na rychlost 200 km/h. Tam se s úrovněnými přejezdy už nepočítá, protože to zakazuje současná legislativa. Tím se mohou úplně eliminovat tragické nehody podobné například té ve Studénce z července 2015, kdy na chráněný přejezd vjel na červenou plně naložený kamion. Do něj narazil plně rozjetý vlak Pendolino SC 512. Podobná nehoda se odehrála na stejném místě v srpnu 1990, kdy do stavebního stroje na přejezdu narazil v plné rychlosti rychlík jedoucí z Ostravy do Prahy.

Přibývá i kamer

Dalším preventivním prvkem vedoucím ke zvýšení bezpečnosti na přejezdech je instalace dohledových kamer. Ty se na železničních přejezdech začaly postupně zavádět v posledních patnácti letech. Díky tomuto technickému řešení si mnozí řidiči mají šanci uvědomit, že riskovat a nedodržovat pravidla silničního provozu se nevyplácí. Záznamy z kamer na přejezdech totiž slouží jako data potřebná k řešení dopravního přestupku policií či místní samosprávou. Aktuálně je po celé republice v provozu více než padesátka míst vybavených některým ze tří systémů. V první řadě jde o kamerový systém s místním záznamem, v druhém případě pak o systém s místním záznamem a přenosem přes wi-fi a do třetího jde o systém s místním záznamem a přenosem dat ke zpracovateli přestupkové agendy. Třetí v pořadí představuje nejpokročilejší kategorii kamerových systémů, která umí detekovat automaticky registrační značku vozidla, pořídit fotodokumentaci přestupku a pořídit i krátké video. ○

Železniční tunely

Obezděnou tmou



za vyšší rychlostí

Považujeme je za samozřejmost a bez jejich existence si dnes železnici nedovedeme představit. Od výstavby prvních tunelů v 19. století se změnilo mnohé – mechanizace, metody i způsoby ražby, které se postupně zdokonalovaly a umožnily jejich rychlejší dokončování. Řada původních staveb už samozřejmě neslouží svému účelu. Tunely, jak je známe ze současnosti, se svým předchůdcům podobají jen pramálo. Nejvýše kamennými vjezdovými portály s ozdobnými prvky.

Josef Schrötter | Kresby: Bohuslav Fultner
Foto: Martin Harák, Jan Kužilek, Zacharie Grossen a sbírka autora

Kdysi se o tunelech říkalo, že je to „obezděná tma“. Dnes to již neplatí, neboť většina z nich je vybavena elektrickým osvětlením. Z hlediska bezpečnosti tunely již nebývají dvojkolejné, ale pro každý směr jízdy je určen jeden samostatný tubus. Je to dáno tím, že pro tyto stavby platí přísná bezpečnostní pravidla. Okolo roku 1830 se jízda vlaku tunelem zdála být pro mnohé utopií. Obavy byly zejména z toho, že lidé pojedou ve tmě, zadusí se kouřem z lokomotiv a vzniknou u nich zdravotní potíže v důsledku změn tlaku vzduchu v podzemí. V tunelu také měla jízda vlaku po železných kolejkách jiný zvuk než v krajině. Na styku jednotlivých kolejnic docházelo dříve k rázům, které v tunelu působily jako rány z děl. I přesto se stavitelé železnic pro tunely rozhodli.

První tunel byl zřízen v Evropě pro koňskou dráhu mezi městy Roanne a Andrezieux ve Francii v roce 1826. Pro parostrojní železnici vznikla první stavba tohoto druhu v Německu u Oberau na trati Drážďany – Lipsko. Tunel byl dlouhý 512 metrů, jeho vybudování trvalo tři roky a dokončen byl v roce 1839. Ražen byl pomocí čtyř spuštěných šachet. S realizací propojení Francie a Itálie železničním tunelem mezi Bardonecche a Modene pod horou Mont Cenis se začalo 31. srpna 1857 za přítomnosti panovníků obou zemí a výstavba skončila o třináct let později. Tunel byl ražen z obou stran zároveň a používalo se při tom stělného prachu a parních strojů. Poněvadž práce s primitivními nástroji byly zdlouhavé, přišel francouzský inženýr German Sommeiller na myšlenku práci zjednodušit a zkonstruoval první pneumatickou vrtačku.

Pomohly nové technologie

A tak se práce v tunelech výrazně zlepšila, neboť parní stroje na výrobu stlačeného vzduchu stály přímo před tunelem, do něhož byl stlačený vzduch veden potrubím. A vzduch zajišťoval větrání v tunelu. Poprvé byla pneumatická vrtačka použita v roce 1861. Bohužel při projíždění prvního parního vlaku tunelem pod Mont Cenis se tři průvodci otrávil kouřovými plyny a dva z nich zemřeli. Navíc teploty v tunelech zprvu dosahovaly až 45 °C. Proto se začalo stavět zařízení na odvětrávání tunelů, které zajišťovaly velké ventilátory.

V roce 1866 přišel Alfred Bernhard Nobel na to, jak vyrobit dynamit, který významně zjednodušil práce ve skalách a v tunelech. V českých zemích byl poprvé použit v roce 1867 při ražbě tunelu na spojovací dráze nedaleko Silůvek na jihu Moravy. U nás hrál významnou roli při těchto stavbách třebovický tunel na trati Olomouc – Praha. Byl budován jako první na dnešním českém území v letech 1842 až 1845. Tunelovací práce se odehrávaly v rozmočené a tlačivé hornině a často v rozbrhlém jílu, který byl místy prostoupen vrstvami písku. Hora chtěla zmařit lidské dílo a působila na něj obrovským tlakem, takže došlo k poškození opěr a spodní klenby. Proto byl tunel v roce 1866 opuštěn a trať vedla oklikou. V roce 1931 se musela trať dvojkolejnit a vybudovat ještě jedna kolej. Padlo rozhodnutí použít k tomuto účelu původní tunel. Ten byl pomocí nových technologií dokončen a sloužil dopravě



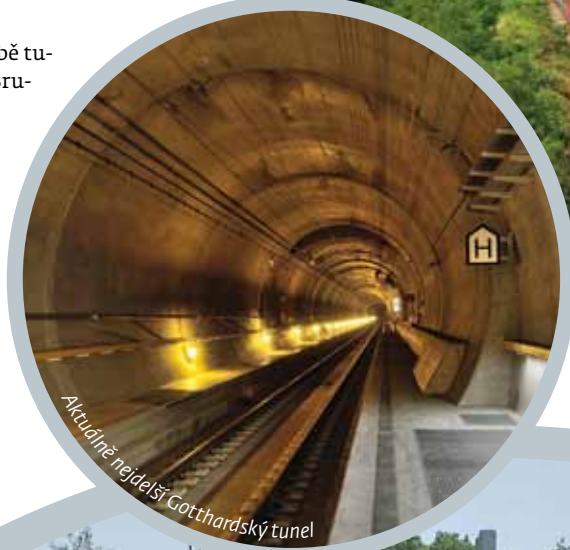
Portál tehdejšího choceňského tunelu

až do roku 2005. V rakouském mocnářství byla tehdy používána vlastní tunelovací metoda. Tu inženýr Franz von Ržiha, původem ze Šluknovska, upravil tak, že nahradil železem dřevo u tunelové výstroje s výjimkou pažin.

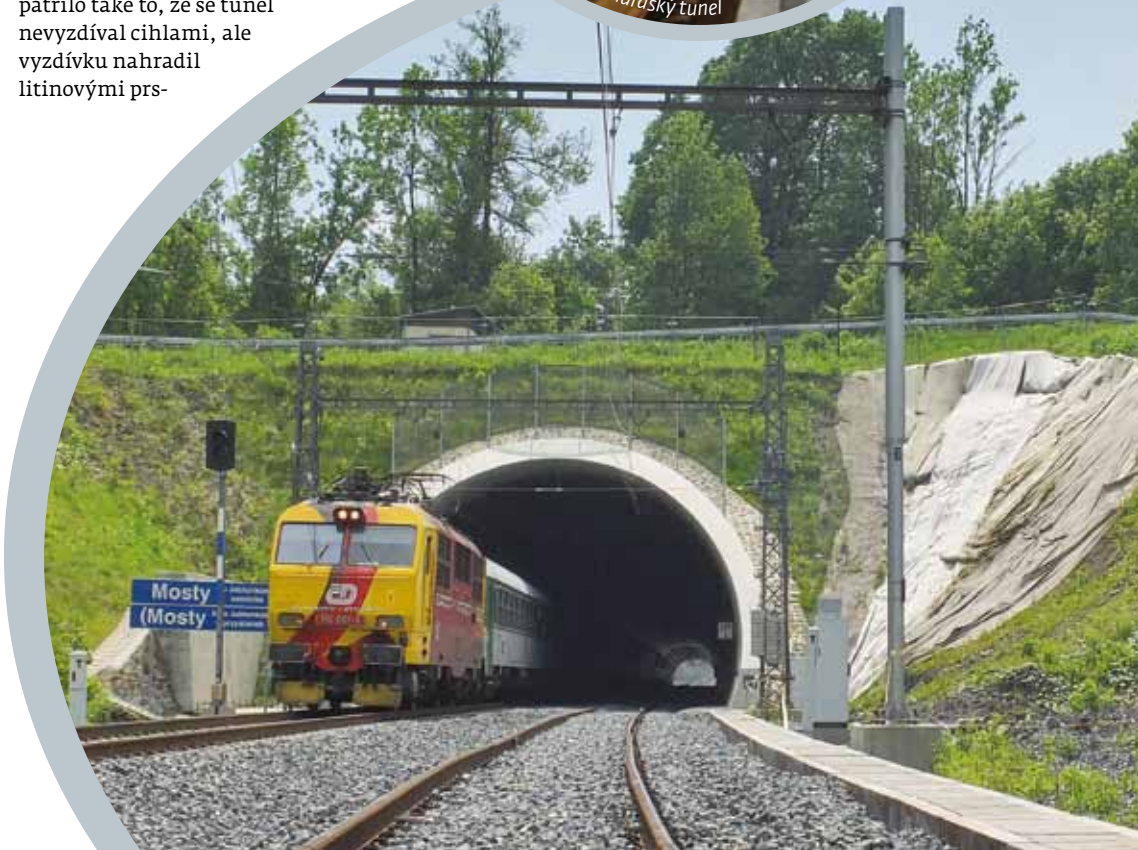
Zrychlení až s razičími štíty

Zvýšení bezpečnosti a rychlosti při stavbě tunelu vedlo Francouze Marc Isambarda Brunela k myšlence použít pro tunelovací práce razičí štít. Svůj nápad si nechal patentovat již v roce 1818. Poprvé se Brunelův štít použil v Anglii v roce 1825 pod řekou Temží. Na tehdejší dobu měl samozřejmě i své nedostatky. Byl velmi konstrukčně složitý a poskytoval pro obsluhu velmi málo ochrany. Brunelův štít pak zdokonalil inženýr James Henry Greathead a vybuodoval s ním v pořadí druhý tunel pod Temží. Jeho stroj tvořila krátká ocelová trubice, u které se vnitřní profil shodoval s vnějším okrajem tunelové podezdívky. K novým postupům patřilo také to, že se tunel nevyzdíval cihlami, ale vyzdívkou nahradil litinovými prs-

Tunel na romantické trati Posázavského Pacifiku



Aktuálně nejdelší Gotthardský tunel



tenci. Ty sešrouboval a poté je vyzdíval. Razicí štíty se pak postupně zdokonalovaly a dosahovaly rozměrů s průměrem deset a více metrů. Materiál před štítem je otvory v čele štítu často uvolňován korečkovými rypadly a pásovým transportérem dopravován ven z tunelu. Moderní způsob automatického hloubení tunelu využívá hydraulicky poháněnou frézovací hlavu s řeznými zuby z karbidu wolframu. Tunelovací stroje jsou dnes označovány zkratkou TBM (Tunnel Boring Machine). Na české železnici byl poprvé použit razicí štít při stavbě Březenského tunelu nedaleko Chomutova. U Plzně se při výstavbě ejpovického tunelu použil razicí stroj, jenž dostal poetické jméno Viktorie.

Nehody varovným mementem

Před našimi předky nestály tak přísné směrnice a vyhlášky budování tunelů, jako jsou dnes. Je to paradox, neboť v tunelech tehdy jezdily převážně parní lokomotivy. Současná evropská železniční síť se skládá z konvenčního a vysokorychlostního železničního systému a pro každý z nich platí jiná pravidla. Vysoké požadavky na bezpečnost v dlouhých tunelech byly vypracovány na základě zkušeností z nehod, které se staly na konci 20. století. Vzpomeňme na tragédie v Rakousku v tunelu pozemní lanovky v Kaprunu, v šestikilometrovém Tauernském tunelu či v tunelových dílech pod Mont Blancem ve Francii nebo trase pod kanálem La Manche. Z hlediska bezpečnosti železniční dopravy v tunelech byly stanoveny pod-

mínky pro jejich projektování a provozování. Týkají se vlakových souprav, dopravní infrastruktury a požárně bezpečnostních podmínek. Měly by být prevencí před nehodami a také pravidly, co dělat, pokud k nehodě dojde. Opatření se týkají zmírnění rozsahu následků havárií, možností záchrany vlastními silami a umožnění zásahu záchranných složek.

Bezpečnost především

Samostatnou kapitolou jsou požárně-bezpečnostní opatření. Hlavním kritériem je délka tunelu. U nás je hranicí pro tato opatření délka 350 metrů. Stavby delší než 350 metrů jsou považovány za objekty se složitými podmínkami pro zásah. Tunely v rozpětí jednoho až patnácti kilometrů jsou považovány za rizikové, a ty ještě delší se musí posuzovat specificky. V České republice činí průměrná délka tunelů 350 až 500 metrů a v délce více než kilometr je jich celkem deset, čtyři další se plánují. Jako příklad děl o délce větší než jeden kilometr může být trio pražských vinohradských tunelů, které měří od 1,125 do 1,146 km. Nejdelším tunelem se u nás stal loni v listopadu otevřený ejpovický s délkou 4,15 km, kde už byly aplikovány všechny bezpečnostní požadavky. Velmi dlouhé tunely – například švýcarský Gotthardský úpatní tunel o délce 57 kilometrů – mají vlastní řídicí střediska. V takových stavbách jsou navíc instalována rozhlasová zařízení pro informování cestujících, požární detektory, nouzové osvětlení a telefo-

rového Ledečského až půlkilometrový Chuchelský tunel u Jarova pod Zvolskou homolí. Většina tunelů má vyzděné portály z velkých kvádrů.

V polovině 19. století vznikla také trať Pardubice – Liberec, kde bylo v úseku Semily – Turnov – Liberec proraženo hned sedm tunelů. Nejkratší je Sedlejevický se 78 metry délkou a nejdelší Sychrovský s délkou 639,5 metru. Na Liberecku se navíc nachází původní ozubnicová železnice z Tanvaldu do Kořenova se sklonem až 57,9 %, kde najdeme čtyři tunely s celkovou délkou 1 425 metrů. Na šumavské trati Železná Ruda – Klatovy je mezi stanicí Špičák a zastávkou Brčálník železniční tunel o délce 1,747 km. Na trati 250 spojující Brno s Havlíčkovým Brodem najdeme celkem osm tunelů, přičemž tři nejdelší – Loučský, Lubenský a Níhovský se nacházejí mezi Níhovem a Tišnovem. Posledně jmenovaný je dlouhý přes půl kilometru. Stejně jako dva zmíněné zbývající tunely na trati se stal v posledních devíti měsících druhé světové války pracovištěm totálně nasazených i válečných zajatců, kteří tam vyráběli části německých stíhaček Messerschmitt Bf 109.

Při budování Košicko-bohumínské dráhy byly postaveny rovněž jablunkovské tunely poblíž stanice Mosty u Jablunkova. Tunel číslo I vznikl v roce 1870 v délce 606,5 metru. Stavba jablunkovského tunelu II o délce 608,2 metru začala v roce 1914 a do provozu byl uveden o tři roky později. V letech 2007 až 2013 byly oba přestavěny. Tunel II byl přebudován na dvojkolejný, a druhý, označený jako I, byl zčásti zasypan. ◉



Dřívější jablunkovské tunely na historickém záběru

ny včetně únikových chodeb, a to jak horizontálních, tak vertikálních.

Nejen na Posázavském Pacifiku

Skutečnou legendou romantiků, trampů a železničních fandů je soustava železničních tratí propojující obtížně dostupné oblasti okolo řeky Sázavy s Prahou a okolím. Je známá jako Posázavský Pacifik. Trať byla budována postupně v jednotlivých úsecích a z různých směrů. Úsek z Prahy přes Vrané nad Vltavou a Čerčany do Světlé nad Sázavou je dlouhý 147 kilometrů a najdete na něm osmnáct tunelů od třicetimet-

ŽELEZNIČNÍ ZAJÍMAVOSTI NEJEN V ČESKÉ REPUBLICE

- Ze 166 tunelů ve správě SŽDC bylo 103 tunelů postaveno v 19. století. Nejstarším v Česku byl dnes již zrušený u Chocně, zprovozněný roku 1845.
- Fungujících tunelů, které svou délkou přesahují jeden kilometr, je v Česku v současné době deset.
- Nejdelším tunelem v ČR se loni v prosinci stal ejpovický u Plzně, který měří 4,15 km.
- Nejkratším z evidovaných tunelů je Nelahozeveský I, o délce pouhého 23,3 metru.
- Polubenský tunel je se sklonem 53 % nejstrmějším v Česku.
- Nejdelším železničním tunelem světa je Gotthard Basis Tunel o délce 57 km ve Švýcarsku.
- Na italské vysokorychlostní trati Bologna – Florencie je na 78,5 kilometrech postaveno celkem devět tunelů o celkové délce 73,8 km. Mimo tunely tedy vede pouhých 4,7 kilometru trati.
- Evropskou železniční stavbou století byl označen tunel pod kanálem La Manche, spojující Francii a Velkou Británií, otevřený v květnu 1994. Délka tunelu činí 49,4 km, z toho 38 kilometrů vede pod dnem moře. Tvoří jej tubusy – dva dopravní a jeden servisní.



Nové dobíjecí stojany sloužící pro vozidla Českých drah



Pohled do nových prostor s motorovým vozem řady 810

Správkárenství získalo v Nymburce nové prostory

První vlaštkou užší spolupráce správkárenských kapacit Českých drah a jejich dceřiných společností se stal přesun dnes již bývalého Střediska údržby Kolín do nových prostor nymburského Provozního střediska oprav dceřiné společnosti Českých drah DPOV. Díky strategickému přestěhování do Nymburka Středisko údržby ČD získalo komfortnější prostředí pro práci, lepší strojové zařízení a v neposlední řadě velmi kvalitní zázemí pro provozní zaměstnance i administrativu.

Martin Harák | Foto: autor

V rámci optimalizace správkárenské údržby se již zhruba před třemi lety začalo uvažovat o opuštění kolínského pracoviště tehdejšího Depa kolejových vozidel (DKV) Praha a jeho výkony rozdělil do ostatních provozních jednotek, nyní Středisek údržby OCÚ Střed mateřské firmy České dráhy. V dubnu 2017 vznikla v DKV Praha pracovní skupina, která měla vyřešit v rámci „přesunu“ především otázky provozní, personální, technické a logistické. Z pohledu provozního bylo potřeba rozhodnout, které výkony zamíří do prostor DPOV a které zůstanou v objektech v rámci OCÚ Střed.

V oblasti personální šlo zejména o převod asi dvacítky zaměstnanců, což vyústilo k dohodě s tím, že třináct lidí bude pracovat v Nymburce. „Úkolem naší společnosti bylo vyřešit nejen kompletní zázemí pro nově příchozí zaměstnance mateřské firmy, ale také rekonstruovat část haly C tak, aby byla připravena na zvýšenou provozní a běžnou údržbu zejména motorových vozů řady 810 a RegioNov řady 814. Současně šlo i o technické vyřešení zastaralé točny pro pravidelný provoz v rámci provozní a běžné údržby. Logistiku jsme pomohli vyřešit skladem sestaveným z buňkových modulů za kruhovou halou, nově je rovněž olejové i odpadové hospodářství,“ říká předseda představenstva dceřiné společnosti DPOV Roman Kott.

Jednání nebyla jednoduchá

Ředitel Oblastního střediska údržby (OCÚ) Střed František Kozel dodává, že přemístění kolínského pracoviště do Nymburka nebylo jednoduché. „Naše první setkání se zaměstnanci v Kolíně se neodehrávala v příjemné atmosféře. Museli jsme všem trpělivě vysvětlovat, že ne-



Pánové Kott a Kozel si spolupráci stvrdili stiskem ruky přímo v prostorách dílen.



přijdou ani o práci, ani o benefity a stále zůstanou zaměstnanci národního dopravce, byť budou pracovat v prostorách dceřiné společnosti DPOV. Lze pochopit, že pro mnohé zaměstnance, kteří byli zvyklí pracovat celý život na jednom místě v Kolíně, šlo o významnou změnu a mnohým se do toho nechtělo. Pracovat v nových prostorách v Nymburce jsme nakonec začali s většinou zaměstnanců z bývalého střediska údržby Kolín,“ vysvětluje nelehký úkol ředitel Kozel. Menší část kolegů se po vzájemné dohodě rozhodla odejít za prací do ostatních středisek údržby Českých drah. Ředitel Kozel si každopádně velice váží toho, že se všichni bývalí pracovníci z Kolína rozhodli pracovat i nadále pro České dráhy. „Chtěl bych poděkovat

jak zaměstnancům bývalého Střediska údržby Kolín, tak i dalším kolegům z OCÚ a OCP Střed, kteří si vzali stěhování za své, a ještě před zahájením ostrého provozu připravili pracoviště v Nymburce tak, že na něm bylo možno zahájit práci podle plánu,“ doplňuje František Kozel. Dodává, že oběhy vozidel byly uspořádány tak, že jedna část přešla do Nymburka a další do Havlíčkova Brodu či pražské Libně. V Kolíně zůstalo jen zázemí pro strojmistry a lokomotivní čety, odstavné koleje s topnými stojany, odsávání fekálií a plněním vodou pro jednotky CityElefant řady 471.

Start bezproblémově v prosinci

Dnem „D“ se stal 9. prosinec 2018, kdy vešel v platnost nový jízdní řád. Podařila se plynulá přístavba motorových vozů či jednotek k údržbě podle nových oběhů a zaměstnanci zahájili práci v nově zrenovovaných prostorách, které firma DPOV připravila ze svých investičních aktivit. Kruhová hala, kde se nachází nové pracoviště OCÚ Střed, má již od roku 2017 kompletně rekonstruované topení a na pracovištích jsou plynové kalorifery, sekčně řízené podle vnitřních a vnějších teplot. Kompletně byl přebudován prostor pro zázemí zaměstnanců a kancelářské prostory a do zahájení provozu se stihly vyměnit podlahy na dvou kolejích i celé osvětlení v hale C a demontovat zbytečné lávky. OCÚ Střed si navíc dodalo například nový dílenský nábytek a zvedáky pro vozy řady 810. Na hale byla rozmístěna část strojního vybavení, které bylo používáno v Kolíně, a opravou prošel i betonový věnec točny a návazného kolejiště.

Rokem 2018 ale úpravy nového pracoviště v Nymburce neskončily. Ještě letos Nymburští plánují výstavbu nové moderní mostovky točny s elektronickým řízením a v dalších letech se bude pokračovat například v opravách podlah, postupném rozšiřování prostoru za kruhovou halou, optimalizaci skladových prostor nebo ve vybudování myčky. „Převodem údržby z Kolína do Nymburka nastala také užší spolupráce mezi správkaři DPOV a Českých drah. Postupnými kroky se sloučili pracovníci obou firem, aby byly provozní výkony prováděny v rámci jednoho pracoviště pod jednotným vedením OCÚ Střed, což jsme vyřešili smluvním ujednáním,“ říká na závěr Roman Kott. ○

Vlakvedoucí zachraňovala roční dítě

Je jedním z celkem třidvaceti zaměstnanců, kteří byli na podzim oceněni generálním ředitelem Českých drah za prokázání duchapřítomnosti, odvahy či vykonání mimořádného činu. Vlakvedoucí Dana Buksová z přerovského Střediska vlakových čet Zákaznického personálu Olomouc až do příjezdu rychlé záchranné služby pomáhala oživovat devítiměsíční dítě, které na jednom ze spojů vlaků vyšší kvality z Luhačovic do Prahy náhle přestalo dýchat.

Martin Harák | Foto: autor

Začátkem září předloňského roku se na jednom z řady Slováckých expresů, v té době označených v kategorii Rx, odehrála příhoda, na kterou její přímí účastníci i očití svědci asi dlouho nezapomenou. Pravidelný spoj z Luhačovic do Prahy právě projel Přeloučí, když vlakvedoucí, tehdy ještě průvodčí, Dana Buksová zaslechla v posledním voze zoufalý ženský křik. „Právě jsem dokončovala revizi a nacházela se někde u posledního oddílu, když jsem zaregistrovala úpěnlivé volání z druhé strany vozu, v místech, kde se nachází toaleta. Bylo mi jasné, že se děje něco neobvyklého, proto jsem všechno nechala a rozeběhla se uličkou k místu, odkud se ozývalo volání o pomoc. Zhlédla jsem mladou maminku s přibližně ročním chlapečkem, kterého držela v náručí. Paní plakala a říkala, že dítě přestalo dýchat,“ zavzpomínala paní vlakvedoucí.

Okamžitá reakce

Pak už věci dostaly rychlý spád. Dana Buksová, sama maminka dvou dětí, se řídila především svým instinktem. Bylo jí jasné, že dítě není v pořádku a patrně utrpělo nějaký šok. Chlapečka vzala do náručí, překlátila ho hlavičkou dolů a donesla ho do prvního oddílu, který cestující rychle a ochotně vyklidili. „Dítě jsem položila a chtěla začít provádět umělé dýchání se záklonem. Zkontrolovala jsem poslechem srdíčko a s úlevou jsem zjistila, že se chlapeček rozdýchával. Mezitím ochotný cestující povolal rychlou záchrannou službu. Po spojení se mnou začala operátorka ihned komunikovat. Rychle, ale detailně jsem stav dítěte popsala a byla ve stálém telefonním spojení. Naštěstí ve stejném voze cestovala paní, která pracuje jako zdravotní sestra v nemocnici. Průběžně kontrolovala funkce dítěte. Okamžitý stav jsem přes jakýsi ‚telemost‘ předávala na operační středisko záchranné služby,“ svěřuje se vlakvedoucí svým nepříjemným zážitkem, který ale nakonec dopadl dobře.

Příjezd záchranářů v Kolíně

Hned poté Dana Buksová telefonovala strojvedoucímu a vedoucímu vlakové posádky Patrikovi Kohoutovi, že bude nutné zastavit v nejbližší větší stanici, kam může dojet záchranka. Protože se vlak



DANA BUKSOVÁ

Po maturitě na Střední průmyslové škole stavební ve Valašském Meziříčí v devadesátých letech pracovala jako prodavačka v několika privátních obchodech a později jako obchodní zástupce v jedné ze zahraničních stavebních firem a také jako makléřka. Od roku 2017 je zaměstnána na Českých drahách v ZAP Olomouc, kde působila nejprve jako průvodčí, později jako vlakvedoucí. Nyní doprovází zpravidla rychlíky mezi střední Moravou a Prahou.

poměrně rychle blížil ke Kolínu, volba padla na toto středočeské město. Po zastavení vlaku pomohla Dana Buksová chlapečka zabalit do teplé deky, maminka dítěte si sbalila všechny svoje věci a obě počkaly, až přijede záchranná služba, která je měla dovézt do nemocnice. „Maminka dítěte mi ve vlaku moc děkovala a chlapeček naštěstí již v Kolíně vypadal, že je v pořádku. Zároveň mi při čekání na záchranku říkala, že dítě bylo nemocné, mělo teploty. Sama ze zkušenosti vím, že může při takové zdánlivě banální nemoci dojít i k zástavě dechu,“ vysvětluje paní Buksová. Posteskla si jen, že se jí maminka dítěte už neozvala, co bylo dál. Doufá, že malý přečkal vše v pořádku a bez následků.

Zachraňovala už podruhé

Ještě než začala pracovat na železnici, pomáhala Dana Buksová před třemi lety zachraňovat další mladý lidský život. Ve stanici Hranice na Moravě město byla svědkem toho, jak asi šestnáctiletý chlapec se sluchátky na uších neslyšel přijíždějící vlak. Souprava zavádila při dobrzdování o batoh mladíka a ten si o bok vlaku ošklivě poranil hlavu. „Nešťastníkovi okamžitě přiběhl na pomoc nějaký cestující, jemuž jsem pomáhala. Udělala jsem to automaticky, protože si myslím, že by člověk měl při záchraně lidského života udělat všechno, co je v jeho silách. Jsem moc ráda, že jsme toho chlapce pomohli zachránit a že nakonec střeť přežil. Dnes je v pořádku,“ dodává paní Buksová. Na železnici pracuje teprve od roku 2017, do té doby ale vlaky hodně cestovala a využívala je k cestám do práce. Před třemi roky odešla z jedné ze soukromých firem, kde pracovala jako obchodní zástupce, a hledala nové uplatnění někde, kde bude ve styku s lidmi. Nakonec se na doporučení kamarádky přihlásila na post osobní pokladní. Osud ale nakonec chtěl tomu, že šla pracovat jako doprovod vlaků osobní dopravy. Svého rozhodnutí ani v nejmenším nelituje. ○



Svitavy vs. Česká Třebová

Co mají společného? Obě jsou na prvním tranzitním koridoru a zároveň na trati 260, dobře se tu najíte i napijete, přivítá vás vstřícná obsluha a útrata nepřipomíná letopočet. Přesto nádražní restaurace ve Svitavách na podobný podnik v České Třebové hodně ztrácí. Proč?

Josef Holec | Foto: autor

Svitavy nabídnou jen podprůměr

Po abnormálně teplém roce konečně přišlo ochlazení a krácení si čekání na vlak ve vyhřáté nádražní hospůdce se mi dostane na mysl ihned poté, co vylezu na peron svitavského nádraží. S veselým kvapíkem doběhnu ke dveřím zdejší restaurace a těším se, jak si zaplním prázdný žaludek a rozehřeju kostru. Ovšem ta ledová faccka, co mě okamžitě praštila přes tváře ve chvíli, kdy jsem zacvakl kliku, fěr ale nebyla.

Usedám ke stolu rozmrzlý nad nevytopeným lokálem, z propáleného ubrusu shazují drobky a fleky z pивní pěny či zaschlého kečupu (nebo kdoví čeho) ani nepočítám. K tomu nevymlouváno a útulno asi jako v márnici. A prochládlé, tvrdé lavice slibují maximálně nastydnutí.

Mega porce. Ale?

Říci díky za nic, mějte se tu fajn, by bylo vysvobozením. To už mě ale s úsměvem vítá mladá paní hostinská, prý co si dám k jídlu a pití. Objednávám žejdlík Ježka za příjemných 22 korun. Čaj nebo grog by byly inteligentnějším přáním, ale vyprávějte to milovníkovi piva. K tomu mi z tabule nabízí řízek a hranolky. Nechávu se zlákat kusem smaženého pašíka za 80 korun i s oblohou, pokud byste chtěli polévku, připravte si dalších 30 Kč. Za další typické hospodské



- dobré pivo za lidovou cenu
- milá paní hostinská a rychlá obsluha
- skvělý výhled na trať
- vstup rovnou z peronu



- ošizené porce
- nepřilíživé uklizení
- chladno v zimních měsících
- nepohodlné sezení
- propálené a špinavé ubrusy

pochutiny si provozovatel účtuje okolo 50 korun. A abych nezapomněl, nabízí tu i tradiční smažák. Brambůrky anebo arašidy si ale spíše kupete v supermarketu – evidentně v něm nakupuje i majitel, neboť zde nabízel značku jednoho řetězce s poměrně vysokou přírůžkou.

Jsem až pateticky překvapen, když mi hospodská strčí pod nos tu haldu jídla. Hranolku je snad mísa, oblohy jako pro dřevorubce a k tomu dva řízky. Kde je zrada? Proč tahle obrovská porce stojí tak mrzký peníz? Záhy si odpovím – odmyslím-li si záplavu strouhanky, jsou řízky téměř průsvitné! Ještěže pivo mají akorát vychlazené a načepované do čistého skla. Nic nezachrání ani ta kupa hranolky s tatarkou.

Jsou vidět!

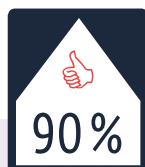
Než odejdu, stačím se rozhlédnout. V televizi běží zpravodajský kanál, zvuk je nevztíravý, je slyšet spíše typický hospodský hlazol než napudrovaná moderátorka poledních zpráv. Za mě rozhodně palec nahoru. Za zády mi sviští jeden vlak za druhým, výhled na železnici je ze svitavské nádražky příkladný. Jezdí tu spoje všech kategorií včetně mezinárodních expresů EuroCity Českých drah.

Moc vyložených pozitiv ve Svitavách nehledejte. Odhlédnu-li od teplého jídla, kvalitně ošetřeného piva a dobrého výhledu na trať, nic dalšího mě nenapadá. Na delší vysedávání se tvrdé lavice fakt nehodí a spartánská vybava ve spojení s chladnem příjemný genius loci nádražní restaurace nevytvoří. Škoda.

Ověřené renomé

Českotřebovská nádražní restaurace má mezi železničáři i cestující veřejností dobrý zvuk. Prý se tu dobře vaří a ani výběr piv není nezanedbatelný. V létě je prý v provozu i zahrádka a množství spojů mířících do všech směrů slibuje i parádní podívanou s oroseným půllitrem v ruce. Nejvyšší čas na malou „inspekční“ návštěvu.

Jenže ouha, už samotný vstup je poněkud složitější. Vchod, který se tváří jako hlavní, je uzamčený a dlouho hledám, kudy vlastně vstoupit. Musím do haly a teprve poté, co obědu zapáchající dvojici bezdomovců v družném rozhovoru s neméně „voňavými“ narkomany, vstupuji do poměrně velké haly. Useďám v útulném poloboxu, a jen co sundám bundu, už se na mě usmívá nesmírně příjemná výčepní. Nic naplat: pivo je lék, volím tankový 10° Staropramen za 25 korun (12° a 13° Granát tu stojí 28 Kč) a k jídlu vybírám ze seznamu hotovek znojemskou a jako předkrm utopence. Stejně jako ve Svitavách, ani tady nejsou ceny nikterak přemrštěné, za slušnou porci inkasují okolo 85 korun, buřtíka s cibulí si cení na 38 korun. A oproti předchůdci tu mají jídlo neošizené. Pakliže nejedete na oběd,



- ošetřené pivo a široký výběr
- laciné a dobré hotovky a lahůdky
- příjemné prostředí
- milá a rychlá obsluha
- v létě i zahrádka



- není vidět na vlaky (přes žaluzie)
- příchod lemován bezdomovci

můžeme s klidem doporučit langoše (42 Kč), klobásu (46 Kč) nebo topinky (7 Kč/ks). Kromě toho kuchyň je otevřená od 11 do 17 hodin.

Jen pihy na kráse

Dostávám chutnou porci nejen znojemské pečeně s rýží, ale i výtečnou dávku miniutopenců s pořádným nášupem cibule a láku. Nebudu to dlouze opisovat: pochutnal jsem si a jídlo mohu ve zdejší nádražce jen doporučit. Chválu pěji i nad ošetřeným pivem, desítka ze Smíchova byla na spláchnutí mastnoty tak akorát.

Mile potěšilo i prostředí. Vysoké stropy připomínají, že tady se konzumuje už nějaké to desetiletí, i výbava lokálu s retro trendem kupodivu ladí. Pozitivní dojem typické a navýsost slušné nádražní restaurace se slyšitelným staničním hlášením dotváří i obrázky lokomotiv. Železničáře zaujme například kresba lokomotivy řady 151. Do jisté míry vlévá pohodu do žil i oddělené sezení nebo halasné halekání a ryzí smích štamgastů. Televize nekřičí, servírka i paní výčepní nešetří úsměvy, a kdyby bylo vidět na vlaky a nemuselo se chodit okolo pochybných existencí, vykoledovala by si Česká Třebová rovnou sto procent. Jsou to sice jen pihy na jinak pohledné tváři, ale i ty se bohužel počítají. ○



Stepí a horami divokého Kazachstánu (I.)



Hluboko pod štíhlým trupem našeho letadla se rozkládají pláně nedozírných stepí, které tvoří naprostou většinu největší země středoasijského regionu – Kazachstánu. Tato země tak stále zůstává trochu tajemnou a vzdálenou destinací, kam neproudí žádné davy turistů. Kola Boeingu prudce brzdí na betonové přistávací dráze nově zbudovaného letiště v hlavním městě Astaně a my se ocitáme v očekávání nových zážitků v námi prozatím nepoznané zemi.

Martin Černý | Foto: autor

Rychle jsme však konfrontováni s místní končící zimou. Zatímco koncem dubna byly v Praze již příjemné teploty blížící se dvaceti stupňům, v Astaně je realita poněkud jiná. Je pár stupňů nad nulou a poměrně silný vítr citelný chlad ještě umocňuje. Naše batohy však skrývají ve svých útrobách svetry i bundu a kdo má dokonce čepici, ten vyhrává. Nachystání na změnu klimatu vyrazíme expresním autobusem do centra za novými zážitky.

Liduprázdná obrovská země

Republika Kazachstán s rozlohou 2 717 300 km² je devátý největší stát na světě, v němž žije jen něco málo přes osmnáct milionů obyvatel. Název v překladu znamená ve staré perštině „Zázračná země“. Země je zároveň nejbohatším státem střední Asie, který ohromí svou divokou přírodou, jen málokde rušenou přítomností lidí. Kazachstán je v zásadě velmi málo obydlený, a to hlavně kvůli drsnému vnitrozemskému klimatu. Zatímco sever a střed země tvoří nekoněčné stepi, na jihu jsou pro změnu výběžky pohoří Altaj a Ťan-šan a také pouštní oblast. Nejvyšší horou je Chan Tengri (7 010 m n. m.), nejnižším místem je nížina kolem Kaspického moře, jehož hladina se nachází 28,5 metru pod (!) úrovní hladiny světových oceánů.

Kazachstán byl jednou ze svazových republik bývalého Sovětského svazu a nezávislost získal teprve v roce 1991. Od té doby je jeho jediným dosavadním prezidentem Nursultan Nazarbajev. Po rozpadu Sovětského svazu se i Kazachstán musel potýkat s velkými problémy v hospodářství, přesunu obyvatel, vzrůstajícím islámu a vůbec svým pohledem na vlastní dějiny, historické tradice a hledání nové identity. Především díky obrovskému nerostnému bohatství má však země velmi dobré výhledy do budoucnosti. Je nutné připomenout, že právě ve zdejších stepích se nachází legen-



Pomník J. A. Gagarina připomíná jeho pobyt v Karagandě po návratu z vesmíru.

dární kosmodrom Bajkonur, odkud již desítky let startují rakety do vesmíru. Toto zařízení je trvale pronajato Rusku za 115 milionů dolarů ročně.

Hlavní město Astana alias Malá Dubaj

Po rychlém ubytování v útulném penzionu vyrazíme na prohlídku hlavního města, o kterém toho našinec příliš neví a které bývá nikoliv náhodou přezdíváno jako Malá Dubaj. První zmínky o městě se začínají psát někdy kolem roku 1820, kdy se Rusové rozhodli založit na řece Išim, v době naší návštěvy ještě částečně zamrzlé, vojenskou pevnost, kolem níž se časem vy-

Supermoderní a nadčasová architektura Astany

tvořilo město pojmenované Akmolinsk. Za dob budování socialismu bylo město v roce 1961 přejmenováno na Celinograd, podle rozorávání celin, tedy stepí tehdejších vizí prezidenta Nikity Sergejeviče Chruščova. Po osamostatnění Kazachstánu bylo městu navrženo opět původní kazašské pojmenování Akmola. Ale již v roce 1997 oficiálně přebralo statut města hlavního a bylo přejmenováno na Astanu, což kazašsky skutečně znamená hlavní město. Tímto okamžikem začíná jeho rozkvět v jednu z nejmodernějších metropolí centrální Asie. Astana je dnes moderním, pečlivě plánovaným městem, na jehož výstavbě se podíleli i světoznámí architekti Kišo Kurokawa či Norman Foster.

Nejprve navštívíme nedaleké náměstí Nezávislosti, kde je k vidění hned několik architektonických zajímavostí. Jakýmsi symbolem místa je teprve v roce 2012 dokončená mešita Hazret Sultan, jejíž kapacita je těžko uvěřitelných deset tisíc věřících. V jejím sousedství je lesknoucí se budova univerzity a Palác



Astana

Almaty

vé hlavní město tak hrdí. Všechna tato moderna vynikne ještě více v noci, kdy jsou budovy okázale barevně nasvícené. Stejně působivá je návštěva pavilónů výstaviště Expo. To Astana hostila v roce 2017 a při prohlížení jejich expozic se nebudete nudit třeba i celou řadu hodin. Město jako takové má dnes již více než milion obyvatel a je tvořeno vlastně dvěma světy. Původní Akmolou, jejíž styl plně odpovídá sovětské architektuře, a supermoderní novou částí, která se bude budovat ještě mnoho dalších let. Městskou hromadnou dopravu prozatím zajišťují pouze autobusy, které již evidentně nevládnou zrychlené nároky neustále se rozrůstajícího města. Naštěstí je již ve výstavbě systém lehkého metra, jež dopravě jistě významně pomůže.

Naše další putování nás zavedlo do měst Karaganda, Temirtau, Pavlodar, Ust' - Kamenogorsk či Šymkent. V podstatě všechna mají mnoho společného. Blízkost obrovských průmyslových komplexů či dolů, stavby postavené v sovětském stylu, povětšinou zanedbané a chátrající. Nemožno chybět nově budované, a občas i historické mešity, či pravoslavné chrámy, jejichž přítomnost se v zemi stává samozřejmou. Žádné z těchto míst ani náhodou nedosahuje nablýskanosti a honosnosti Astany. Ale o to víc si člověk všimá života běžných lidí, jejich starostí a přístupu k životu. V celém Kazachstánu nelze očekávat setkání s mnoha historickými památkami, takže země má odjakživa jiné životní příběhy a významné světové události se jí spíše vyhýbaly. Jednou z mála výjimek je však na jihu le-

žící město Turkistán. Právě zde stojí největší architektonické památky Timurovské éry a je to nejvýznamnější poutní místo celého Kazachstánu.

Město Almaty centrem kultury a financí

Nepochybně zajímavá je návštěva bývalého hlavního města Almaty na samém jihu země, které je momentálně s 1,8 milionu obyvatel stále největším městem Kazachstánu. Přestože město ztratilo politickou moc, stále jde o hlavní centrum kazašské kultury a financí. Bylo založeno až v roce 1854 a během této poměrně krátké doby bylo dvakrát poničeno zemětřesením (v letech 1887 a 1911). Leží v nadmoř-



Vrchol Kok Tobe nad Almaty je vyhledávaným turistickým cílem.

Volha „Carevna“ – jeden ze symbolů bývalého Sovětského svazu



Nezávislosti, kde se ukrývá obrovský model Astany, jak by měla vypadat v roce 2030. Prostranství doplňuje 62 metrů vysoká pyramida ze skla a oceli – Palác míru a souladu. Hlavní třídou města je bulvár Nuržol, který se vine od okázalého prezidentského paláce Ak Orda až k futuristické jurtě Chan Šatyr, jejíž vrchol dosahuje výšky 150 metrů. Právě tato stavba je považována za jeden ze symbolů města.

Monument s otiskem prezidenta

Za povinnou zastávku lze bezpochyby považovat návštěvu monumentu Bajterek, což je 105 metrů vysoká vyhlídková věž, jejíž podoba symbolizuje topol se zlatým vejcem ptáka Samruka, ukrytího dle kazašské legendy lidské štěstí. V prosklené kupoli na vrcholu je i otisk ruky prezidenta Nazarbajeva jakožto tvůrce nového Kazachstánu. A právě odtud si člověk teprve nejlépe uvědomí rozměr nově budovaného města, množství moderních objektů dotýkajících se oblaků a pochopí, proč jsou Kazaši na své no-

KAZACHSTÁN

Republika se rozkládá ve střední Asii a malou částí území západně od řeky Ural zasahuje i do Evropy. Na severozápadě a severu hraničí s Ruskem, na východě s Čínou, z jižní strany jsou jeho sousedy Kyrgyzstán, Uzbekistán a Turkmenistán. Jde o devátý největší stát na světě a zároveň největší vnitrozemský. Většina území je jen velmi řídko osídlená. Metropolí je od roku 1997 Astana. Kazachstán vyhlásil nezávislost 16. prosince 1991 během rozpadu bývalého SSSR. Je členem Společenství nezávislých států, Eurasijského ekonomického stavu či Šanghajské organizace pro spolupráci. Geopoliticky má země blízko k Rusku a Turecku. Měnou je tenge (KZT), úředními jazyky kazaština a ruština. Žije zde celkem 131 etnických skupin, nejvíce Kazachů (63 %), největší menšinou jsou Rusové, Uzbeki, Ukrajinci, Němci a Ujgurové.

ské výšce 500 až 1 700 metrů na úpatí výběžků pohoří Ťan-šan, které se v této části nazývá Zailijský Alatau. Město je rozlehlé, se spoustou dlouhých bulvárů, kde vyniká množství parků a zeleně. Nelze vynechat návštěvu Zeleňého bazaru s labyrintem stánků všemožného zboží, Panfilov park, v jehož centru stojí Zenkovova katedrála, jedna z mála budov ve městě dochovaných z carské éry. Místní obchodní třída v centru nese jméno Žibek Žoly. Je plná obchůdků, galerií či bister, a hlavně místní omladina je zde k vidění i dlouho do noci. Nedaleko centra se tyčí více než tisíc metrů vysoký vrch Kok Tobe s vysílačem, zábavním parkem, restaurací a množstvím stánků, kam se lze pohodlně dopravit lanovkou. Je odtud kouzelný výhled nejen na město samotné, ale i na po většinu roku zasněžené velikánské výběžky Ťan-šanu. ○



Nádraží ve Skalici po roce 1908

První páry ve Skalici

aneb vzpomínka na malý železniční uzel

Její stavba nebyla úplně jednoduchá, zejména kvůli četným tunelům a přemostěním i odporu obyvatel. A také provoz na trati byl zpočátku nerentabilní. Přesto železnice z Brna do Skalice nad Svitavou a České Třebové píše historii už dlouhých 170 let. Původní jednokolejná trať byla oficiálně uvedena do provozu 1. ledna 1849, zdvoukolejnění se uskutečnilo do roku 1869.

Jan Dvořák | Foto: archiv R. Jeschke, Wikipedia

Obec Skalice nad Svitavou (330 m n. m.), vzdálená čtyři kilometry západně od historického města Boskovice, je z minulého století známá díky agrochemickému podniku a šlechtitelské a semenářské stanici. Je to však také železniční křižovatka, kde se dalo dlouze dívat na místní parní depo, na pracovníky „modré armády“, jak tady ještě v 70. letech zauhlují lokomotivy řad 524.1 či 433.0. Železniční fandové nám jistě

dají za pravdu, že to býval úchvatný pohled na kolejiště zdejšího nádraží, kde čekal osobní parní vlak na odjezd do Chornice v čele s jednou z mnoha lokomotiv řady 433.0. A vedle ní posuňovala nákladní vagony jiná parní lokomotiva, za kterou z uhlénoho jeřábu zbrojila do uhláku palivo další pára. A když do této parní idylky přispěl od Brna parní rychlík do Liberce a osobák od České Třebové v čele se Šlechticnami 475.1, byl jedinečný dojem utvrzen.

První lokomotiva ve Skalici nad Svitavou se objevila, když se stavěla dráha z Brna přes Blansko, Skalici a Svitavy do České Třebové.

Stavba začala v polovině 19. století a trvala přes pět let. Zahájení provozu, mezi moravskou metropolí rozloženou pod hradem Špilberkem a východočeským městem, se uskutečnilo 1. ledna roku 1849. První oficiální vlak tak přijel do Skalice právě před 170 lety. Trať vybuodovala společnost Severní státní dráha, která se exponovala výhradně na území Čech a Moravy, ale z hlediska historického je její nejpamátnější stavba železnice z Olomouce do Prahy.

Vysoké náklady na stavbu

Stavba tratí Severní státní dráhy stála stát hodně peněz a prvotní provoz nebyl rentabilní, jak se očekávalo. Stát přitom podporoval i stavby jiných tratí, takže se finančně značně vyčerpal. Rozhodl se proto odprodat Severní státní dráhu v roce 1855 francouzské podnikatelské společnosti, která ji vlastnila až do roku 1908. V tomto roce se ze Skalice nad Svitavou stal i železniční uzel, neboť od 18. května byla

zprovozněna odbočka z hlavní trati přes Boskovice do Velkých Opatovic, kam již zajížděly téměř devět let vlaky z Chornice.

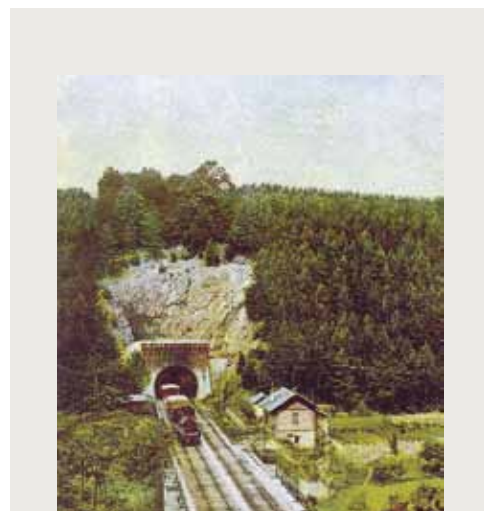
Vedení trasy z Brna do České Třebové si vyžádalo největší stoupání 6,6 promile a nejmenší poloměry oblouků 380 metrů. Stavbu kratšího, ale náročnějšího úseku z Brna do Blanska zadalo generální ředitelství podnikateli Felice Tallachinimu a delší, nicméně stavebně snadnější úsek z Blanska do Třebové bratrům Kleinům. Největší stavební problémy byly v četných přemostěních řeky Svitavy a v tunelech. Práce v nich totiž byla těžká a nebezpečná, pracovní prostor stísněný, špatně osvětlený, neustále ohrožený zřícením skal. Velké prostoje si vyžádalo větrání kouře po odstřelech. Ty byly tak nebezpečné, že při nich došlo k několika smrtelným úrazům. Na stavbě dráhy pracovalo od jara do podzimu 2 300 až 3 000 dělníků, z nichž asi čtvrtina pocházela z okolních vsí.

Obyvatelé žádali přejezdy

V roce 1843 začaly stavební práce na této dráze, která měla být dokončena za tři roky. Velký skluz zapříčinily jednak technické parametry



Skalické depo na začátku sedmdesátých let, kdy se již v plné síle začala prosazovat motorová trakce.



BEZ TUNELŮ TO NEŠLO

S výstavbou trati se začalo v roce 1843 u bývalé obce Obrany u Brna. Na úseku mezi Brnem a Blanskem museli dělníci kvůli složitému terénu vybudovat deset Blanenských tunelů. Dva z nich byly po roce 1970 sneseny. Stavbu dvacet jedna kilometrů dlouhého, technicky náročného úseku mezi Maloměřicemi a Blanskem dostala na starost firma italského podnikatele Felice Tallachinimo. Jednokolejná trať byla zprovozněna 1. 1. 1849, zdvoukolejnění se podařilo dokončit v roce 1869. V roce 1861 se dráha dočkala Morseova telegrafu a o rok později trať začala sloužit i rychlíkům. Po vzniku Československa v roce 1918 se trať Brno – Česká Třebová stala součástí spojení Praha – Č. Třebová – Brno – Břeclav – Bratislava. V letech 1992–1998 prošla rekonstrukcí a byla napojena na první železniční koridor z Děčína přes Prahu do Břeclavi.

Zdroj: Wikipedia

trati, ale také potíže s obyvatelstvem podél trati (převážně na Svitavsku) v letech 1847 a 1848. Místní lidé požadovali další přejezdy a podjezdy, které by zkrátily cesty na pole rozdělená železničním náspem. Venkované po celé trati se bouřili proti kladení kolejí, shazovali pražce a kolejnice z náspů a žádali výplatu náhrad za zabrané pozemky, jež jim výkupní komise dosud nezaplátila. Nebylo lehké stavět železnici z Brna na sever a my si ji připomínáme pohledy na kolejiště železničního uzlu 38 km severně od Brna.

I já mám několik vzpomínek na tento železniční uzel s názvem Skalice nad Svitavou. První parní lokomotivy jsem tu viděl jako školák, z vlaku v 60. letech 20. století, jak zbrojí uhlí a vodu ve zdejších depu. Zdály se mi malé, typová čísla si nepamatuji, ovšem ta, co táhla náš vlak do Třebové, pro mě byla ohromná, mohutná, a valící se kouř z jejího komína vbrzku zastínil téměř celé kolejiště. V pozdějších dobách jsem se na toto nádraží těšil a z oken vlaku už vyhlížel ten zástup malých vozíků na uhlí, které vyvážel jeřáb vzhůru, aby se jejich obsah vysypal do uhlákových parních lokomotiv. Když jsem se do Skalice dostal jako voják základní dvouleté služby, když jsem sloužil v brněnských Židencích, byl konec 70. let a v Brně ještě bývala k vidění pára. Při jedné ze služebních cest libereckým rychlíkem do Pardubic jsem se opět těšil na skalické nádraží, ale byl jsem zklamán. Po parních lokomotivách se slehla zem, v kolejišti postávaly diesellové stroje, jen opuštěné zauhlovací zařízení dávalo tušit, že zde ještě nedávno vládl parní provoz.

Rozdělený vojenský konvoj

Pak jsem se sem dostal až na jaře roku 1984 několikátýdenním vojenském cvičení, na něž jsem byl povolán jako velitel vozu. Jako záložáci jsme jej prožili cestováním po vlastech českých a moravských – říkali jsme tomu „zelený motorový čundr“. Jela nás tehdy celá kolona automobilů a obrněných vozů od Prostějova, kde jsme nocovali nad jakýmsi lomem, mezi kopečky Českomoravské vrchoviny. Po průjez-

du Boskovicemi jsme nabrali za městem rychlost a celá kolona nejméně dvaceti vozů ujížděla vstříc dalším dobrodružstvím. Ale byl tu přejezd přes železniční trať a závory se začaly spouštět do vodorovné polohy, protože přijížděl vlak. Kolona se roztrhla. Ti vpředu ujížděli a my ostatní zůstali trčet před závory. Všem před železničním přejezdem bylo jasné, že ten, co má mapu, ujíždí společně s ostatními nezadržitelně vpřed. Osobní vlak na zdejší lokalce přejel a zbytek kolony mohl opět vyrazit. Když jsme během hodiny už potřetí projížděli Skalici nad Svitavou, zastavila se naše vozidla k poradě na zdejší návsi. Místní lidé se sbíhali, co se to děje, takové armády tady! Pak někdo přinesl z domova mapu a poradil prvnímu autu kudy a jak dál. Byli jsme vyhladovělí a nafta v nádržích rapidně ubývala. Že jsme tehdy proklínali Skalici, každý jistě pochopí. ○



Čištění Velkého bejčka na popelové jámě v roce 1945

Kolo

Břetislav Buchta

Vše začalo nenápadně. Rudolf Koulík se počátkem ledna dostavil ke své železniční lékařce na preventivní prohlídku. „Pane Koulíku,“ řekla mu doktorka, „jste zdravý a na svůj věk v dobré kondici. Ale jestli si ji chcete udržet i nadále, bylo by dobré shodit nějaké to kilo...“ Ruda se vůbec nedivil. Vánoce si užil v klidu, pohodě a s takřka neustále plným břichem. Návštěvy, gaučing, televize, cukroví, čtrnáct dní volna. Během nich nabral čtyři kila.

Ruda doporučení doktorky bral zpočátku s úsměvem. Co mu bude někdo vykládat, když se cítí dobře, žádné zdravotní problémy nepociťuje, jídlo mu chutná a v posteli je stále ještě kabrňák – tedy, přesněji řečeno: jeho žena Zdenka si zatím nestěžovala, že by tomu mělo být jinak. Ale spokojen sám se sebou byl jen do okamžiku, kdy zjistil, že zavázání tkaniček u bot mu dělá nečekaný problém a oblíbené kalhoty jen s obtíží zapne. Teprve poté se odhodlal něco podniknout. Jako nejschůdnější variantu viděl jízdu na kole. V březnu narazil v bazaru na slušné trekinkové kolo a rozhodl se dát na cykloturistiku. Samozřejmě počítal i s oponenturou, která skutečně přišla.

„Jak jsi starý, tak jsi blbý,“ okomentovala manželka Zdenka Rudův počín, když vytáhl kolo z přívěsného vozíku.

Ruda se však nenechal jen tak zviklat... naopak. Zdenka svými pichlavými připomínkami ještě více prohloubila jeho odhodlání shodit pár kil a u bicyklu vydržet co nejdéle.

Jednoho dne se vrátil domů z práce, jarní počasí přímo svádělo k projížďce. Ruda se převlékl a vytáhl svého miláčka ze sklepa. Už chtěl vyrazit, když si vzpomněl, že si nechal v kuchyni mobil. Kvapně zamířil zpět do do-

mu a kolo nechal pod pergolou. Při návratu k ní ztuhnul. Jeho miláček tam nebyl!

Zbytek týdne byl Ruda jako tělo bez duše. Na výlety si tak zvykl, že bez nich jako by mu stále něco scházelo.

Když se v pondělí vrátil z práce, neměl zrovna dobrou náladu. Rozhodl se odreagovat prací venku. Uvařil si kafe a vyšel s ním zadním vchodem do zahrady k pergole, kde jej čekal šok. Jeho ukradené kolo stálo opřené tam, kde jej umístil minulý týden před zmizením. Ruda se pustil do obhlídky. Už na první pohled bylo patrné, že kolu nic není. Další šok jej čekal, když se podíval do brašničky pod rámovou trubkou, kde měl drobné nářadí na případnou oprava-



vu. I v ní bylo vše v pořádku a navíc tam našel bílou obálku. Když ji otevřel, zjistil, že v ní je složený list papíru a dvě vstupenky na nějaké představení. Na papíře byl dopis pro něho:

„Vážený pane, omlouvám se za potíže, které jsem Vám způsobil. Jako poděkování za zapůjčení dovoluji si přiložit dvě vstupenky na vystoupení známých bavičů. Snad se Vám jejich představení bude líbit. N. Z.“

Zdenka se dívala na dopis i lístky s nedůvěrou. „Rudo, mi to nějak smrdí. Že by někdo jen tak vrátil kolo a ještě k tomu vstupenky?“ „Zdeni, nehledej za vším levotu. Třeba to byl skutečně slušný člověk, který se zrovna potřeboval někam rychle dostat a v afektu popadnul kolo,“ snažil se Zdenku přesvědčit Ruda, ale sám měl také pochybnosti. „A zajímalo by mě, proč napsal to en zet,“ dumala Zdenka. Nakonec usoudili, že jsou přehnaně nedůvěřiví a darované lístky využijí.

Vystoupení dua bavičů Náhlovský – Mladý bylo perfektní a Ruda se Zdenou odjížděli z kulturního domu ve skvělé náladě. Když však dorazili domů, bylo rázem po dobrém rozmaru. Zjistili, že v bytě měli zloděje. Ve všech místnostech byl neuvěřitelný nepořádek, jelikož lapkové rozházeli a vyházeli, co se dalo. Až policisté našli v kuchyni na stole pohozený dopis, po jehož přečtení jim bylo vše jasné.

„Vážený pane, děkujeme Vám, že jste využil naší nabídky účastnit se kulturního zážitku a užít si trošku srandy. My jsme si zde také užili. Neznámí Zlodějí.“ Nyní už tedy věděli, co znamenalo tajemné N. Z.

Zmizela stará televize, což je tolik nebolelo, protože si chtěli stejně koupit novou. Chyběly také dvoje náramkové hodinky, které stejně nenosili, a nějaké drobné věci. Zlato, jiné ceny a doklady měli naštěstí v dobře zamaskovaném trezoru.

Jedno však Ruda těžce rozdýchával. Ze stojanu v garáži opět zmizelo jeho kolo. Sotva se chvílku radoval z jeho návratu, nyní o něj zase přišel.

Za měsíc se Ruda přece jen svého kola dočkal. Ne toho ukradeného, ale zcela nového, s mašličkou a věnováním od rodiny. Našel jej v den svých narozenin pověšené v garáži. ○

PŘEČETLI JSME ZA VÁS

Na železnici ve Zlínském kraji pojedou dva dopravci, jedním z nich jsou ČD

V osobní dopravě ve Zlínském kraji začne působit další dopravce. Od prosince bude v dalších deseti letech zajišťovat zhruba třetinu spojů v regionu soukromá společnost Arriva vlaky. V pondělí 7. ledna o tom rozhodli krajští zastupitelé, příslušné smlouvy budou teprve podepsány. Zvýší se i počet vlakových kilometrů, které bude kraj od dopravců objednávat. Ročně ho to bude stát zhruba o 300 milionů korun více než dosud. Díky změně přibude spojů, cestujících by měli jezdit komfortnějšími vozy. Vlaky ročně naježdí o 1,25 milionu kilometrů navíc. MF Dnes uvedla, že regionální tratě v kraji budou nakonec rozdělené na čtyři celky, z nichž dva případnou Českým drahám, jeden Arrivě a o jednom se bude jednat. Arriva, která má pronajaté německé vlaky od společnosti Leo Express, by měla od konce letošního roku začít jezdit na tratích mezi Starým Městem a Bylnicí a přes Valašské Klobouky do Rožnova pod Radhoštěm. Osobní dopravu na zbývajících tratích v regionu budou nadále minimálně čtyři roky zajišťovat ČD. ČTK, MF Dnes 8. 1. 2019

Stát musí sáhnout hlouběji do kapsy při proplácení slev dopravcům

Při proplácení náhrad za slevy pro studenty a seniory za loňský říjen bude muset stát sáhnout hlouběji do kapsy. Požadavky dopravců na proplácení zlevněných jízdének se v řadě případů zvýšily o desítky procent. Nárůst žádostí o proplácení ztráty na tržbách se přitom u jednotlivých společností výrazně liší. Například České dráhy požádaly o proplácení 230 milionů korun. To proti září, kdy stát 75% slevy z ceny jízdného zavedl, znamená jen zhruba pětiprocentní nárůst. Naopak žádost vlakové dopravu Jakub Stadler. Za první měsíc platnosti zlevněného jízdného MD vyplatilo přes 460 milionů korun. Celkem tak dopravní firmy za jediný měsíc získaly téměř dvojnásobek toho, co jim stát za studentské slevy vyplatil v roce 2017. MF Dnes 2. 1. 2019

V železničním tendru Jihočeského kraje za 6 miliard setrvaly jen ČD

V tendru Jihočeského kraje za šest miliard korun na desetileté provozování železničních tratí po roce 2019 zůstaly jako jediný účastník České dráhy. Firma Leo Express na začátku ledna z výběrového řízení odstoupila. Jde o provoz motorové i elektrické trakce a speciální trati takzvané Bechyňky, objem 5,5 milionu kilometrů ročně. Řekla to jihočeská hejtmanka Ivana Stráská (ČSSD). Soutěž se týká všech tratí vyjma takzvaných šumavských lokálků, které provozuje firma GW Train Regio. „První tendr kraj zrušil, nabízené ceny připadaly vedení kraje vysoké. Leo Express z nové soutěže odstoupil, protože uspěl v tendru Zlínského kraje a vlaky, které chtěl využít v jižních Čechách, nasadí na Zlínsku,“ řekl radní pro dopravu Jiří Švec (STAN). „Tím pádem nám ve hře zůstává jediný hráč, zájemce, což jsou České dráhy,“ dodal. Soutěžené tratě provozují právě ČD. „Do konce dubna bychom rádi měli smlouvu o smlouvě budoucí. Mohli by u nás začít jezdit od prosince 2019,“ upřesnila hejtmanka Stráská. ČTK 10. 1. 2019



Sedmého ledna byla publikována nabídka „Dovolená 2019“ s příspěvkem od zaměstnavatele. Nově nabízíme řecký ostrov Skopelos, na Krétě jižní oblast a Rethymno, Egypt, Tunis a další exotické destinace ve spolupráci s CK Fischer (Kuba, Omán, Tunis). V České republice například Františkovy Lázně, Bechyně nebo Slatinice. Zatím je tradičně největší zájem o Řecko, Turecko, Chorvatsko a tuzemskou rekreaci. Zájezdy jsou v dostatečném počtu, výjimečně dochází k vyprodání jednotlivých termínů. Pokud jsou letenky, zájezdy operativně doobjednáváme.

Kolektiv cestovní kanceláře ČD Travel je připraven odpovědět na Vaše dotazy a poradit s výběrem.

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

Technický koordinátor - inženýring (venkovní reklama) Olomouc

Společnost **RAILREKLAM, spol. s r.o.**, největší poskytovatel prémiových outdoorových reklamních ploch na nádražích, ve vlacích ČD a dalších místech v okolí železnice, hledá do svého týmu **nového kolegu/kolegyni**.

railreklam

Co u nás budete dělat:

- Podílet se na rozvoji sítě reklamních zařízení ve svěřené oblasti
- Komunikovat s úřady a vlastníky nemovitostí
- Zodpovídat za technický stav reklamních zařízení ve svěřené oblasti
- Spolupodílet se na tvorbě strategie rozvoje společnosti ve svěřené technické oblasti

Co by měl mít ideální kolega/kolegyně:

- SŠ/VŠ vzdělání (technické zaměření je výhodou)
- Zkušenosti z prostředí železnice, dopravy výhodou
- Zkušenosti v jednání s úřady a veřejnými institucemi
- Pokročilou znalost práce na PC
- Výborné komunikační dovednosti
- Vysoké pracovní nasazení a odolnost vůči stresu

ŘP sk. B

A co nabízíme my:

- Různorodou práci, ve které vidíte výsledky
- Samostatnost a možnost nastavit si vlastní procesy
- Příjemné pracovní prostředí a skvělý tým kolegů i podřízených
- Zajímavé finanční ohodnocení
- Smlouvu na dobu neurčitou
- Možnost školení a osobního rozvoje
- **Širokou škálu benefitů** (stravenky, týden dovolené navíc, příspěvek na sport, příspěvek na dopravu...)



V případě zájmu zašlete prosím Váš strukturovaný životopis na e-mail adela.starkova@bigboard.cz.



26. ledna, 23. února a 23. března 2019

Přijďte si prohlédnout modelové kolejiště na Nádraží Praha-Prosek

I na pražském Proseku zastavují vlaky. Tedy jen jejich zmenšené kopie, ale o to více stojí za vidění. V sobotu 26. ledna se letos koná první návštěvní den na Nádraží Praha-Prosek, které najdete v Jablonecké ulici č. 322 – nedaleko stanice metra C Střížkov. Prohlédnout si můžete pozoruhodné modelové kolejiště i detailní ztvárnění krajiny. Kolejiště má co nejvěrněji zobrazovat období doznívajícího provozu parních lokomotiv a nástupu motorové a elektrické trakce na naši železnici. Kromě hlavní dvoukolejné trati, z níž odbočuje trať vedlejší, je jeho součástí také úzkorozchodná dráha, jejímž vzorem se stala Jindřichovohradecká lokálka. Těšit se můžete i na historické kolejiště velikosti O, tzv. tinplate, po němž se prohánějí plechové vláčky z první poloviny 20. století. Pokud rádi necháte okouzlit miniaturním světem na kolejích, určitě se přijďte podívat. Otevřeno je od 14 do 18 hodin. Více na www.pragoclub.com.

Nejbližší železniční stanice: Praha-Vysočany, Praha-Holešovice, Praha hl. n.



po celý rok

Na Karlštejně vás přivítají i v zimě

K bývalým šlechtickým sídlům, kde se konají prohlídky i v zimním období, patří také Karlštejn. Po lednové pauze je možné od února opět absolvovat základní prohlídkový okruh, v rámci něhož vás průvodce provede historickými interiéry dvou podlaží Císařského paláce a zavítáte i do Mariánské věže. Neminete Audienční síň se zachovalým dřevěným táflováním, kde Karel IV. přijímal návštěvy, nebo třeba císařovu ložnici s předměty, které patřily do osobního vlastnictví Otce vlasti. Aktuální informace o návštěvních době najdete na www.hrad-karlstejn.cz.

Nejbližší železniční stanice:
Karlštejn



leden až duben

Na skok k sousedům do bílé stopy

Rádi se v zimě projedete na běžkách? Z Liberce se můžete svézt přímými vlaky na zastávku Szklarska Poreba Jakuszyce a od peronu se vydat na lyžařskou túru. Jakuszyce patří k nejznámějším střediskům běžeckého lyžování v Polsku. Trať jsou vhodné jak pro začínající, tak i náročnější běžkaře. Dohromady měří bezmála sto kilometrů a jsou propojené s trasami v Česku. Díky klimatickým podmínkám se na Jakuszycké planině drží sněh až do pozdního jara. Tipy, kudy se na lyžích vydat včetně map, najdete na www.jakuszyce.info.pl (Trasy biegowie).

Nejbližší železniční stanice:
Szklarska Poreba Jakuszyce



do 3. března 2019

Za Broučky Zdeňka Podhůrského

Až do první březnové neděle jsou v pražském zámeckém areálu Ctěnice vystavené loutky, jejichž autorem je kreslíř a výtvarník arch. Zdeněk Podhůrský. Nechybějí ani loutky z osmidílného televizního večerníčku Broučci natočeného podle knižní předlohy Jana Karafiáta. V pěti výstavních sálech v přízemí ctěnického zámku také uvidíte autorovy kresby, náčrty nebo pracovní fotografie. Arch. Zdeněk Podhůrský byl mj. autorem loutek pro film Karla Zemana Cesta do pravěku a spolupracovali také na pohádkách Hrátka s čertem nebo Zlaté kapradí.

Nejbližší železniční stanice:
Praha-Kbely

Foto: Pragoclub, archiv Muzea hlavního města Prahy, Dreamstime.com

Železničář

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

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

