

# Železničář

2. ÚNORA 2017 | CENA 18 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



3

ROČNÍK XXIV

6-7 **ROZHOVOR**

O novele Zákona o dráhách či o problematických dodávkách vozů na linku Praha – Hamburk jsme hovořili s novým členem představenstva ČD odpovědným za úsek techniky, servisu a majetku **Miroslavem Kupcem**.



8-9 **ZPRAVODAJSTVÍ**

Pozitivní vývoj v počtu cestujících ve vlacích Českých drah pokračoval i loni, kdy národní dopravce přepravil celkem **171,491 milionu pasažérů**.

11-14 **TÉMA**

Přesně 40 lety začaly brány plzeňské lokomotivky Škoda opouštět elektrické lokomotivy dnešní řady **130**, kterým se přezdívá **Hrbatá nebo Velbloud**.

15 **LIDÉ A PŘÍBĚHY**

Vlakvedoucí ústeckého regionálního pracoviště ZAP ČD **Jiří Coller** se stal svědkem mnoha příhod. Nejhlouběji se mu do paměti vryla tragická událost ze září roku 2015.



16-17 **RECENZE**

Výpravní budovy v **Lovosicích a Kralupech nad Vltavou** patří mezi budovy postavené za komunismu a obě leží na páteřní trati z Prahy do Drážďan. Jaké jsou ale hospody skryté v jejich útrobách?



18-19 **CESTOPIS**

I v Evropě se můžete setkat s bizarními státy, které spíše připomínají některou z banánových republik Střední Ameriky. Takovou zemí je i **Podněstersko**.

20-21 **HISTORIE**

V minulosti byla železnice jedním z nejdůležitějších pomocníků **pivovarů** při exportu zlatavého moku nejen do zemí koruny české či Evropy, ale i do vzdálených koutů světa.



**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. | e-mail: [zeleznicar@cd.cz](mailto:zeleznicar@cd.cz) | web: [zeleznicar.cd.cz](http://zeleznicar.cd.cz)  
**ŠÉFREDAKTOR:** Petr Slonek | **VEDOUcí ODDĚLENÍ:** Václav Rubeš | **GRAFICKÁ ÚPRAVA:** SevenArt, s.r.o. | **ADRESA REDAKCE:** Železničář, České dráhy, a. s., Generální ředitelství, nábř. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1 | **INZERCE A PŘEDPLATNÉ:** Eva Balíková, tel. 720 797 020, e-mail: [balikova@gr.cd.cz](mailto:balikova@gr.cd.cz) nebo [www.cdprovas.cz/predplatne](http://www.cdprovas.cz/predplatne). **UZÁVĚRKA INZERCE** je dva týdny před vydáním.

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

**TITULNÍ FOTO:** MICHAL MÁLEK, lokomotiva řady 130 na trati č. 010 nedaleko Týnce nad Labem





## SLOVO ÚVODEM

Vážení čtenáři,

jednoprocentní meziroční růst počtu cestujících, který jsme zaznamenali v loňském roce, je další dobrou zprávou pro nás všechny. Jedná se o více než 1,75 milionu lidí navíc. Setrvalý pozitivní trend, který trvá již od roku 2010, svědčí nejen o tom, že jsme masivními investicemi do vlaků přilákali nové cestující, ale zároveň nám tím zákazníci vystavili účet za to, jak se o ně staráme. A není to vůbec špatný výsledek! Tím spíše, že nižší ceny benzínu a nafty nahrávaly přesunu lidí zpět do automobilů.

Právě kvalita servisu, pohodlnost odbavení a spolehlivost jsou přitom rozhodujícími faktory pro udržení loajality cestujících. V době postupného otevírání trhu osobní železniční dopravy je vysoká úroveň zákaznického servisu stejně důležitou konkurenční výhodou, jako je vlastnictví vozidel nebo profesionální zázemí pro opravy a provoz. Jsem proto rád, že právě tento aspekt našeho byznysu dál úspěšně rozvíjíme a od wi-fi či minibarů se posouváme o úroveň výš.

Z poslední doby bych rád připomenul například zákaznický mimořádně úspěšnou mobilní aplikaci Můj vlak, nový komunikátor pro rychlé předávání informací z dispečinku do provozu, nebo zcela nové, uživatelsky mnohem přívětivější webové stránky, které právě v této době postupně spouštíme. Už samotný fakt, že národní dopravce při své velikosti a rozsahu dopravy, umí aktivně využívat moderní technologie a komunikovat se zákazníky například prostřednictvím sociálních sítí či youtuberů, svědčí o vysoké ambici a schopnosti obstát na volném trhu.

Co se služeb na palubách vlaků týče, za konkurenty už dávno nezaostáváme. A máme i řadu naprosto unikátních dovedností. Kupříkladu jsme loni přepravili více než 10 tisíc invalidů, z nichž celkem 5 957 využilo objednávkového systému. Denně tak přepravujeme více vozíčkářů než v 90. letech za celý rok. Neznám jiného dopravce, který by u nás tuto službu poskytoval v takovém rozsahu a v celé síti, včetně možnosti využívat již třiadvadesát plošin. Síťové zajišťování služeb napříč republikou dnes lidé považují za samozřejmé. Že si můžou v pokladnách Českých drah kdekoli v republice koupit jízdenku odkudkoli kamkoli, že na jednom místě dostanou informace o omezeních provozu nebo že si kolo naloží v Olomouci a vylodí v Chebu, to všechno je ale možné jen díky tomu, že základní dopravní obslužnost objednává stát a kraje u národního dopravce.

I to je silná zbraň v soutěžích o jednotlivé linky či celé provozní soubory, které nás v příštích letech čekají. Naším cílem bude udržet dominantní postavení na trhu a abychom toho dosáhli, potřebujeme mít na své straně naše zákazníky. Nepodceňujeme proto kvalitu servisu a dbáme na to, aby byl v daných podmínkách vždy co možná nejlepší. Aby se k nám cestující vždy rádi vraceli a aby pro ně České dráhy byly první volbou. Národní dopravce má co nabídnout, kvalitní personál nevyjímaje.

## UVÁZLO V REDAKČNÍ SÍTI



Loňskou podzimní jízdu retro Ostravanu si nenechal ujít **František Navrátil**. Legendární vlak zachytil na spojnici u Přerova. To **Martin Válek** v letošním na sněh bohaté zimě dal přednost speciálnímu pluhu s označením KSP 441S. Zvěčnil jej na nádraží v Liberci během ledna při jedné z letošních pracovních cest.



**Pavel Krtek**

předseda představenstva ČD



### Absolventi dostali certifikát za úspěšné zvládnutí kurzu

Celkem 28 účastníků přednášek v rámci Univerzity třetího věku obdrželo 23. ledna ve Vládním salonku na pražském hlavním nádraží certifikát o absolvování kurzu Železniční doprava. Ten zajistilo ČVUT ve spolupráci s Českými drahami. Kurz se uskutečnil od října 2016 do poloviny ledna 2017 a absolventi díky němu pronikli do složitého a komplexního systému železniční dopravy. I když byl zaměřen na laiky, zúčastnilo se ho také několik bývalých pracovníků dráhy, kteří se chtěli dozvědět něco z oblastí železnice, jimiž se sami nezabývali. Kurz měl formu 13 přednášek a dvou exkurzí a byl rovnoměrně rozdělen na čtyři bloky. Absolventi se dozvěděli zajímavosti z historie železnice, organizace a plánování železniční dopravy, dopravní technologie, konstrukce železničních tratí a stanic a z řízení železničního provozu. (red)

### Systém GSM-R umožní i nasazení ETCS

Trat' z Berouna do Plzně je od podzimu pokryta systémem GSM-R. Ten zajišťuje mobilní telefonní a datovou komunikaci pro potřeby provozu, tedy hlasovou komunikaci, komunikaci s vozidly, zasílání zpráv, datové služby a dále aplikace pro vytváření speciálních uživatelských skupin. Díky tomu je významná část III. koridoru pokryta signálem v kvalitě, která odpovídá mezinárodnímu standardu EIRENE a zároveň umožňuje nasazení zabezpečovacího systému ETCS. SŽDC nechala v rámci projektu vybudovat základnové stanice, které zajišťují šíření signálu a spojení mezi uživatelem sítě a jejím centrálním spojovacím systémem. S rozšířením sítě byla zvětšena i centrální spojovací a řídicí část systému. Doplněna byla také nezbytná pozemní telekomunikační infrastruktura. Protože jde o fázovaný projekt, byly i náklady rozděleny do dvou částí. Celkové náklady první fáze jsou více než 120 milionů korun. SŽDC předpokládá, že celkové výdaje se vyšplhají na více než 450 milionů korun. Většinu však pokryjí peníze z EU. (hol)



### ČD představily na

Brněnské výstaviště nedávno opět hostilo tradiční veletrhy cestovního ruchu GO 2017 a Regioutour. Do areálu tak od čtvrtka 19. ledna zavítala odborná i široká veřejnost, která si ve dvou největších pavilonech přišla na své. Mezi více než osmi stovkami vystavujících firem nechyběli ani zástupci společnosti České dráhy. Velkou skleněnou expozici ČD organizátoři umístili do pavilonu P. Národní dopravce v Brně představil nejen novinku letošního jízdního řádu Jižní expres, který v historicky nejkratší době spojuje Prahu s Českými Budějovicemi, ale také řadu produktů jako zákaznickou kartu IN 25. Pro prv-

### Vozy RegioShuttle posilují bezbariérovost

Díky dlouhodobé nájemní smlouvě s německou dopravní společností Vogtlandbahn pomáhají na Podorlicku zabezpečovat regionální dopravu čtyři starší, avšak bezbariérové motorové vozy od švýcarské firmy Stadler. Jejich novější tuzemské modifikace pod názvem RegioSpider jezdí již na Vysočině, na Liberecku a Českomoravsku. Oproti verzi vyrobené přímo pro České dráhy mají „žluté“ RegioSpidery vestavěný místo italských motorů Iveco Cursor od německé firmy MAN. Zapůjčené stroje navíc disponují odlišným řízením, jsou jednodušeji vybavené a chybí v nich zabezpečovač typu MIREL. Vozidla jsou běžně k zastavení mezi Častolovicemi a Solnicí, ale i mezi Doudleby nad Orlicí a Rokycnicí v Orlických horách. (mah)





## veletržích novinky

ní stovku zájemců měly hostesky připraveny stokorunový slevový poukaz na nákup aplikace na jeden nebo tři roky. Mezi další představované služby patřil třeba Výjezdní vlak Českých drah. Od roku 2014 dopravce zařadil do svých standardních obchodních nabídek možnost rezervace velkoprostorového vozu pro potřeby firemních akcí. Součástí této nabídky je i gastronomický servis. Obsluha stánku, kterou zajišťovaly zaměstnankyně brněnského ČD centra, zodpovídala dotazy především na cestování vlakem po českých regionech nebo na dálkové spoje do evropských měst. (mah)



FOTO: ČD, SŽDC

### Spolupráce s polským dopravcem se změnila

S novým jízdním řádem 2017 se změnila i spolupráce Českých drah a polské společnosti Przewozy Regionalne na hraničním železničním přechodu Lichkov – Międzyzlesie. Cestující již nemohou využít výhod přímého spojení s dolnoslezskou metropolí Wrocławí, neboť od loňského 11. prosince je přeshraniční regionální železniční doprava zajišťována sice navazujícími vlaky obou dopravců, ale nově s nutností přestupu v obou pohraničních stanicích. Přeshraniční úsek, zasazený do malebného sedla na úpatí Orlických hor a masivu Králického Sněžníku, obsluhuje buď česká souprava s obousměrným přestupem v Międzyzlesie nebo polská elektrická jednotka s přestupem v Lichkově. České dráhy nasazují na přeshraniční spoj soupravu z vozu řady B a BDs v čele s elektrickou lokomotivou řady 163, upravenou pro provoz na polské železniční síti. Przewozy Regionalne sjednotily vozbu na vlacích v úseku Wrocław – Międzyzlesie, která je nyní zajišťována polskými jednotkami řady EN 57. Přímé spojení Wrocławí s Pardubickým krajem je tématem, o němž se stále živě diskutuje. (mah)



### Dotace přispěly k opravě historického vozu

Z dotačního programu Ministerstva dopravy ČR číslo 127 64 s názvem Podpora obnovy historických železničních kolejových vozidel získal národní dopravce v roce 2016 dotaci ve výši 602 tisíc korun. V rámci tohoto programu byl ve společnosti Krnovské opravy a strojírny opraven historický osobní vůz 55 54 24-21 229-1 původního označení Ce 3-3152. Na nově zrekonstruovaný vagon se mohou těšit cestující již od této sezony, kdy se s ním setkají na nostalgických vlacích nejen v okolí Brna, ale také v celém Jihomoravském kraji. Postupně se tak zvyšuje kultura cestování i ve vlakových spojích, které České dráhy provozují pod názvem ČD Nostalgie. (red)



Trať mezi stanicemi Ústí nad Labem-Střekov a Děčín východ byla nedávno uvedena do technického stavu odpovídajícího evropským parametrům a standardům. V rámci projektu vyměnila Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) železniční svršek, technologii nejstarších přejezdových zabezpečovacích zařízení a nahradila původní hradla Svádov a Těchlovice hradly automatickými, která umožňují zabezpečené jízdy vlaků v obou směrech po obou kolejích. Součástí stavby byl také přesun zastávek Svádov a Těchlovice blíže obcím. Jejich součástí jsou bezbariérová nástupiště. Celá stavba vyšla na bezmála 430 milionů korun bez DPH, více než polovinu ale zaplatí EU. (hol)

Zastávky v údolí Labe už stojí blíže obcím

# Musíme chránit obchodní zájmy naší firmy

Nejen o novele Zákona o dráhách, poruchových vlacích InterPanter, problematických dodávkách vozů na linku Praha – Hamburk, ale i o záměrech v oblasti údržby a oprav vozidel jsme hovořili s novým členem představenstva Českých drah odpovědným za úsek techniky, servisu a majetku Miroslavem Kupcem. Tvrdí také, že konkurenci na kolejích lze vnímat jako hnací motor pro další zlepšování práce národního dopravce.

MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOR

## Mezi odbornou veřejností se v poslední době hodně hovoří o novele Zákona o dráhách. Co to bude znamenat pro ČD a jaké povinnosti z ní vyplynou?

Zjednodušeně řečeno, novela ukládá stávajícím dopravcům, kteří již mají fungující vlastní zázemí, umožnit přístup dalším dopravcům k vybraným zařízením, jež jsou nezbytná pro provozování drážní dopravy. Hlavní změna spočívá v povinnosti zpřístupnit nediskriminačně jiným dopravcům zejména veřejné prostory nádraží, vlečky a čerpací stanice trakční nafty. To vše včetně odpovídajícího personálu musíme od 1. dubna vyčlenit do samostatné organizační složky zvané Zařízení služeb. Ceny za služby, které budou České dráhy v budoucnu jiným dopravcům účtovat, se stanoví na základě transparentních kalkulací a zahrnovat budou ekonomicky oprávněné náklady, včetně přiměřeného zisku. Na základě dalších pravidel musíme v případě našich kapacitních a technologických možností za úplatu umožnit jiným dopravcům nediskriminačním způsobem přístup i k dalším zařízením, jako jsou myčky, sanitární koleje, ale i opravárenská a servisní pracoviště. Je to pro nás velká změna, máme na to málo času, a proto na přípravách pracuje tým těch nejlepších odborníků, které České dráhy mají k dispozici. Velkou změnu očekáváme i v přístupu našich zaměstnanců. Nemá smysl se jakkoli bránit liberalizaci trhu, ale naopak nově vzniklou situaci musíme využít ve prospěch nejen veřejné dopravy a cestujících, ale v neposlední řadě i pro České dráhy. Musíme se snažit, více než doposud, hospodárně využívat naše kapacity, a v případě jejich nevyužití pro vlastní potřebu je za úplatu poskytovat ostatním. Tím získáme tolik potřebné peníze do našeho rozpočtu.

## V jakém stavu se v současné době nachází projekt synergie údržbářských a opravárenských kapacit v rámci Českých drah?

V rámci nových pravidel přijatých Evropskou unií pro železniční odvětví se předpokládá organizační a nákladové oddělení provozování kolejových vozidel od jejich oprav a údržby. V současné struktuře naší firmy máme tyto dva procesy pohromadě v rámci výkoných jednotek – Dep kolejových vozidel. K chystané změně synergie máme tedy minimálně dva důvody. Tím prvním je legislativa. Druhým argumentem, pokud zůstanu u údržby a oprav, je nutnost řídit údržbu a opravy kolejových vozidel Českých drah z jednoho místa. Chceme zefektivnit řízení a optimalizovat vlastní opravárenské kapacity v celé síti Českých drah. Pokračují práce na projektu optimalizace naší opravárenské základny, kde by výsledkem měla být fungující síť pracovišť pro běžné opravy a kontroly kolejových vozidel. Jejich

umístění pak musí odpovídat jejich oběhu. Dále musíme vybrat několik pracovišť pro uskutečnění vyšších stupňů oprav. Vybraná místa budeme postupně modernizovat, smysluplně v nich investovat do zvyšování kvality a produktivity práce. Některé zásadní změny chystáme i v logistice náhradních dílů. Naším cílem je rozdělení provozu a údržby do dvou samostatných organizačních výkoných složek, které budou součástí úseku kolejových vozidel. Kdy to přesně bude, není zatím jasné, ale osobně bych byl rád, kdybychom to stihli ještě v tomto roce. Důležité však je, že v rámci personálních a manažerských změn, které v úseku kolejových vozidel nastávají, budeme údržbu a provoz již brzy řídit z jednoho místa, čímž vytvoříme lepší podmínky pro zvyšování disponibilní koleje vozidel a snížení nákladů.

## Jaké významné stavební investice plánujete v nadcházející době v jednotlivých depech kolejových vozidel?

V tomto a příštím roce nás čekají významné investice v opravárenství. Tou hlavní je podúrovňový soustruh, včetně nové haly v pražském depu v Michli. Jeho pořízením zásadně změníme podmínky renovace dvojkolí bez nutnosti jeho demontáže. A to zejména u vysokorychlostních vozidel, včetně dosud nepoužívaného preventivního soustružení kol. K tomu budeme stavět halu pro údržbu a opravy jak vícevozových elektrických jednotek v Brně, tak i diesellových v Rakovníku. Prodloužíme halu opravny vozidel a souprav v pražské Michli, vybudujeme myčku v Českých Budějovicích a chceme například investovat do defektoskopických zařízení. To vše téměř za miliardu korun s cílem zvýšit bezpečnost a spolehlivost našich kolejových vozidel. Zlepšit tím chceme i pracovní podmínky našich zaměstnanců.

## Kdy se mohou cestující těšit na redesign vlaků Pendolino a jak bude vypadat?

Cílem redesignu je kompletní rekonstrukce interiéru, chystá se renovace obložení stěn a stropů, sedadel, výměna osvětlení nebo instalace nového informačního systému. Kompletní rekonstrukci pak čeká bistrovůz. Předpokládáme, že všech sedm jednotek projde těmito úpravami do konce příštího roku. Zároveň se budeme snažit, aby doba odstavení každé soupravy z důvodu rekonstrukce interiéru byla co nejkratší.

“  
Neuspokojivou situaci důrazně řešíme s vedením výrobce. Věřím, že se pozitivní změny ve spolehlivosti jak InterPanterů, tak i ostatních vozidel ze Škody Transportation dostaví v řádu týdnů.”



**V poslední době se „nedaří“ jednotkám InterPanter, které jsou často pro poruchy odstaveny. Částečně se to týká i některých RegioPanterů. Daří se vám tento negativní jev eliminovat? Jak komunikujete s výrobcem?**

S provozem nízkopodlažních jednotek od Škody Transportation, a zejména s InterPantery, máme opravdu velké starosti. Denně je ze čtrnácti jednotek třeba až pět mimo provoz. Negativní dopady eliminujeme pouze nasazením náhradních „klasických“ souprav, což nás jako národního dopravce obchodně velmi poškozuje. Nechci se pouštět do detailů, o jaké závady se jedná, ale podstatné je, že neuspokojivou situaci velmi důrazně řešíme s vrcholovým vedením výrobce. Pevně věřím, že se pozitivním změny ve spolehlivosti jak InterPanterů, tak i ostatních vozidel pocházejících od firmy Škoda Transportation dostaví v řádu týdnů.

**Zůstaňme ještě u kolejových vozidel. Jak hodnotíte poslední projekty z šumperské továrny Pars nova, konkrétně vozy pro linku Praha – Hamburk?**

Pro projekt dálkové dopravy Praha – Berlín – Hamburk jsme se ve spolupráci s německým dopravcem DB rozhodli modernizovat celkem 93 vozů různého provedení. Soutěž vyhrála společnost Pars Šumperk, která je součástí firmy Škoda Transportation. Projekt bohužel od samého počátku provázejí potíže. Jde nejen o nedodržování termínů, ale i o řadu závad u modernizovaných celků. Tyto systémové závady místy doplňuje i nekvalitní dílenské zpracování a nedodržování technologií oprav. Od dodávek prvních vozů v prosinci 2015 věnuje národní dopravce tomuto projektu spoustu energie a času a děláme všechno proto, abychom eliminovali důsledky nekvalitní práce dodavatele vůči našim obchodním zájmům. Zmíněná jednání s vrcholovým vedením Škody Transportation se vztahují i na tyto vozy. Jsem rád, že se situace v posledních týdnech v případě odstraňování garančních závad společností Pars znatelně zlepšila.

**Protože máte na starosti i správu majetku, nabízí se otázka, co a jak dále s dvěma významnými nádražími v rukou Českých drah, tedy pražským Masarykovým a brněnským hlavním?**

Masarykovo nádraží a jeho okolí dozná v příštích letech zásadních změn. Naše dlouhodobá spolupráce se společností PENTA Investment vyústí v realizaci několika okolních staveb, úpravu okolí, i samotnou rekonstrukci nádražní budovy. Po nezbytných archeologických průzkumech se má začít stavět již v závěru tohoto roku. Celý projekt je velkorysý a podle mého názoru se máme na co těšit. V případě hlavního nádraží v Brně je situace mnohem složitější, a to zejména vzhledem k nekonečným diskuzím na téma jeho budoucího umístění. Tak jako u projektu Masarykova nádraží spolupracuje národní dopravce v Brně s developerem na základě uzavřené smlouvy. V tomto případě se snažíme, aby se budovy v areálu dnešního nádraží začaly co nejdříve rekonstruovat a komerčně využívat s cílem maximálního finančního výnosu pro České dráhy. ◆

## MIROSLAV KUPEC

Po absolvování strojní fakulty ČVUT v Praze nastoupil v roce 1983 do Poldi Kladno, kde po dvouleté praxi začal pracovat jako vedoucí provozu. V roce 1990 vyhrál výběrové řízení na pozici generálního ředitele ČKD Slaný, později působil ve společnosti F. X. Meiller, kde se od roku 1994 stal jednatelem a výkonným ředitelem. Od roku 2001 vykonával funkci předsedy představenstva a generálního ředitele firma Škoda Machine Tool v Plzni a Škoda Vagonka v Ostravě. Od roku 2009 se věnoval soukromému podnikání. O čtyři roky později nastoupil do společnosti ČD Cargo jako ředitel opravárenství. Od počátku roku 2014 až do prosince 2016 pracoval ve funkci vrchního přednosty DKV Praha, odkud přešel do vedení národního dopravce.

# Cestujících ve vlacích ČD opět přibylo

Pozitivní vývoj v počtu cestujících, kteří využívají vlaky Českých drah, pokračoval i v loňském roce. Národní dopravce v tomto období přepravil celkem 171,491 milionu cestujících, což je o 1,775 milionu více než v předchozím roce. Znovu se tak potvrdil trend, který podnik zaznamenal již v roce 2010. Od té doby stoupl celkový roční počet zákazníků z původních 163 na loňských 171,5 milionu.

REDAKCE | FOTO: ARCHIV ČD

Přibližně roste také přepravní výkon, loni meziročně o 210 milionů osobokilometrů (oskm) na celkových 7,380 miliardy oskm. V letech 2010 a 2016 stoupl přepravní výkon již o 827 milionů oskm, z původních 6,553 na současných 7,380 oskm. Na jednoho Čecha tak připadá přibližně 17 až 18 cest vlakem ročně. Díky tomu drží obyvatelé České republiky první místo v počtu cest vlakem mezi novými členskými státy Evropské unie. Na každého obyvatele včetně seniorů a kojenců připadá ročně

přibližně 700 kilometrů ujetých ve vlacích národního dopravce. To je, jako by každý obyvatele České republiky podnikl alespoň jednou ročně cestu vlakem na trase Praha – Ostrava – Praha.

## Nárůst doma i v zahraničí

„Více cestujících jsme zaznamenali jak ve vnitrostátní, tak mezinárodní dopravě. V té nám přibylo přibližně půl milionu zákazníků. Největší růst zájmu byl o cesty do Rakouska, pozitivně se vyvíjely přepravy na jižní Slovensko a do Maďarska a mírný růst jsme zaznamenali

i na přechodech do Polska,“ řekl předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Pavel Krtek.

A podobně to bylo i ve vnitrostátní dopravě. „V tomto případě se zvyšuje zájem o cestování hlavně na expresních linkách, kde jsme nasadili moderní soupravy a v uplynulých letech rovněž zkrátily cestovní doby. Jsou to například relace Praha – Plzeň – Cheb, Praha – České Budějovice, dlouhodobě roste zájem o cestování vlakem mezi Prahou a Brnem a v posledních dvou letech jsme zaznamenali také růst počtu cestujících na lince mezi Prahou a severní Moravou,“ doplnil Pavel Krtek.

Oživení zaznamenala také letní prázdninová doprava, když České dráhy zavedly týdenní prázdninovou jízdenku. Díky tomu loni prodaly dvojnásobný počet celostátních síťových prázdninových jízdenek, výhodných pro letní cesty a poznávání Čech, Moravy a Slezska.

S houstnoucí silniční dopravou ve velkých aglomeracích, jako je Praha nebo Brno, a s rozvojem systémů integrované dopravy v dalších regionech, například spuštěním celokrajského integrovaného dopravního systému Ústeckého kraje, roste také počet cestujících v příměstské dopravě. „V rámci integrované dopravy těží lidé z jednoduchého a cenově výhodného odbavení jednou jízdenkou u více dopravců. Mohou tak snadno kombinovat vlaky Českých drah, linkové autobusy i městskou hromadnou dopravu. Tím se stává veřejná doprava atraktivnější ve srovnání s cestami vlastním vozem,“ uvedl člen představenstva Michal Štěpán. České dráhy jsou nyní zapojeny do 13 různých integrovaných dopravních systémů po celé ČR. ◆

Vývoj počtu přepravených cestujících (v milionech)

Rok	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Počet	162,690	165,752	168,787	169,282	170,146	169,716	171,491



## DRÁŽNÍ ÚŘAD INFORMUJE

Statistiky Drážního úřadu za loňský rok dokazují, že se rapidně zvedl zájem o profesi strojvedoucího. Poprvé v éře úřadu byla překročena hranice jednoho tisíce žádostí, na základě kterých dochází k přezkoušení teoretických i praktických znalostí potřebných pro práci strojvedoucího. Zatímco v roce 2015 podalo žádost ke zkouškám 773 zájemců (o rok dříve to bylo ještě méně – 577 zájemců), v minulém roce úřad obdržel rekordních 1 013 žádostí. Ne každý však zkouškami prošel. Podle statistik testy úspěšně zvládlo 526 lidí, ti také mohli následně požádat o vydání licence strojvedoucího. Tato koncese opravňuje k řízení lokomotiv, jednotek a řídicích vozů na dráhách regionálních a celostátních. Zájem také roste o řízení drážních vozidel na vlečkách. Žadatelé, u kterých je úspěšně ověřena způsobilost k řízení, si mohou požádat o vydání tzv. průkazu způsobilosti osob. V roce 2016 úřad evidoval 679 žádostí o přezkoušení, v roce 2015 to bylo o 193 žádostí méně.



# Rakovnické motoráky získají nové zázemí

České dráhy v Rakovníku postaví novou opravárenskou halu pro údržbu motorových jednotek Regionova a vozů řady 810. Vyroste na berounském zhlaví a národní dopravce za ni zaplatí zhruba osmapadesát milionů korun. Hotovo by mělo být už v příštím roce. Současné technické zázemí je totiž značně zastaralé a nevyhovující.

JOSEF HOLEK | FOTO: ČD

Rakovnická provozní jednotka DKV Plzeň se v budoucnu rozšíří o novou halu s kolejištěm. V ní chtějí České dráhy opravovat a udržovat především motorové jednotky řad 810 a 914. Záměr již schválila dozorčí rada společnosti. Pracovat na novém zázemí se začne nejspíše letos na jaře, hotovo by mělo být do roka. Nyní lze provádět údržbu motorových jednotek jen v jednokolejně menší hale, která už kapacitně nevyhovuje.

„Nová správkárenská hala by měla stát v místě nyní již zbourané tankovací stanice, v těsné blízkosti berounského zhlaví. Projektanti se spolu se zástupci Českých drah byli na místě poprvé podívat už před pěti lety a po nějaké době naši lidé zadali vypracování projektu,“ uvedl Pavel Mrlík, vedoucí oddělení kvality a životního prostředí odboru kolejových vozidel ČD. „Tamní infrastruktura, tedy

včetně rotund a kolejišť, pamatuje z doby dávno minulé. Třeba rotundy jsou přizpůsobeny provozu z let 1890 až 1950,“ sdělil Mrlík. Nová hala bude po dokončení disponovat moderními sloupkovými kanály, technici tak budou moci v zahloubeném prostoru provádět kompletní údržbu včetně všech oprav. Zlepšit by se jim měly i pracovní podmínky.

## Do jednoho roka hotovo

Doprovce původně na stavbu vyhradil prostřednictvím schváleného investičního plánu určitou částku. Jenže podloží je v místě nestabilní, projekt musel být později přepraco-

## VÝSTAVBA V DATECH

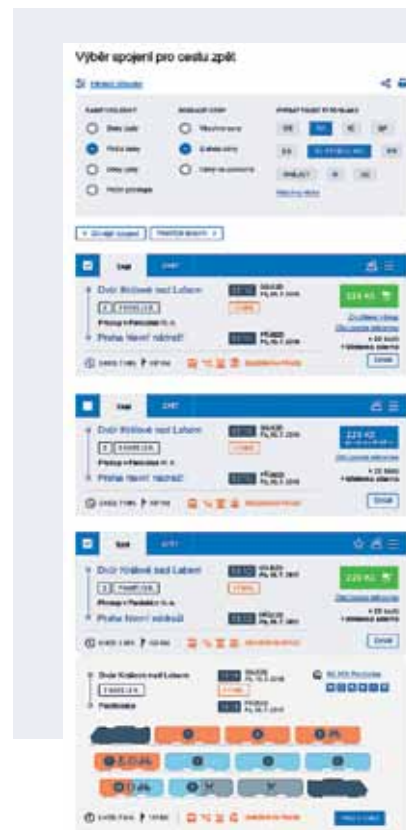
- na nově vybudovaném pracovišti bude možná údržba všech typů motorových jednotek
- hlavním prostorem bude dvoukolejná hala s přílehlým sociálním zařízením, dílnami a skladem o délce zhruba 70 metrů. Sloupkový kanál bude po celé délce jedné koleje
- ve výbavě bude i mostový jeřáb o nosnosti 5 tun

ván a konečné náklady se zvedly o více než třetinu. „Vzrostly hlavně kvůli sanaci spodku a zemní pláň, posunu silnoproudé přípojky a dalších inženýrských sítí a vůbec kvůli pilotovému založení haly,“ zdůvodnil navýšení rozpočtu akce Mrlík. Dělníci by podle něj mohli poprvé „kopnout“ zhruba do dvou měsíců, hotovo má podle současných plánů být příští rok na jaře. Spřaženou investicí bylo zbourání a přemístění tankovací stanice blíž k rotundě.

Provozní jednotka Rakovník nyní disponuje Regionovými a vozy řady 810, které zajišťují dopravní obslužnost na území Středočeského, Karlovarského, Ústeckého, Plzeňského a Libereckého kraje a na území hlavního města. Péče se zde dostává i rychlíkům nasazovaným na relaci Praha Masarykovo nádraží – Rakovník.



## NOVÝ WEB SE INSPIROVAL APLIKACÍ MŮJ VLAK



Koncem ledna se rozjel kompletně změněný webový portál [www.cd.cz](http://www.cd.cz) včetně e-shopu. Ten se designem hlásí k úspěšné mobilní aplikaci Můj vlak. Zákazníci Českých drah však o starou verzi hned nepřijdou, mezi oběma je totiž možné přepínat. To potrvá do druhé poloviny března, poté bude funkční už jen nový. Hlavní předností systému je především zjednodušení elektronického odbavení. Beze změn nezůstal ani uživatelský profil, cestující si může ukládat oblíbené spoje, vlaky, stanice anebo přiřadit příbuzné či kamarády do oblíbených záložek a využít je například při nákupu jízdenek.

Nový systém by měl být podle autorů jednoduchý a hlavně rychlý. To potěší i nezkušené uživatele internetu. „Méně je někdy více, a proto jsme se s kolegy rozhodli začít, jak se říká, na zelené louce a nešli jsme cestou postupného faceliftu stávajícího webu,“ uvedl Roman Menc, jeden z autorů projektu. Nejen proto zvolil tým autorů moderní 2D „flat“ design bez rušivých 3D efektů a barevných přechodů.

Vkusný design ocení i příznivci tabletů, webová verze je jim šitá na míru co do dotykového ovládání, tak i podpory vysokého rozlišení. Samozřejmě to ale neznamená, že by lidé nakupující na klasickém počítači

přišli zkrátka. Milovníci nákupů v mobilu mohou využít již Můj vlak. V plochem 2D designu lze totiž lépe zdůraznit důležité informace. To se například týká osobního profilu a uživatelské stránky s widgety, v nichž si budou moci cestující nastavit veškeré funkce. Na jednom místě si tak spraví věrnostní program, Peněženku na In Kartě, ČD Kredit nebo In Kartu jako takovou.

## Funkce rychlého nákupu

Profil si bude muset každý zákazník jednou nastavit. Nicméně web si ho už bude pamatovat. K němu si pak může přidat profil svého příbuzného nebo kamaráda, což je funkce usnadňující například nákup společné jízdenky. Systém pak například dokáže vyhledat optimální cenovou nabídku.

Autoři nastavili i jistou „rychlofunkci“. S její pomocí a prostřednictvím kreditového účtu si mohou cestující koupit jízdenku v několika málo krocích, bohužel bez doplňkových služeb. Tady vývojáři mysleli především na ty, kteří si kupují jízdenku pár minut před odjezdem vlaku.

Novinka je provázána i sociálními sítěmi Facebook, Instagram a YouTube, respektive profily národního dopravce.

(hol)



## Objednávkového systému využilo na 6 000 invalidů

Nový rekord v počtu registrovaných cestujících se zdravotním postižením, kteří si vyžádali asistenci od Českých drah při přepravě, padl v loňském roce. Služeb národního dopravce využilo podle objednávkového systému 5 957 zdravotně postižených, především osob na vozíku. To představuje o 12,5 % přeprav více než v roce 2015. Celkem vlaky ČD přepravily více než 10 tisíc invalidů.

PETR ŠTÁHLAVSKÝ | FOTO: ARCHIV ČD

České dráhy dnes běžně přepravují v jeden jediný den tolik předhlášených vozíčkářů, jako v 90. letech za celý rok. Nízkopodlažními vlaky cestují každý měsíc další stovky imobil-

ních cestujících bez nutnosti využití rezervčního systému. Ti využívají moderní nízkopodlažní vlaky a bezbariérová nástupiště na vybraných stanicích. „Zájem o cestování vlakem ze strany osob se zdravotním postižením nás velmi těší, i když tato přeprava má mnoho spe-

cifik. Pro jejich přepravu potřebujeme například speciální rampy a zdvihací plošiny, které v současnosti instalujeme především přímo do vlaků. Ve stanicích jich máme třiadevadesát, ve vozech našich vlaků jich je přes 600,“ uvedl Michal Štěpán, člen představenstva Českých drah odpovědný za osobní dopravu. Speciálně uspořádané jsou podle něj i vnitřní prostory, které musí být dostatečně velké pro pohyb na vozíku a umožnit jeho zajištění v oddíle pro cestující. Zvětšené přístupné prostory jsou i na sociálním zařízení. „Pro nevidomé vybavujeme soupravy systémem naváděcích majáčků nebo dálkovým otevíráním dveří slepečkou „vysílačkou“. Rychle rostoucí zájem o cestování ze strany osob se zdravotním postižením vnímáme jako největší ocenění změn, které pro jejich komfortní přepravu podnikáme, i když je ještě stále co zlepšovat,“ dodal Michal Štěpán.

### Na vozíku již v 4 914 spojích

V letošním jízdním řádu nabízejí České dráhy přepravu osob na vozíku ve 4 914 vlcích na území celé České republiky i do zahraničí. Je to o 258 vlaků více než v roce 2016. Nabídka bezbariérového cestování se rozšířila například na trase Praha – Pardubice – Česká Třebová – Brno o menší a středně velká města, jako jsou Přelouč, Choceň, Svitavy nebo Blansko. Počet bezbariérových spojů se rozšířil také na spojení Prahy, Ústí nad Labem a Děčína. Podstatně se tak zlepšila doprava pro handicapované z nejsevernějších oblastí Čech, ze Šluknovského výběžku, do Prahy a do dalších míst republiky.

Systém objednávky osob se zdravotním postižením, především vozíčkářů, kteří potřebují asistenci při svém cestování, zaznamenal za loňský rok celkem 7 150 objednávek, z toho bylo 5 957 cest realizovaných. Z uvedeného rozdílu větší část cest zrušili sami cestující, například ze zdravotních důvodů nebo změnili své plány. Pozitivní je, že pouze 5,8 % z těchto žádostí musel dopravce odmítnout z důvodu výluk či jiných překážek, které nedovolily zajistit bezpečnou přepravu a pohyb na vozíku.

Osobám se zdravotním postižením včetně vozíčkářů slouží také podrobný informační servis, objednávkový systém, přehled o přístupnosti stanic a vlaků a další informace na webu [www.cd.cz/bezprekazek](http://www.cd.cz/bezprekazek).



## LANOVKA NA JEŠTĚD PŘEPRAVILA LONI REKORDNÍ POČET LIDÍ

Lanovou dráhou na Ještěd v roce 2016 cestovalo přesně 300 917 lidí. Je to nejvíce od roku 1993. Největší zájem o přepravu zaznamenaly České dráhy v srpnu. Rekordní však byla v loňském roce i celková doba, kdy byla lanovka mimo provoz.

„Celkem lanovka nejezdila 42 dní. Za část mohou plánované odstávky – revize a výměna tažného lana a za část neplánovaná oprava ložiska napínacího lanáče a výměna budiče Ward-Leonardova soustrojí. Kvůli silnému větru byl provoz lanovky přerušovaný celkem patnáctkrát, a to několikrát i na celý den,“ upřesnil vedoucí lanové dráhy Vladimír Štěpán. Celkem lanovka uskuteč-

nila 11 499 jízd, od rekonstrukce v roce 1975 je jich už 497 671, dovršení půl milionu jízd se očekává na přelomu letošního března a dubna.

Ještědská lanovka patří mezi nejstarší klasické lanové dráhy. Byla vybudována na náklady tehdejších ČSD známou chrudimskou firmou František Wiesner. Stavba započala 15. června 1932 a dokončená lanovka byla uvedena do provozu 27. července 1933. V letech 1971 až 1975 prošla zásadní rekonstrukcí, čímž se zařadila k lanovkám světové úrovně. Rekonstrukci provedla firma Transporta Chrudim a provoz rekonstruované lanovky byl zahájen 31. 12. 1975.

(rap)



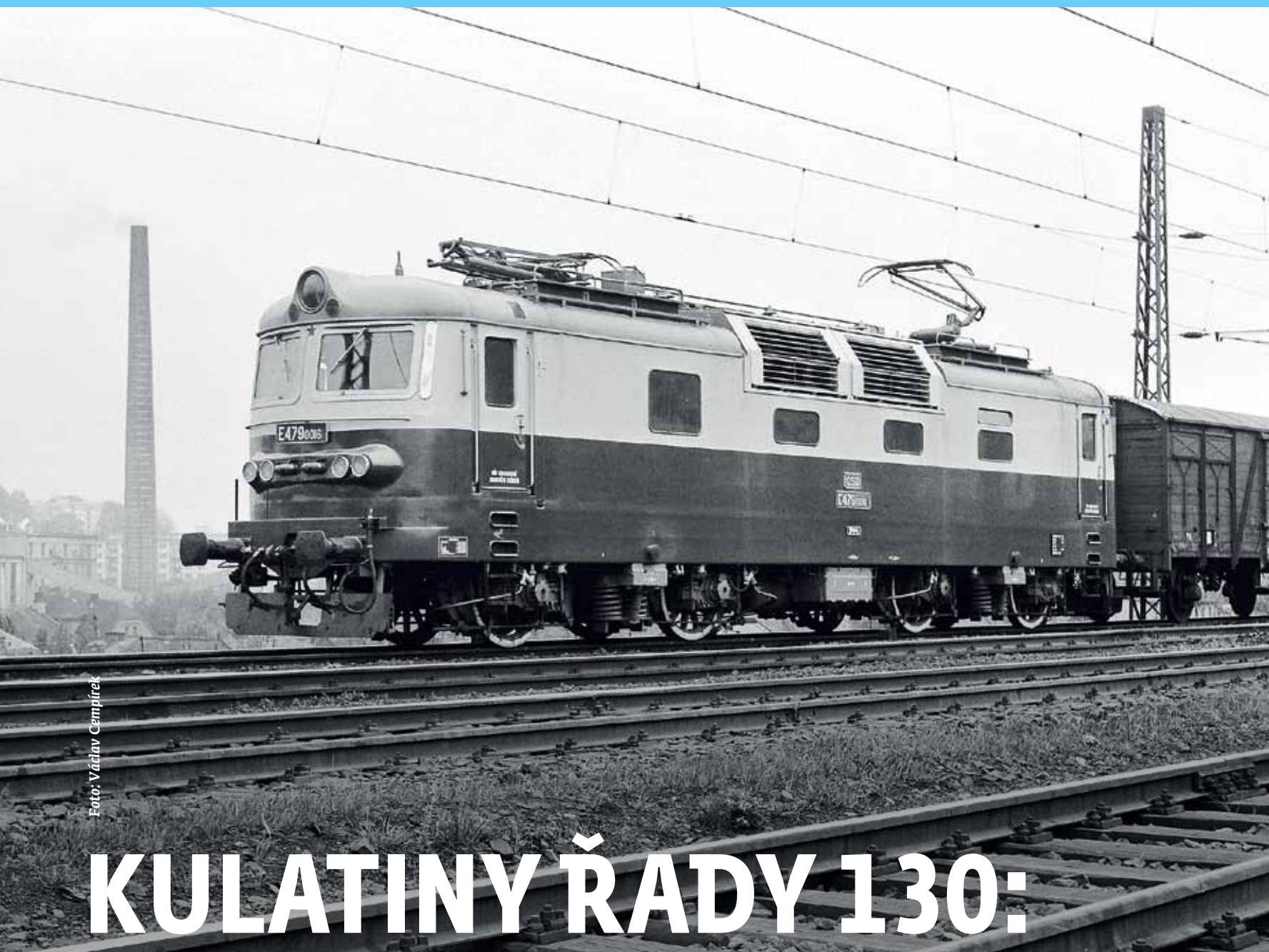


Foto: Václav Campířek

# KULATINY ŘADY 130: čtyři křížky na hrbu Hrbatých

**Přesně před čtyřmi desítkami let začaly brány plzeňské lokomotivky Škoda opouštět elektrické lokomotivy dnešní řady 130, pro které se díky jejich nápadně ze střechy vyčnívajícimu bloku chlazení vžily přezdívky Hrbatá nebo Velbloud. I když nejde o řadu proslulou nasazováním na elitní dálkové rychlíky, nebo která by byla vyhledávána železničními fanoušky pro svůj neotřelý design, žádný z fotografů před ní přístroj neschová a každý železničář se za ní neopomene ohlédnout.**

ROSTISLAV KOLMAČKA | FOTO: AUTOR

**K**aždý si uvědomí minimálně to, že kolem právě projela lokomotiva, která už odvedla v čelech vlaků neuvěřitelné množství práce, a navíc je za všech okolností spolehlivá, jednoduchá na údržbu a schopná zastat takřka jakoukoli práci za jediné podmínky – že bude mít nad sebou trolej pro napájení stejnosměrným napětím 3000 V. Na první pohled není Hr-

batá oproti jiným řadám nijak výjimečná. Když si ale tyto lokomotivy postavíme pod drobnohled, nějaké zajímavosti přeci jen najdeme. Jde například, zaměříme-li se na celou sérii dodanou k ČSD, o nejpočetnější řadu, která téměř celý svůj lokomotivní život prožila pohromadě v jednom lokomotivním depu (nejprve Česká Třebová, později Ostrava). Za vzácnost lze považovat také skutečnost, že i po čtyřiceti letech je celá flotila 40 dodaných strojů dodnes v provozu

a žádný z nich ani není dlouhodobě odstaven. Ba naopak lze říci, že jich po síti dnešní SŽDC jezdí dokonce více, než kolik jich bylo z výroby k ČSD dodáno. Kromě 40 strojů pro státní dráhy totiž bylo ve Škodovce vyrobeno ještě dalších 14 shodných lokomotiv pro použití na elektrárenských vlečkách v okolí Tušimic a z těchto lokomotiv byla jedna (stroj 130.042) v roce 2004 odprodána do majetku ČD. Dnešní ČD Cargo tedy provozuje 41 Hrbatých, ale i z původně vlečkových strojů je dnes možné některé potkat po celé ČR v čele nákladních vlaků privátních dopravců. Co jiného než právě předcházející věty nejlépe svědčí o oblíbě těchto lokomotiv u provozního personálu...

## Nástupce nákladních čtyřkoláků

Teď už se ale společně vraťme v čase o téměř půlstoletí zpět a připomeňme si okolnosti vzniku těchto skromných a dodnes jen těžko nahraditelných strojů. Posledními klasickými lokomotivami s neohospodárnou odporovou regulací výkonu, označovanými za I. generaci loko-



motiv Škoda a ve své podstatě konstrukčně vycházejícími ze známých Bobin dnešní řady 140, měly být dodnes sloužící nákladní Čtyřkoláky řady 123 (původně E469.3). Jejich výroba skončila v roce 1971 strojem E469.3030, jenž byl zkušebně osazen novým typem podvozků vyvíjených už pro modernější II. generaci lokomotiv Škoda. Tento stroj je pod označením 124.601 dodnes provozu na zkušebních okruzích v Cerhnicích – momentálně prochází rozsáhlou opravou a modernizací – a známý je mimo jiné tím, že díky své maximální rychlosti 200 km/h držel desítky let rychlostní rekord tuzemských lokomotiv.

Už od konce 60. let se v plzeňské lokomotivce připravoval projekt nových lokomotivních typů označovaných za II. generaci lokomotiv Škoda. Kromě mnoha inovací v elektrické i mechanické části, diagnostice závad a designu se u všech dalších vyráběných elektrických lokomotiv počítalo s výhradním využitím hospodárné tyristorové regulace

*Neodmyslitelně byly Hrbaté spjaty i s vlaky na trati z Chocně přes Hradec Králové, Nymburk, Lysou nad Labem a Prahu až do Berouna.*

*Foto: Josef Motyčka*

*Období 60. let je u většiny lokomotivních řad spojeno s nálety v pestrobarevných variacích. Hrbatým se vyhýbaly, výjimkou byl však atypický nátěr stroje 130.033, jak dokazuje snímek Pavla Stejskala z roku 1996.*



výkonu. Úplně posledními stroji dodanými k ČSD s odporovou regulací (už ale modernějšího provedení s trvale zatížitelnými odporníky z materiálu Fechrál) pak měly být elitní rychlíkové řady ES499.0 a E499.2 (dnes 350 a 150). Jejich vývoj začal už v 60. letech, přesto ale na ně byla aplikována řada prvků vyvíjených už pro lokomotivy II. generace.

Předpoklad bývalých ČSD z počátku 70. let minulého století, že všechny další vyráběné typy stejnosměrných lokomotivy už budou v provedení II. generace, však hlavně kvůli zdlouhavému vývoji polovodičové regulace výkonu poněkud nevyšel. Naléhavá potřeba dalších stejnosměrných lokomotiv si v roce 1975 vynutila výrobu dalších „odporových“ typů. Nejprve šlo o dvoudílné širokorozchodné E 469.5 pro nově budovanou slovenskou trať Haniska pri Košiciach – Maťovce a následně právě normálněrozchodné stejné E 479.0 (dnes 130). Obě tyto řady už měly trvale zatížitelné odporníky z Fechrálu – název je sestaven z chemických značek prvků použitých pro jejich výrobu, železo-chrom-hliník – uložené společně s ventilátory v samostatně demontovatelné chladicí sekci, tvořící onen charakteristický hrb uprostřed střechy. Ten se stal společným rysem všech zmiňovaných „mezigeneračních“ řad ES 499.0., E 499.2, E 469.5 a E 479.0.

### Výroba bez prototypů

Stroje E 479.0 se jako tovární typ Škoda 79E začaly v Plzni vyrábět na počátku roku 1977 na základě objednávky ČSD z 31. 7. 1974. Vzhledem k tomu, že šlo o lokomotivy sestavené téměř výhradně z osvědčených prvků, byla celá série 40 kusů vyrobena jednorázově bez prototypů a plynule na ni navázala i výroba zmiňovaných 14 strojů E 479.0041 až 054 pro elektrárenské vlečky v okolí západočeských Tušimic. Cena jedné lokomotivy E 479.0 byla stanovena na 3 212 000 Kč. Pro zajímavost – byla to cena o více než půl milionu nižší oproti ve stejné



← Ovládací pult lokomotivy 130.035

## TECHNICKÁ DATA

- Výrobce: Škoda Plzeň
- Tovární označení: 79 E 1
- Rok výroby: 1977 (jezdí dosud)
- Vyrobeno kusů: 54
- Uspořádání pojezdu: Bo´ Bo´
- Rozchod: 1 435 mm
- Trvalý výkon: 2 040 kW
- Maximální tažná síla: 228 kN
- Trvalá tažná síla: 147 kN
- Maximální rychlost: 100 km/h
- Vytápění vlaku: elektrické
- Provozovatelé: ČSD, ČD, SHD-DNT, Viamont, ČD Cargo, SD-KD, AWT, Transoda, Koleje Czeskie



Do první půlky 90. let byly stroje řady 130 oporou i pro osobní vozbu a to včetně rychlíků.

Foto: Pavel Stejskal

době k ČSD dodávaným motorovým Pilštykům řady T 466.0 o polovičním výkonu. Kromě moderních podvozků se zkráceným rozvorem a šroubovými pružinami v obou stupních vypružení, loukoťovými koly a inovovanými trakčními motory už byly lokomotivy vybaveny také polopantografickými sběrači, díky kterým je možné dnešní řadu 130 na první pohled odlišit od všech ostatních „bobinočních“ typů, a diagnostickým systémem hlášení poruch strojvedoucímu. Oproti předchůdkyním řad E 469.1, E 469.2 a E 469.3 měly stroje E 479.0 mírně zvýšenou maximální rychlost na 100 km/h, a tak přestože byly určeny primárně pro vozbu nákladních vlaků, hlavně z počátku vo-

zily poměrně často i osobní vlaky a některé rychlíky. Domovem všech lokomotiv ČSD se stalo depo v České Třebové, jehož dílenský personál se s novými lokomotivami rychle sžil a postupně se naučil zvládat i některé jejich počáteční neuhdy. Ty lokomotivám způsoboval především ne zcela dopracovaný diagnostický systém zbytečně komplikující řídicí obvody.

### Jezdily hlavně u České Třebové

Stroje byly provozovány především na všech elektrizovaných tratích v okolí České Třebové a Hradce Králové, velmi často také jezdily do stykové stanice elektrizačních soustav v Kutné Hoře přebírat vlaky od střídavoproudých kolegyně. V čelech nákladních vlaků bývaly k vidění i v Praze, Přerově, Valašském Meziříčí,

Ostravě či Žilině, co se osobní dopravy týče, vozily řadu let osobní vlaky i rychlíky na ramelech Česká Třebová – Praha, Česká Třebová – Přerov, a dále také „Brňáky“ mezi Hradcem Králové a Českou Třebovou. Neodmyslitelně byly Hrbaté spjaty i s osobními vlaky na trati z Chocně přes Hradec Králové, Nymburk, Lysou nad Labem a Prahu až do Berouna. V roce 1995 byla řada 130 krátce turnusována v osobní dopravě i na tehdy čerstvě elektrizované trati z Přerova do Nezamyslic, v letech 2000 až 2003 pak Hrbaté zajišťovaly téměř veškerou osobní vozbu na přilehlé trati z Nezamyslic přes Prostějov do Olomouce. Většinu popisovaných výkonů v osobní dopravě však koncem 80. a počátkem 90. let od Hrbatých převzali nově dodávané Peršingy řad 162 a 163.

Až po téměř třech desetiletích provozu na výkonech depa Česká Třebová, v roce 2006, zasáhly do inventárního stavu řady 130 první přesuny a část lokomotiv přešla do stavu DKV Ostrava, PJ Bohumín.



Velbloud a Hrbatá – nejrozšířenější přezdívky těchto lokomotiv



Strategicky patří tyto stroje i přes svůj věk mezi nosné řady ČD Cargo, bez kterých si lze provoz jen těžko představit a tak je k nim i přístupováno.

Soudobá podoba stotřícetek v nátěru společnosti ČD Cargo

### V provozu všech 41 strojů

A jaká je tedy současnost Hrbatých a jejich výhled do budoucna? Jak už bylo řečeno, v případě ČD Carga je provozováno všech 41 strojů, přičemž turnusováno je 28 z nich, i když v případě nákladní dopravy je turnusová potřeba teoretickým pojmem. Průměrný denní proběh rozpočítaný na každou jednotlivou lokomotivu přesahuje 300 kilometrů, což je úctyhodné číslo. Strategicky patří tyto stroje i přes svůj věk mezi nosné řady ČD Cargo, bez kterých si lze provoz jen těžko představit a tak je k nim i přístupováno. Lokomotivy se těší dobré údržbě a průběžně jsou přistavovány do oprav vyšších stupňů, zahrnující i některé dílčí modernizace. Vyvazovací opravám se nyní podrobují lokomotivy 130.023 v dílnách DPOV Přerov a 130.004 ve svém dřívějším domovišti v DKV Česká Třebová.

Pro zlepšení pracovního prostředí strojvedoucích jsou lokomotivy postupně vybavovány klimatizací kabin a velkou akcí, která se momentálně rozbíhá, je instalace zabezpečovače

ETCS na všechny stroje. Je tedy zřejmé, že svou pozici nosné lokomotivní řady si Hrbaté u ČD Carga ještě nějaký čas udrží.

Pro úplnost nelze nepřipomenout také osudy 14 lokomotiv čísel E479.0041 až 054, které byly jako vůbec první a na dlouhou dobu jediné elektrické mašiny pro napětí 3000 V vyrobeny pro vlečkový provoz. Ty se od svých drážních sestřiček na první pohled lišily jen absencí tabulek s označením, přidělená čísla měly na bocích i čelech pouze napatronována barvou. Protože ale v době jejich výroby ještě nebyly důlní dráhy v okolí Tušimic elektrizovány, začínaly i tyto stroje svůj provoz u ČSD. Jako pronajaté byly nasazeny u tehdejšího LD Ostrava s předurčením pro místní výkony v ostravském uzlu a osobní dopravu. Aby byl zachován jejich co nejlepší technický stav, byly nasazeny na turnusové výkony se stálým personálním obsazením. Se zahájením elektrického provozu na tratích SHD-DNT (Tušimice – Březno ke dni 5. 6. 1979 a Tušimice – Pruněřov v roce 1982) pak byly zapůjčené lokomotivy postupně předávány „domů“ do Tušimic.

Na těchto tratích jezdily stroje povětšinou ve dvojicích s často i více než 2 500 tun těžkými uhelnými vlaky a mimo své důlní dráhy se některá z nich dostala jen velmi vzácně. V roce 1994 byla po srážce s autobagrem sešrotována lokomotiva čísla 043, která je doposud jediným zrušeným strojem z celé 54 kusové řady.

Když v roce 2001 vznikla společnost Severočeské doly – Kolejová doprava (SD-KD), která až už při založení, nebo i následným odkupem získala většinu z průmyslových strojů řady 130, začaly se i Hrbaté nejvyšších čísel stále častěji objevovat v čelech nákladních vlaků na síti SŽDC v rámci podnikatelských aktivit SD-KD. Dnes jsou všechny tyto lokomotivy oděny do slušivých zeleno-černých barevných kabátek a rozhodně nejdou přehlédnout. ♦

← Stotřícítka v typických barvách společnosti Severočeské doly – Kolejová doprava.

Tento stav však trval jen krátce a už 1. 12. 2007

do lokomotivního života řady 130 zasáhla zásadní změna, kterou bylo převedení všech strojů do depa Ostrava v souvislosti se vznikem dceřiné společnosti Českých drah – ČD Cargo. Tímto dnem tedy definitivně skončilo nasazování Hrbatých na výkony v osobní dopravě, naopak jejich zařazování do čela nákladních vlaků se rozšířilo prakticky na celé území České republiky, samozřejmě tedy s omezením pouze na trati elektrizované stejnosměrnou proudovou soustavou. Několik lokomotiv navíc prošlo úpravami pro provoz v Polsku, kde se staly nástrojem nevyhnutelného konkurenčního boje v čelech vlaků společnosti Koleje Czeskie, která je polskou odnoží ČD Cargo.



## JIŘÍ COLLER

Pracuje u Českých drah od roku 1994. Rok po nástupu byl výhybkářem, poté se stal na dva roky průvodčím a letos oslaví dvacet let na pozici vlakvedoucího. Nejčastěji s vlaky vyjíždí na linku U28 z Děčína, přes příhraniční Bad Schandau a Sebnitz do Rumburku. Miluje lyžování a cyklistiku.

# Při nehodě se zranil, přesto pomáhal ostatním

Už přes dvacet let brázdí koleje vlakvedoucí ústeckého regionálního pracoviště Zákaznického personálu Českých drah Jiří Coller. Za tu dobu se stal svědkem mnoha příhod. Nejhlouběji se mu však do paměti vryla událost ze září roku 2015. Tehdy na šluknovském přejezdu při střetu vlaku s nákladákem málem přišel o život. Ač sám zraněn, pomohl strojvedoucímu i cestujícím. Za svůj čin byl nedávno oceněn vedením národního dopravce.

JOSEF HOLEK | FOTO: AUTOR, DRÁŽNÍ INSPEKCE

Ten den začal jako kterýkoli jiný. Děti už chodily po letních prázdninách týden do školy a na nástupišti děčínského hlavního nádraží panoval všední odpolední ruch. Krátce před patnáctou hodinou odtud vyrazila i zdvojená souprava jednotky Siemens Desiro na spoji Os 5449 mířící do Rumburku. Vlakvedoucí byl tehdy Jiří Coller. Zhruba dvě třetiny cesty se nic mimořádného nedělo. Až ve Šluknově se řadě lidí změnil život. Mezi nimi i zaměstnancům Českých drah.

Pondělí 7. září 2015, asi dvacet minut po šestnácté hodině, přišlo na operační středisko ústeckých záchranářů hlášení o dopravní nehodě vlaku a nákladního automobilu. Podle volajícího se událost stala na přejezdu v Rumburské ulici ve Šluknově. Na místo se okamžitě vydali hasiči, zdravotníci a policisté. A zatímco záchranné složky mířily k místu, uvnitř vlaku se odehrávalo drama. „Když jsme vyjeli ze Šluknova, zkontroloval jsem jízdní doklady a poté jsem zjistil, že jsou poškozené dveře na toaletě. Byly vypadlé z vodící lišty. Chtěl jsem je proto hned opravit. Krátce na to jsem ale už letěl vzduchem a narazil zá-

dy na jednu ze sedaček,“ vzpomíná dnes vlakvedoucí s tím, že si chvílku po ránech nedokázal uvědomit, co se stalo. Jen ležel na zemi kde si mezi křesly a vnímal, že se ho někdo ptá, zda je v pořádku a co ho bolí. Do toho se prostorem neslo sténání a nářek cestujících, kteří byli především v šoku. „Vstal jsem a pochopil, že jsme jistě do něčeho nabourali. Přitom jsem běžel k strojvedoucímu,“ vypráví dále. Bylo mu jasné, že náraz vlaku do čehosi musel stanoviště zcela zdemolovat.

### Malá Studénka

U těžce zraněného kolegy už byl cestující, shodou náhod záchranář. „Podal jsem mu lékárničku a šel se starat o pasažéry. Bylo jich celkem třináct. Některé jsem vyvedl ven z vozu, jiní odešli sami. Staral jsem se pak hlavně o to, aby nenastala panika. Pravda je, že někteří cestující upadali do šoku, ale podařilo se je uklidnit,“ popisuje. U strojvedoucího, který utrpěl zranění nohou a obličeje, zůstal jen zdravotník. „U stanoviště bylo málo místa, tři už bychom se tam nevešli,“ vysvětluje Coller s tím, že Desiro po nárazu do kamionu naloženého šterkem vykolejilo. To už ale na místo dorazily složky Integrovaného zá-

chranného systému, opodál přistával vrtulník a celou situaci už měli pod kontrolu záchranáři.

Smůlou bylo, že nedaleko přejezdu zrovna opravovali silničáři most a provoz regulovali semaforem. Bohužel se rozsvítila zelená, šofér nákladáku přehlédl zapnutou červenou signalizaci na přejezdu a vyrazil. Po střetu zůstal kolos převrácený na boku a jeho řidič vyvázl bez zranění. Různá lehká zranění nebo pohmožděniny si odnesli i cestující z vlaku. Škoda byla odhadnuta na 13,5 milionů korun, přičemž deset milionů činila na jednotce Desiro, dva miliony na trati a milion a půl na nákladním automobilu.

### Nohy strojvůdci zachránili

A Jiří Coller? Nakonec vyvázl s hnudou krční páteří. „Šel jsem na pár dní na nemocenskou a pořád jsem přemýšlel o tom, co se vlastně stalo. Měsíc jsem doma nemluvil. Přemýšlel jsem, co jsem mohl udělat lépe, co mohlo být jinak. Teprve pak mě navštívil jeden kamarád strojvedoucí, popovídali jsme si a už to bylo lepší,“ ohlíží se Jiří Coller. Dnes s odstupem času připouští, že vše se podařilo zvládnout dobře? „Když jsem se uzdravil, měl jsem strach z toho, jak se budu ve vlaku chovat, ale dostal jsem se z toho rychle. Takové věci k profesi prostě patří. Kdybych si je měl tolik připouštět, nesměl bych vlézt do vlaku,“ dodává.

Strojvedoucí Desira Martin Souček však dopadl o poznání hůře. Z místa neštěstí ho s otevřenými zlomeninami nohou a poraněným obličejem transportoval vrtulník do ústecké nemocnice. Později Jiřímu Collerovi vyprávěl, že aktivoval rychlobrzdu a snažil se ze stanoviště utéci. V momentě nárazu mu ale trosky podtrhly nohy. „Nyní je v invalidním důchodu. Předpokládám, že je zdravotnictví na tak vysoké úrovni, že ho dají lékaři dohromady,“ věří vlakvedoucí. Optimismus neztrácí ani jeho další kolegové. „Chodí o holích a všemožně rehabilituje. Snad se k nám za čas vrátí,“ uzavírá přednosta PJ Děčín Michal Tarkoš. ◆

## STŘETNUTÍ NA PŘEJEZDU VE ŠLUKNOVĚ

V pondělí 7. září 2015 v 16.21 hodin se ve Šluknově srazil osobní vlak jedoucí z Děčína do Rumburku s nákladním automobilem. Nehoda se stala na železničním přejezdu zabezpečeném světelnou signalizací bez závor, která byla v době nehody funkční. Při nehodě byl vážně zraněn strojvedoucí a 11 osob utrpělo lehká poranění. Stanoviště strojvedoucího v přední části vlaku bylo kompletně zničeno. Škoda byla celkem odhadnuta na 13,5 milionů korun. Provoz na trati byl obnoven o den později.



# Nádražky s budovatelským (zlo)duchem

Obě nádražky mají minimálně dvě věci společné: patří mezi budovy postavené v komunistické éře druhé poloviny dvacátého století a obě leží na páteřní trati z Prahy do Drážďan (Chebu). Možná je vlastně dobře, že tu „écéčka“ nezastavují.

PAVEL FREJ | FOTO: AUTOR

Upřímně: z návštěvy obou „restaurací“, jak se sama tato zařízení honosně nazývají, jsem měl trochu obavy. A můj strach, chvílemi zahalený dýmem cigaretového kouře, se jen tak nerozplynul. Na druhou stranu se člověk může pokochat i kusem nedávné obohacující historie a okusit prostou realitu současnosti...

## Kralupy nad Labem vs. Lovosice



tolik objednal?“ a nechává si obslouhu chlebičky přímo na stole zabalit do papíru. Na scénu vstupuje drobný mysliveček v béžové kazajce a hnědých sněhulích, sundává si z hlavy ušanku. K mému překvapení si sedá přímo naproti mně k nejmenšímu stolečku v hospodě, pokývá hlavou na pozdrav a zahuláká k výčepu: „Pivo a knedlík!“ A dává se se mnou do družného rozhovoru. Alespoň tak se to píše v knihách. Protože je v hospodě poměrně hluk a živo a jelikož pánovi chybí téměř polovina spodních zubů, je mu docela špatně rozumět. Pochytím jen, že ten knedlík má pro kočku, pak následuje nějaká glosa o bažantech a přejetých zajících. Nevím, co na to říct, jen smutně kývám hlavou. Je mi to blbě, ne, vlastně není, vstávám, kývnou na pozdrav a odcházím...

### Knedlíky z Kralup nad Vltavou

Interiér nádražní budovy zaujme mnoha lozdobnými či přímo uměleckými prvky. Originální dispoziční řešení, spousta světla, klidový prostor v patře, obklady, použití barev, podsvícené nápisy a lampy. Na pár okamžiků jsem uchvácen a pídím se po nádražce. Chvilí ji hledám, některé nápisy svítí celé (ZAVAZADLA), některé tak napůl (OPLATKY – původně Doplatky) a některé vůbec (BUFFET/RESTAURACE). Ve slušně obsazené a živoucí hospodě usedám k poslednímu volnému stolečku kousek od výčepu, s aktuálním výtiskem ČD pro vás na stole. Objednávka je expresní, když na mne zpoza pípy houkne s dotazem „co to bude“ starší paní v zástěře, aniž by se namáhala přijít. Její kolegyně v podobné kuchařské zástěře a pantoflích mi donáší pivo a umravňuje dalšího příchozího nerozhodného hosta: „Sedněte si třeba sem. Co si dáte? Musíte rychle! My se chceme taky najíst a napít“. Host dostává půllitr k vedlejšímu stolu a obě dámy se na chvíli usazují u krajního stolečku a pokračují v konzumaci polévky, kterou zapíjejí červeným ví-

nem. Hosté jsou ale netrpěliví, a tak se obě musí činit a pokrm nechat opět nedojetý. Aspoň že ten rudý nápoj jim dodává na síle a dobré náladě. Jedno se ale musí nechat: Takhle dobré Krušovice jsem už dlouho nepil! A za tu cenu!!!? Dva náctka Krušovice za dvacku a desítka Rychtář za neslychaných dvanáct korun. Dojem kazí onen kouř, klasické propálené ubrusy s plnými popelníky, anonymita pristoru a také poloprázdný bufetový pult s balenými vodami. Na něm se suší ták s chlebičky a houskovými knedlíky. Dávám si čockovou polévku. Mám sice podezření, že ji vařily ony dámy, ale nechutná špatně. Guláš za 45 korun vynechávám. Celý ták s chlebičky si vzápětí bere jedinec slabšího vzezření posilněný alkoholem a přináší ho na stůl své stejné posilněné dámě: „Ty mě chceš dneska vožrat!“ Pán cosi žvatlá, cpe se chlebičkem a vůbec mu není rozumět. Na to reaguje dáma nazlobeně: „Ty blboune, proč si toho

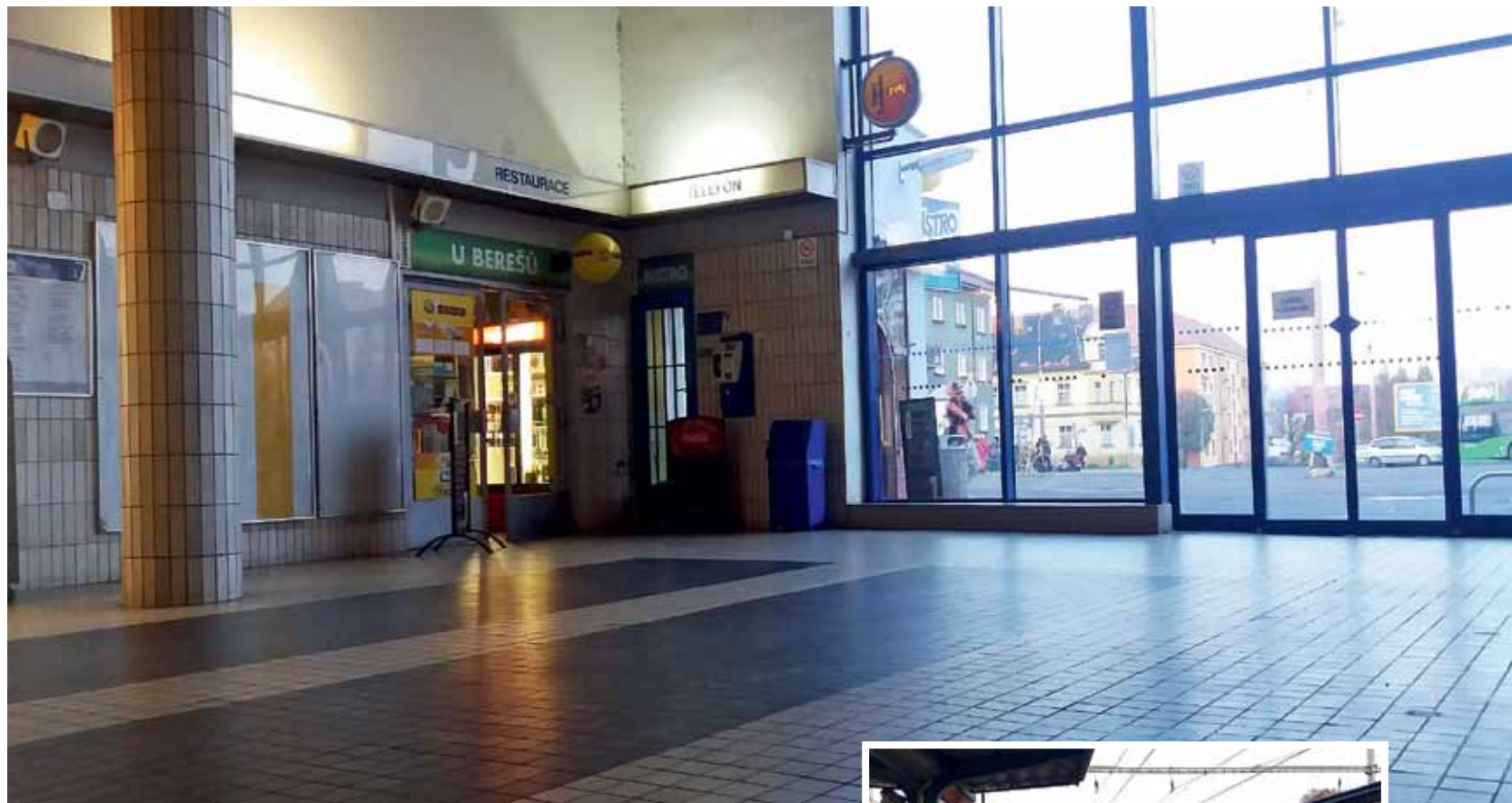


- Výzdoba a řešení haly
- Pivo
- Ceny

- Čistota a hluk
- Bufetový pult







## Lovosický azyl nad Labem

Budova lovosického nádraží, uvedená do provozu v roce 1969, příliš mnoho stop po budovatelském nadšení doby nedávno minulé již nenese. Úkolem bylo asi nahradit nevyhovující staré nádraží co nejrychleji za použití dostupných prefabrikátů a bez komplikací. Konečný vzhled podle kronikářů tehdy ovlivnil i nedostatek financí, respektive priorita v dostavbě seřaďovacího nádraží. Dolem nezachraňuje ani okolní bytová zástavba a především trochu děsivě vypadající panelový objekt hned vedle nádraží s nápisem „nocležna ČD“. Do nádražky U Berešů se dá vejít zvenčí, čehož využívají například mladí domorodci romského původu, anebo zevnitř přes bistro. Procházím kolem skupinek postávajících mladíků a holek s prostoduchými leč hlučně vyjadřovanými názory a nechávám se zlákat reklamou na tankové pivo Staropramen a informace o jeho teplotě na elektronickém panelu v nádražní hale. Nu dobrá, usedám v jednoduše zařízeném hospůdce s kovovým zahradním nábytkem hned vedle prosklených dveří do bistra, zatímco za výčepem je prázdné. Jak se ale vzápětí ukáže, z jednoho z hostů, kterého považuji za štamgasta, se nakonec vyloupne pan hostinský. Bohužel na čepu je jen desítka. Co se dá dělat. A chutná tak, jak chutná, snažím se toho obsahu ve slušnosti zbavit co nejrychleji a není nic smutnějšího, když vám výčepní přinese bez optání další půllitr. Raději rychle platím. Pomalu aspoň trochu ucucávám z druhého půllitru, abych neurazil. Zároveň pozoruju místní omladinu, jak vstupuje zvenčí a bez pozdravu míří za jakousi zástěnou k automatům, jejichž světla se odrážejí ve ztmavlé hospůdce. Jedinou výzdobu zde tvoří okna, záclony a umělé kaktusy na stole. V televizi dávají slečnu Marplovou a na židli k mému sto-



lu si sedá paní „Bistrová“ s cigaretou v ruce. „Tam kouřit nemůžu,“ říká mi na vysvětlenou a nervózně přes prosklené dveře pozoruje svůj podnik. Koukám stejným směrem a nikoho nevidím. „Se musím dívat, aby mi něco neukradli, to zkusíš furt!“ svěruje se. Vyzvídám, zda je situace tak vážná. Po dezřelých hloučků a osob, jež vyhlížejí jako sociálně slabé, si v hale a před budovou nejde nevšimnout. Uleví si: „Jsou jak vosy! Kradou anebo něco prodávají. Tuhle mi nabídli domácí pekárnu.“ A dodává povinnou omluvu: „Ale jsou mezi nimi i hodný“. Dopíjím konečně druhé pivo, nechám si paní „Bistrovou“ zabalit smaženku a protože mám čas, usedám v hale. Cítím ale nevábnu vůni. Nevím, jestli se li ne od malého mimina té slečny, která tu s kočárem a partnerem v teplákovce značky Adidas tráví den, nebo od pána, který spí vedle mně. Raději jdu „klepat kosu“ na nástupiště. Radost mi vrací čerstvý vzduch a rozjízďející se čtveřice Brejlovců na těžkém uhelném vlaku jako z dob, kdy se musely plnit plány za každou cenu.



## Stesky starého nádražáka

Ne všechno, co po sobě zanechali komunističtí funkcionáři, se musí dehonestovat. Důkazem je budova kralupského nádraží a především jeho hlavní hala. Podobných stanic plnicích roli živoucího muzea u nás už moc nenajdete, jmenujme například nádražní budovu v Chebu, asi neznámější bruselského stylu v Pardubicích a také tu Havířovskou, kterou však čeká smutný osud. Ona funkčnost a zdobnost, samozřejmě poplatná době, nejlépe vyniká v kontrastu s některými novými „architektonickými“ počiny na koridorech. Rozhodně se ale i dnes najdou výjimky, stejně jako kdysi začala převládat uniformita, strohost a šed.



■ **Bistro vedle**

■ **Nabídka piv**

■ **Atmosféra**

■ **Skupinky hráčů**

25%



## PODNĚSTERSKO

# Deset hodin v zemi, kterou nikdo

I v Evropě se můžete setkat s bizarními státy, které spíše připomínají některou z banánových republik Střední Ameriky. Takovou zemí je i Podněstersko – maličké území mezi Moldavskem a Ukrajinou, které je považováno za největší komunistický skanzen Evropy. Dnes se tu svérázně míchá komunismus, pravoslavné náboženství i divoký kapitalismus mafiánského stíhu.

JIŘÍ MAZAL | FOTO: AUTOR

Podněsterská moldavská republika má všechny znaky samostatného státu. Přesto ji žádná země na světě neuznává, tedy kromě dalších sporných států, jakými jsou Abcházie, Náhorní Karabach a Jižní Osetie. Fakticky funguje hlavně díky „protektorátu“ Ruska. Právně je stále součástí Moldavska, které ale nad územím nemá fakticky žádnou moc a vzhledem k tomu, že Podněsterci, převážně Rusové, se do svazku s nejchudší evropskou zemí nehrnou, sotva se i v budoucnu něco změní. Politicky je země diktaturou v čele s prezidentem Jevgenijem Ševčukem, který má mimochodem zakázán vstup do Evropské unie, a také ovládá korporaci Šerif. A v Podněstří Šerif řídí prakticky vše – supermarkety, benzinky, i fotbalový klub a monstrózní stadion. Podněstersko je podezíráno z četných pokoutných obchodů včetně pašování zbraní, alkoholu, tabáku a ropy.

## Víc jízdenek než míst

Pro putování volíme trasu z ukrajinské Oděsy, velkého přístavního města na břehu Černého moře. Odtud míří několikrát denně mikrobusesy přes Tiraspol, který je hlavním městem Podněsterska, do moldavské metropole Kišiněva.

Náš spoj představuje poněkud omšelý kousek dovezený jako ojetina z Německa, a je ještě plný původních německých nápisů. Před odjezdem vyvstane menší problém, místenec se prodalo víc, než činí počet sedadel. Situaci přichází řešit bábuška z vedení autobusové firmy, která překontroluje, zdali mají všichni opravdu platné lístky. Nakonec zarostlý řidič, nad jehož místem se houpe turecká vlajka vedle svatého obrázku, odkudsi donese plastovou stoličku, hodí ji do uličky mezi sedadla a nebohé cestující poručí: „Sednout!“ Moc se jí nechce, ale řidič se na ni oboří, že jestli se jí to nelíbí, tak prostě nejede. Tetka se raději usadí a už si to uháníme po relativně udržovaných cestách k hranici.

Cestou ještě přibíráme nějakého dědu, ale pro toho už zbývá jen místo na stání. K hranicím to není nijak daleko, sotva 100 km, ale náležitě dlouho se na nich postává. Nejprve před nimi zastavíme na nezbytnou provozní pauzu, kterou řidič okomentuje slovy: „Dvě minuty na záchod a jedu!“ pak se podél kolon aut, jež musí čekat, nasuneme přímo na kontrolní stanoviště. Řidič se s každým zná a s pohraničníky se navzájem zdraví. Po zastavení si všimne, že jedna sedačka je prázdná, tak se nás ptá, jestli tam náhodou někdo nesesedl. Z osazenstva se ozve, že paní asi zůstala na záchodě, na to však řidič jen zabručí, že přece říkal dvě minuty, a shánět ji nebude. Naštěstí nás nebohá ženština stihla doběhnout.

Dům Sovětů v Tiraspolu, který je hlavním městem Podněsterska.



Pomníky s tanky se nevyhnuly ani této zemi.



Vyberou nám pasy a hned se začne s jejich kontrolou, vše však dopadne bez problémů a posuneme se o kousek dál, k podněsterské hranici. Ani tam se nejedná o nic hrozivého. Iniciativně vystupujeme a ptáme se pohraničnicka, co máme udělat, když se chceme v Tiraspolu zastavit. On od nás vytrvale požaduje adresu, kde se budeme zdržovat, a jelikož pochopitelně žádnou nemáme, shodneme se nakonec na tom, že musíme do deseti hodin od vjezdu z Podněsterska zase vyjet. Každý dostane k pasu vstupní papírek, kde jsou uvedeny všechny údaje již zadané na celnici do počítače.

## Vlaků jezdí málo

Do hlavního města Tiraspolu to máme od hranic jen kousek a naše jízda končí na plácku před vlakovým nádražím, které slouží zároveň autobusům. Autobusová pokladna je pak v jed-

nom z křídel nádraží a nechybí ani dvě směnárná. Sotva se však rozkoukáme, už k nám přiskočí uniformovaný mužiček žádající naše pasy a vyptává se, odkud že jsme, jaké je naše povolání, copak budeme v Tiraspolu dělat a tak dále. Záhy se však ukazuje, že se spíše ve službě nudí a chce si popovídat, než že

# neuznal



Tak vypadá nástěnka úředníků města u Domu Sovětů.



by byl tak bdělý. Ještě nám ukazuje cestu do centra a rozloučíme se. Fotit stanici si ale netroufáme, vnitřek si pod záminkou návštěvy WC alespoň prohlédneme. Na dlouhé odjezdové tabuli je u naprosté většiny vlaků uvedeno, že nejedí. Moc toho opravdu není – v sobotu a neděli spoj do Oděsy a každý druhý den vlak do Moskvy. Nádraží je jinak v typicky sovětském stylu, takže všude samá štika a překvapivě čisté.

K nádraží také zajíždí trolejbus, jeho intervaly jsou však hodně nepravidelné. Tiraspol je trolejbusovými tratěmi doslova protkán a pod dráty se zajíždí dokonce i do vedlejšího města Bendery. Žádné polorozpadlé vraky přitom nečekejte, naopak se tu prohání futuristicky vyhlížející trolejbusy vyrobené v Bělorusku.

Nejprve zamíříme ke Kirovu parku, kolem něhož vede cesta do centra. V jeho středu však nenacházíme pomník slavného revolucionáře, ale úplně nový kostel a řadu památníků. Narážíme i na takovou bizarnost jako stromek zasazený neznámými panslavisty ze Slovenska. Samotný park je silně zanedbaný. Kolem zdejšího nejvýznamnějšího podniku – palírní firmy Kvint – docházíme až na hlavní třídu 25. října, kde se nalézá většina zajímavostí města. U Domu Sovětů, plnicího funkci kulturního domu, jsou vystaveny v nadživotní velikosti portréty úředníků Podněsterska za rok 2015. Naproti nim se vyjímají čestní občané a uprostřed trůní socha Lenina. Míchá se tu nová a stará zástavba, je vidět, že peněz tu není zrovna nedostatek, vedle zašlých paneláků se staví nové paláce.

## Turista je spíše raritou

Pomyslným středobodem je náměstí se sochou zakladatele města, ruským admirálem Suvorovem, který porazil osmanské námořnictvo, a Tiraspolským muzeem národní jednoty, kde jsou pohřbeni vojáci padlí při krátké válce za nezávislost s Moldavskem. Před Prezidentským palácem se opět tyčí obří Leninova socha, ale naši pozornost spíše poutá nový katedrální kostel. Cestou k němu se s námi jeden místní strýc pouští do řeči, zvědavý, co jsme zač. Turisty tu zrovna často nevidí. Raději mu odkývneme, že Podněstří je přece nejlépeší stát na světě, a jelikož panuje hrozné vedro, chladíme se u ledové limonády v jedné z cukráren. Zákazníci mohou využít i wi-fi.

Za pozornost stojí i zdejší platidlo, Podněsterský rubl (1 rubl = 2 Kč). Oproti očekávání je tu docela draho a na bankovkách je zejména Suvorov, nikoli nějaký revolucionář. Do oběhu se vedle papírových platidel dostávají i jakési žetony, což nejsou mince, ale náhrady bankovek. Možná by je šlo padělat, ale asi jen blázen by se namáhal u takovéto měny.

Vracíme se na nádraží, kde na nás již čeká mikrobus – i přes poněkud omšelý vzhled má dokonce zabudovanu wi-fi! Po pár kilometrech opět stojíme na celnici, kde se vyberou vstupní papírky. Na moldavské straně již kontrola žádná není – Moldavci tuto hranici neuznávají, tudíž nás ani nikdo neprohlídí.

Podněstersko není zrovna turistickou destinací a vlastně ani po návštěvnicích příliš netouží, ale o to zajímavější je tyto kraje poznávat. Vlakem to však lze jen stěží. ◆

Osobní vlak do malého moldavského města Basarabeasca v čele s lokomotivou 3TE10M právě vyráží z Kišineva.



## STÁT VE STÁTĚ

Podněstersko je nezávislý stát ve východní Evropě, který se 2. září 1990 odtrhl od Moldavska. Mezinárodně ho uznaly jen Náhorní Karabach, Jižní Osetie a Abcházie, přičemž postavení těchto území je rovněž sporné. Právně stále tvoří součást Moldavska. Hlavním městem je Tiraspol, úřední řečí moldavština psaná cyrilicí. Má zhruba půl milionu obyvatel. Země je významným destabilizačním prvkem v regionu, nechvalně proslula zejména obchodem se zbraněmi. Jde o jednu z nejchudších oblastí Evropy.



# Když se pivo vozilo po železnici

V minulosti byla železnice jedním z nejdůležitějších pomocníků pivovarů při exportu zlatavého moku nejen do zemí koruny české či Evropy, ale i do vzdálených koutů světa. Největší slávu už ale má vývoz po železnici za sebou, leč pivovary ji stále využívají. Zalistovali jsme archivy a zjistili například, proč se českobudějovické posunovací lokomotivě přezdívá Růženka, z jakého důvodu se vagony s pivem vystýlaly slámou a kdo dodával pivo do císařské Vídně.

JOSEF HOLEK | FOTO: ARCHIVY PLZEŇSKÉHO PRAZDROJE A BUDĚJOVICKÉHO BUDVARU

Kde se pivo vaří, tam se dobře daří, říká jedno známé přísloví. A aby se mohl tento zlatavý mok pít po celé zemi, využívali pivovary k transportu i železnici. Tento druh dopravy sice s nástupem rychlejších kamionů skončil, historii má vskutku bohatou. Po železnici se nepřeváželo jen pivo, ale i ječmen, chmel, dřevo na sudy, uhlí pro varnu a elektrárnu, led pro sklepení i odběratele a vůbec vše potřebné pro chod pivovaru. Svě by o tom mohli vyprávět třeba Plzeňští a Českobudějovičtí.

## Cisterny? Nikdy

Například vlečka k budějovickému pivovaru byla vybudována v roce 1895. Pivovar ji využíval nejen k přepravě piva, ale zpočátku především k dovozkám surovin a nejrůznějšího materiálu. Měla původně jednu kolej, v roce 1925 vznikla ještě druhá. Zhruba ve 40. letech minulého století byla zřízena ještě kolej třetí. Jednání o ní bylo vedeno od roku 1938, kdy se vagony v důsledku pomalé vykládky a nakládky začínaly hromadit na státní trati. Dnes je vlečka dlouhá necelé dva kilometry a na železnici se připojuje v předávkovém kolejiš-

ti v Nemanicích. Pivo se zpočátku vozilo v sudcích. Teprve po vybudování lahvové stáčírny ve 30. letech se na vagony nakládaly i lahve. Z Budvaru se naopak nikdy nevozilo pivo v cisternách.

S úspěchem jihočeského piva se postupně rozrůstal i vozový park. „V roce 1895 vlastnil pivovar tři vagony. V roce 1905 jich měl dvanact, o dva roky později šestnáct a v roce 1908 již osmnáct,“ vypočítal mluvčí pivovaru Petr Samec. Sledovat dále počty nákladních vozů je složité, protože později nebyly udávány jejich

počty, ale pouze suma peněz, kterou v majetku pivovaru vagony představovaly. „Bohužel nikde není uvedeno ani množství vagonů, které byly zabaveny během války,“ dodal mluvčí. Z počátku se o vozbu staraly rakouské dráhy, později službu převzaly Československé státní dráhy, respektive České dráhy.

## Práce pro vola

Zpočátku se vagony posunovaly volským spřežením nebo lidskou silou, později parní lokomotivou. Moderna do Budvaru dorazila až 8. června 1983, kdy byl do provozu slavnostně uvedena posunovací lokomotiva, po své první strojvedoucí pokřtěna na Růženku.

V minulosti Budvar po železnici přepravoval i velkou část exportu. Ještě v roce 2000 vyvážel do Švýcarska, Rakouska a na Slovensko. V té době využíval izotermické vozy kvůli šetrným podmínkám během přepravy. Už v 90. letech 20. století však lze sledovat výrazné omezení tohoto druhu dopravy. „Dnes posíláme zákazníkům veškeré pivo na kamionech. Železnici nicméně stále využíváme k dopravě prázdných lahvů ze skláren a také k dopravě sladu. Jen za minulý rok to bylo zhruba pětadvacet tisíc tun materiálu, tedy dva tisíce a jedno sto vyložených vagonů,“ zmínil Samec.

Vrátíme-li se k vývozu piva, je hlavním problémem železnice rychlost transportu a potřeba překládky moku v cílové stanici na kamiony – většina zákazníků totiž nemá vlastní vlečku. Na palubách nákladních vozů se basy a sudy vyvážejí i do zahraničí. Totéž platí i pro vzdálená zámořská teritoria, kam Budvar pivo expeduje v kontejnerech. A i ty jsou z těchto důvodů naloženy na kamiony.



## ZÁKLADEM JE CHLAZENÍ

Dostatek ledu byl pro pivovary nezbytnou záležitostí pro řádné ochlazování spilek i sklepů, ale také výsledného produktu v případech hostinců. Například Prazdroj uzavíral nájemní smlouvy na led z plzeňských rybníků a nastala-li mírná zima a s ní nedostatek ledu, bylo nutné svážet led po železnici také např. ze Štáhlav, Nepomuku anebo ze Šumavy. „Ačkoliv Městanský pivovar zaváděl do svého provozu umělé chlazení již od sklonku devatenáctého století, přírodní led se v pivovaru používal až do roku 1987. Nejvíce se ho sváželo železnicí z plzeňského Boleveckého rybníku,“ říká Anna Peřinová.



Do Vídně začal jezdit denní pivní vlak 1. října roku 1900.

## Plzeňští si vozy pronajímali

Plzeňský Prazdroj s přípravami na zahájení přepravy piva železnicí z tehdy Městanského pivovaru v Plzni na dráze Františka Josefa do Vídně započal již v roce 1869. Správný výbor pivovaru vyslal do říšského hlavního města dva členy výboru, aby vyhlédli pro uskladňování piva příhodný objekt. Sklep vídeňského skladiště byl připraven ještě do konce téhož roku. Dne 20. června 1870 byla trať Plzeň – Vídeň slavnostně otevřena a skladiště začalo fungovat již 1. července. „Pivovar okamžitě využil možnost urychlení dopravy a v roce 1876 si od rakouských státních drah pronajal železniční vozy, které pro přepravu piva upravil. V té době se pivo dopravovalo v dřevěných sudech,“ zapátrala v historii Anna Peřinová, vedoucí oddělení historických sbírek Plzeňského Prazdroje.

Doprava piva po železnici usnadnila pivovaru rozšíření možnosti prodeje tím, že byla rychlejší, i když pro přepravu v létě bylo nezbytné vozy vybavit důmyslným chladicím zařízením. Tím nebylo nic jiného než v zimě z řek a rybníků vysekané kvádry ledu. „Problém nastával za mírných zim, když nezamrzly rybníky a byl nedostatek ledu. To se dřív stávalo jen výjimečně. V létě se zase vozy vystýlaly slámou proti přehřátí,“ dodala historička.

## Ze sklepa na stůl

O patnáct let dříve než Jihočeši vybudovali vlečku Plzeňští. Projekt na odbočnou dráhu z nedalekého nádraží byl zpracován už v roce 1873. Následovalo jednání se státními drahami. „Dne 6. listopadu 1880, pod č. 12505, udělila c. a k. generální inspekce rakouských železnic Městanskému pivovaru užívací povolení pro vlečnou dráhu, kteráž – ústíc z plzeňského nákladního nádraží železnice Plzeň – Břežno, vede do Městanského pivovaru; dne 8. listopadu pak byla vozba na trati této zahájena,“ píše se v publikaci Václava Suchého Městanský pivovar v Plzni 1842-1892. Pivo se tak mohlo nakládat přímo ze sklepů a bez překládání se dostalo až do vídeňského skladu.

S narůstající výrobou piva bylo třeba rozšířit i počet železničních vozů. Kolem roku 1880 jich měl pivovar pronajato dvacet, a to nejen na přepravu piva, ale i chmele, ječmene, smoly nebo uhlí. Park vagonů se neustále rozšiřoval, až v roce 1892 Městanský pivovar několik vozů koupil od státní dráhy. Později nakupoval především u firmy Ringhoffer či u firmy Lederer & Porges z Brna. V roce 1892, kdy pivovar oslavil padesáté výročí založení, vlastnil již osm desítek vozů a do roku 1914 stoupl na 388. Vlastní lokomotivu si pivovar pořídil v roce 1895 za bezmála osmnáct tisíc zlatých. Vyrobita ji vídeňská A.-C. für Lokomotiv-Fabriken vorm. Siegel. K jejímu označení zvolil výbor název Gambrinus spolu s letopočtem založení pivovaru – 1842.

## Denně do Vídně

Dopravu zajišťovaly rakouské dráhy, po vzniku republiky ČSD. V roce 1887 začal pivovar se zasláním piva v láhvích. Odbyt piva do zahraničí neustále stoupal, největším odběratelem se stala Vídeň. „Správná rada pivovaru s ředitelstvím c. k. státních drah v Plzni dokonce dojednala zavedení pravidelného vlaku. Ten odjížděl od 1. října 1900 denně, vždy pět minut před pátou hodinou odpolední do stanice Vídeň-Nussdorf,“ podotkla Peřinová s tím, že nákladní automobily začaly s transportem moku již před první světovou válkou, ovšem jen na kratší vzdálenosti.

## Češi Ameriku dobyli

První větší omezení železniční přepravy piva nastalo po vypuknutí druhé světové války, přičemž železniční doprava byla postupně redukována až do roku 1944, kdy se zastavila úplně. Nákladní vagoni totiž byly určeny výhradně k přepravě zemědělských produktů. Se spojeneckými nálety na Plzeň byla poškozena nejen vlečka do pivovaru, ale i část vozů. V únoru 1945 musel dát pivovar tři stovky vagonů (nejčastěji dvounápravových řady Lp) k dispozici železniční správě, z nichž se v říjnu vrátila jen polovina. Ostatní byly zničeny, poškozeny nebo ztraceny.

Po skončení válečného konfliktu byl poprvé od roku 1939 obnoven export Prazdroje do USA, zvláštní vlak byl do Hamburku a pak dále lodí za „velkou louží“ vypraven již 28. května 1947, smlouva s newyorským zastoupením byla podepsána již v červenci téhož roku. „Přeprava piva po železnici přetrvávala až do šedesátých let 20. století. Tehdy se začalo postupně přecházet na automobilovou dopravu,“ uzavřela vedoucí sbírek Anna Peřinová. Do Spojených států amerických či do Indie po druhé světové válce vyvážel i Budějovický Budvar. ♦



## RŮŽENKA PO OPERACI

V roce 2010 investoval Budějovický Budvar bezmála pět milionů korun do komplexní modernizace posunovací lokomotivy 703.718 přezdívané Růženka. Během modernizace bylo vyměněno brzdové soustrojí a dieselový motor. Původní pohon značky Tatra byl nahrazen moderním řadovým šestiválcem Caterpillar s výkonem 205 kW. Výrazné zvětšení kabiny pro strojvůdce a zároveň snížení kapoty motoru přispělo ke zlepšení výhledu z místa strojvůdce do obou stran kolejíště.



### Přechod na časopisový formát se povedl, Železničář vypadá lépe

Vážená redakce, patřím mezi pravidelné čtenáře Železničáře a chtěl jsem se s vámi podělit o několik svých poznatků k tomuto periodiku. Opuštění novinového formátu a přechod na časopisový, k němuž jste přistoupili právě před rokem, se vyplatilo. Celostránkové fotografie na titulní straně upoutají na první pohled. Obsahově nemám Železničáři v současné době co vytknout. Krátké zpravodajské informace jsou doplňovány rozhovory s lidmi z oboru, velmi povedené jsou vnitřní strany věnované vždy jednomu tématu. Velmi kladně hodnotím recenze knižních titulů, nápady na výlety, ať rozsáhlejší, nebo jen kratší pozvánky na zadní straně „Jedeme vlakem“. Železničář v roce 2016 začal psát novou kapitolu své historie. Nemožu říci, že by se mi vysloveně něco nelíbilo. A tak zřejmě jen jedna drobná připomínka týkající se formátu. Když již jste opustili novinovou velikost, možná stálo zato se přiklonit při volbě nového formátu spíše ke standardní A4, která je skladnější a praktičtější při poštovní přepravě. Ale to je taková drobnost. Chápu, že o tom rozhoduje i ekonomické hledisko. Přeji mnoho úspěchů v celém roce 2017.

PETR ŠPITÁLSKÝ

### Zaujal mě velký materiál o příměstských jednotkách řady 451

Se zájmem jsem si přečetl rubriku Téma v prvním letošním čísle Železničáře, kde jste se podrobně věnovali dnes již vpravdě legendárním příměstským jednotkám řady 451. Je až k neuvěření, že tyto obstarožní vlaky slouží dodnes, byť se autoři v článku věnovali plánovala pouze na patnáct let. Za dlouhá desetiletí provozu se staly nedílnou součástí příměstské dopravy v okolí Prahy. Bez nadsázky řečeno: nebýt těchto pantografů, lidé by pomalu neměli čím v okolí metropole jezdit. Líbí se mi, že se autoři v článku věnovali i zrodu pantografů, tedy práci konstruktérů na konceptu moderního vlaku pro rychlou příměstskou dopravu v polovině 50. let minulého století. To znamená i vznik dvou prototypů řady EM 475.0. Že šlo v té době o průlomové řešení, dokazuje především nízkopodlažní uspořádání (na rozdíl od pozdější řady 460). Možná i díky tomu vydržely v provozu tak dlouho a jejich dlouholetou nadvládu v příměstské dopravě ukončil až nástup nových jednotek řady 471, populárních Elefantů, v 90. letech. Doufám, že se s podobnými články v Železničáři budeme shledávat i v dalších číslech. Myslím, že zaujmou mnohé čtenáře.

KAREL JÁNSKÝ



### Slovenské ministerstvo a RegioJet se dostaly do sporu o vlaky

Slovenské ministerstvo dopravy obvinilo soukromého dopravce RegioJet z české skupiny Student Agency, že blokuje nasazení náhradních vlaků po spojích, které RegioJet podle dřívějšího oznámení přestane koncem ledna provozovat mezi Bratislavou a Košicemi. Úřad v prohlášení napsal, že RegioJet navzdory příslibu odmítá uvolnit objednané trasy. Firma tvrzení ministerstva označila za nepravdivé. „Soukromý dopravce si z cestujících chce udělat rukojmí. Stát udělá všechno pro to, aby se nenechal takovým jedním vydírat, a budeme hledat všechny zákonné možnosti, jak zajistit dostatek místa ve vlacích,“ uvedl slovenský ministr dopravy Arpád ěrsek. RegioJet podle ministerstva odmítl zrušit objednávku trasy, po které jezdí vlaky tohoto dopravce na hlavní slovenské železniční trati mezi zmiňovanými dvěma největšími městy v zemi. Kvůli postupu RegioJetu nebude ani po jeho odchodu z trati slovenský státní dopravce Železničná spoločnosť Slovensko (ZSSK) s to zavést své vlaky v časech, které nyní využívá soukromý dopravce. Ke kritice RegioJetu se přidala i ZSSK. RegioJet tvrzení slovenského ministerstva odmítl a uvedl, že od začátku února budou zmiňované trasy k dispozici, aby je mohly využít vlaky ZSSK. RegioJet mezi Bratislavou a Košicemi provozuje na vlastní komerční riziko tři páry dálkových vlaků denně. Odchod z trati zdůvodnil státními zásahy do železniční dopravy na Slovensku.

ČTK 16. 1. 2017

Své příspěvky a náměty zasílejte na redakční e-mail: [zeleznicar@cd.cz](mailto:zeleznicar@cd.cz).

### Ministerstvo dopravy ustoupilo od zřízení půjčoven vlaků

Ministerstvo dopravy definitivně vzdalo plány na zřízení firmy, která by centrálně nakupovala nové vlaky a pak je pronajímala dopravcům. Odpor proti půjčovně měli hlavně České dráhy a železniční odboráři, kterým se podařilo s připomínkami přesvědčit i některá ministerstva. Konec plánu po pondělním jednání tripartity potvrdil náměstek ministra dopravy Ladislav Němec. Podle něj z materiálu o otvírání železničního trhu, ve kterém byla i půjčovna vlaků, zmizel sporný bod, který počítal s využitím evropských dotací na nákup vlaků pro dálkové vlaky. „S ohledem na zájem podpořit veřejnou dopravu nabídnou tyto prostředky krajům a to v souladu s vládou schváleným programem Pořízení železničních kolejových vozidel,“ řekl Němec. Podle prezidenta Svazu průmyslu a dopravy ČR Jaroslava Hanáka je projekt státní půjčovny vlaků vysoce rizikový a komplikovaný. Půjčovna měla přinést snížení nákladů na nákup vlaků, státní dopravce se ale obával, že se stane jen personální agenturou. Byznys s pronájmem vlaků funguje v některých zemích běžně v soukromé sféře zejména u nákladních dopravců. V Česku ale plán narazil.

iDnes.cz, ČTK 16. 1. 2017

### Vláda schválila koncepci zlepšující nákladní dopravu v Česku

Vláda schválila koncepci nákladní dopravy pro roky 2017 až 2023. Ta má vyřešit problémy s nedostatečnou kapacitou železnic a nedokončenou dálniční sítí v Česku. Nákladní vlaky mají problém se vejít zejména na trať mezi Prahou, Českou Třebovou a Ostravou, kde si v osobní dopravě konkurují trojice železničních společností. To podle ministerstva dopravy vede k tomu, že dopravci vypravují větší počet kratších vlaků a pro nákladní dopravu na této páteřní lince nezbývá ve dne mnoho volných termínů. Situaci má zlepšit SŽDC, a to lepším plánováním odjezdů osobních vlaků nebo zlevněním poplatků za užití souběžných a méně využívaných tratí. Výše poplatků za průjezd by se měla vypočítávat podle vytiženosti konkrétní trati od začátku platnosti jízdního řádu pro rok 2018, uvedlo ministerstvo. Úřad také chce zavedením měřičů odebraného elektrického proudu ze sítě motivovat železniční dopravce k nákupu úspornějších elektrických lokomotiv. Systém využívá řada evropských zemí, podmínkou je ale zajištění plné kompatibility českých palubních zařízení se systémy používanými v okolních zemích.

ČTK 25. 1. 2017

### Tuzemskou železnici čeká velké přepínání elektřiny

Českou železnici čeká v příštích třiceti letech proměna za desítky miliard korun, kterou přitom cestující na první pohled nepocítí a neuvidí – v trolejích. Až dosud v Česku existují čtyři různé napájecí soustavy. Pro dopravce to znamená, že musí mít buď dražší vícesystémovou lokomotivu či jednotku, která umí jezdit na více typech trakcí, nebo pro každé úseky jinou lokomotivu. Centrální komise ministerstva dopravy však už schválila přechod na jednotný standard. Studie proveditelnosti, kterou zpracovaly pro ministerstvo dopravy společnosti Sudop Praha a Sudop Brno, doporučují, aby se přešlo na jednotný systém střídavého napětí 25 kV, 50 Hz. Půjde o obří investici – studie uvádí celkové náklady až 79 miliard korun. Tato částka však zahrnuje i náklady na ostatní modernizace tratí. Další peníze bude stát proměna vozového parku dopravců. Ti počítají s tím, že se uskuteční přirozená obnova, u některých souprav pak přestavba. „Nákup nových vozidel počítá s tímto převodem,“ řekl mluvčí Petr Štáhlavský. Jako příklad uvádí nové dvousystémové jednotky pro Olomoucký a Moravskoslezský kraj. Největšími úpravami by musely projít jednotky CityElefant, kterých ČD mají 83 souprav.

MFDnes, iDnes.cz 19. 1. 2017

### Rekonstrukce historické Fantovy budovy skončí v roce 2022

Správa železniční dopravní cesty spouští záchranu historické Fantovy budovy na pražském hlavním nádraží. Železničáři ovšem po rozchodu s italskou firmou Grandi Stazioni musejí začít zdoluhavým papírováním a získat stavební povolení. To přitom už Italové měli. „Chtěli jsme od Grandi Stazioni koupit projekt a stavební povolení, ale neuspěli jsme,“ řekl náměstek SŽDC pro správu majetku Tomáš Drmola. Zahájení stavby je tak naplánováno na začátek příštího roku, za další čtyři roky by se secesní budova měla zaskvět v plné kráse. Rekonstrukce bude rozdělena do dvou etap, celkové náklady železničáři odhadují na 730 milionů korun. Za několik posledních měsíců se tak odhady navýšily zhruba o dvě stě milionů. Začnou fasádou a střechou. Letos v únoru chce SŽDC vypsat tendr na zhotovitele projektové dokumentace, vítěz bude muset zařídit vše potřebné pro získání stavebního povolení. Nový kabát by měla mít budova do roku 2021. V druhé etapě se dělníci pustí do interiérů, soutěž na projekt bude vypsaná v dubnu. Časově se obě etapy prolouží tak, aby vše bylo hotovo v roce 2022. Rekonstrukce všech nádraží, které SŽDC převzala, si pak vyžádají asi deset miliard korun.

E15 20. 1. 2017



## ITÁLIE

**Silvi Marina – Macrinum apartmány**  
 Ideální dovolená pro celou rodinu ve střední Itálii.  
 Apartmány do 100 m od moře vybavené kuchyňkou,  
 soc. zařízením, balkonem nebo zahradou.  
 V dosahu lunapark pro děti, nákupní středisko,  
 žst., pozvolný písečný vstup do moře.

Doprava vlastní, autobusem se společností  
 Gumdrop nebo vlakem s dvěma přestupy  
 (odvoz od žst. Silvi zdarma).

Dotovaná cena pro zaměstnance s dopravou i bez.  
 Více v našem katalogu [www.cdtravel.cz](http://www.cdtravel.cz)  
 pod odkazem „Pro zaměstnance“  
 nebo na tel. 972 243 054, [zamykal@cdtravel.cz](mailto:zamykal@cdtravel.cz).



Na fotografiích apartmánů KARA.

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

Kdo jsme? Vznikli jsme v roce 2011 a jsme ve skupině Českých drah se svými 300 zaměstnanci malou firmou. To považujeme za velkou výhodu. Dokážeme reagovat rychleji než nadnárodní korporáty, protože věci neschvaluje vedení v zahraničí, ale představenstvo naší společnosti. Naše zaměstnance baví vymýšlet unikátní řešení a pracovat na velkých projektech. Vývojářské týmy máme v Praze, Pardubicích, Hradci Králové, Olomouci, Brně a Ostravě a snažíme se, abychom i přes vzdálenost k sobě měli blízko.

**ČD Informační Systémy**  
 Člen skupiny ČD

Do společnosti ČD – Informační Systémy v současné době hledáme brigádníky na pozici Specialista Help-Desk a zájemce o hlavní pracovní poměr na pozici Specialista Help-Desk (nepřetržitý provoz).

## SPECIALISTA HELP-DESK - brigáda

(operátor pasivní zákaznické linky) - od 16 hod./týdně

### Jak vypadá náš typický pracovní den?

- běžně pracujeme od pondělí do pátku dle předchozího plánu směn v příjemném a moderním prostředí zákaznické linky
- forma pracovní doby – dopolední a odpolední směny, tzn. zajištění podpory uživatelům mezi 7 – 22 hod
- vyřizujeme požadavky zákazníků, zodpovídáme jejich dotazy v oblasti IT, obchodu a účtování
- telefonická a e-mailová komunikace se zákazníky společnosti
- vše evidujeme v našem service-deskovém nástroji

### Koho hledáme?

- 5 nových kolegů s komunikačními dovednostmi a klientským přístupem
- spolupracovníky s plynulou znalostí češtiny
- uživatele PC na běžné úrovni
- týmového hráče s proaktivním přístupem k práci

### Co nabízíme?

- pracovní dobu jsme schopni maximálně přizpůsobit tvým potřebám
- týdenní fond od 16 hod. (například 2 x 8 hod., nebo 4 x 4 hod.)
- formu spolupráce na DPP nebo DPČ s možností dlouhodobé spolupráce i kariérního postupu
- mzdu až 130 Kč/hod. ■ zaškolení ■ spolupráce od 1. 2. 2017
- v případě oboustranného zájmu možnost uzavření pracovní smlouvy na dobu neurčitou

Místo výkonu práce: Praha, Zirkon (50 metrů od stanice metra Křižíkova)  
 V případě zájmu kontaktujte personalistku Petru Bilincovou, e-mail: [bilincova@gr.cd.cz](mailto:bilincova@gr.cd.cz).

## SPECIALISTA HELP-DESK

### Co u nás budeš dělat?

- poskytovat komplexní podporu provozovaných aplikací informačních systémů osobní přepravy
- testovat nové verze aplikací
- budeš mít dálkový dohled na zařízení, na nichž jsou provozovány aplikace
- evidovat problémy v odpovídajícím nástroji
- řešit, evidovat a řídit incidenty a požadavky v rámci ServiceDesku
- spolupracovat s administrátory
- pracovat v nepřetržitém provozu, vždy 12 hod. (takže půjdeš do práce 13 x za měsíc)

### Co očekáváme, že umíš (nebo se rychle naučíš)?

- lépe než průměrný uživatel zvládáš práci na PC
- umíš v anglickém jazyce přečíst a pochopit text
- máš znalost OS WIN a MS Office
- zvládneš rozhovor i s obtížným zákazníkem ■ jsi odolný vůči stresu
- rozhoduješ se rychle a správně (dle stanovených parametrů)

### Nabízíme:

- různorodou práci u stabilní společnosti
- odpovídající finanční ohodnocení ■ firemní akce
- možnost vzdělávání, které podpoří tvůj odborný růst
- benefitní program (5 týdnů dovolené, penzijní a životní přípojištění, atd.)
- ohodnocení odpovídající praxi, znalostem a pracovnímu výkonu

Nástup: dohodou

Místo výkonu práce: Praha, Zirkon (50 metrů od stanice metra Křižíkova)  
 V případě zájmu kontaktujte personalistku Petru Bilincovou, e-mail: [bilincova@gr.cd.cz](mailto:bilincova@gr.cd.cz).



Foto: Michal Málek



15. ÚNORA 2017

### Do Národního technického muzea za 50 korun

I letos máte možnost si prohlédnout expozice a výstavy Národního technického muzea v Praze ve vybrané dny za snížené vstupné (50 Kč). První příležitost se vám naskytne už ve středu 15. února, kdy si v muzeu připomínají výročí zrušení v roce 2011. V budově Národního technického muzea na pražské Letné je k vidění 14 stálých expozic včetně té, jež je věnována historii dopravy. Takzvaná dopravní hala je největším návštěvníckým magnetem muzea. Samozřejmě v ní nechybějí ani zástupci světa na kolejkách. Do konce dubna je v muzeu k vidění také výstava *Ostře sledované vlaky*, věnovaná nejvýznamnějšímu českému filmu z drážního prostředí, od jehož premiéry uplynulo loni v listopadu 50 let. Kromě kostýmů herců nebo třeba razítka z proslulé scény patří k cenným exponátům i historická drážina Tatra, která si ve filmu rovněž „zahrála“, nebo soška Oscara zapůjčená režisérem Jiřím Menzelem.

**Nejblíže železniční stanice:**

Praha-Dejvice/Praha Masarykovo nádr./Praha hl. n.



Foto: archiv NPÚ, úřps na Sychrově

4., 11., 18., 19., 25. A 28. ÚNORA 2017

### Na Hlincecko za masopustním veselím

Nejveselejší masopustní obchůzky zažijete na Hlincecku. V několika obcích se konají v nezměněné podobě už od konce 19. století. Byly proto také před sedmi lety zapsány na seznam světového nemotného kulturního dědictví UNESCO. A kam a kdy se na ně můžete přijet podívat? Uskuteční se na Veselém Kopci (4. 2.), v obcích Hamry (11. 2.) a Studnice (18. 2.), v Blatně – místní části Hlinska (19. 2.) a v obci Vortová (25. 2.). Poslední únorový den (28. 2.) pořádají v Hlinceckém Betlémě rozloučení s masopustem. Toto celodenní masopustní veselí se samozřejmě neobejde bez masek z Blatna. V roubeném domku č. p. 362 navíc naleznete stálou expozici přibližující vesnické masopustní obchůzky na Hlincecku, v níž nechybějí tradiční kostýmy některých typických masek. Aktuální informace o masopustních obchůzkách najdete na [www.hlinsko.cz](http://www.hlinsko.cz) (Turista – Masopust).

**Nejblíže železniční stanice:**  
Hlinsko v Čechách



Ilustrační foto: © Yakub88 | Dreamstime.com

OD 9. ÚNORA DO 2. DUBNA 2017

### České korunovační klenoty na dosah

Od 9. února budou v Jihlavě v křížové chodbě bývalého dominikánského kláštera (dnes hotel Gustav Mahler) vystaveny mistrovské repliky českých korunovačních klenotů. Zhotoveny byly Jiřím Urbanem, jedním z nejlepších zlatníků v Evropě, jenž realizoval mj. také šperky pro anglickou královnu Alžbětu II., pro papeže Jana Pavla II. nebo repliku císařské koruny Svaté říše římské. Kromě dokonalé repliky nejhodnotnějšího českého pokladu uvidíte na výstavě i další exponáty připomínající období středověku – kopie zbraní, volné repliky oděvů a obuvi nebo 3D modely. Pro nejmenší návštěvníky jsou připraveny interaktivní prvky. Výstava s názvem *České korunovační klenoty na dosah* se koná u příležitosti 670. výročí korunovace Karla IV. českým králem. Pokud do Jihlavy přijedete vlakem Českých drah, budete mít po předložení jízdenky ČD vstupné na výstavu o 20 % levnější.

**Nejblíže železniční stanice:**  
Jihlava



Foto: archiv Výstaviště Flora Olomouc

10. A 11. ÚNORA 2017

### Pro inspiraci na veletrh cestovního ruchu

S aktuální nabídkou tuzemských a zahraničních rekreací, poznávacích zájezdů a léčebných pobytů se můžete seznámit na veletrhu Tourism Expo, který se koná 10. a 11. února v pavilonech A a E na Výstavišti Flora Olomouc. Součástí veletrhu je tradičně bohatý doprovodný program. Zahájení výstavy opět obstará vyhlášení výsledků již čtvrtého ročníku ankety 7 divů Olomouckého kraje. Velkou atrakcí bude festival Kolem světa s komentovanými projekcemi a besedami s cestovateli. Pro všechny, kdo chtějí ochutnat exotickou kuchyní, bude připraven gastronomický Extrem food festival coby přehlídka netradičních jídel spojená s workshopy, ochutnávkami a soutěží. Chybět nebudou ani ukázky adrenalinových sportů, taneční vystoupení nebo biketriálové exhibice. Brány výstaviště jsou otevřeny po oba dny od 9 do 18 hodin. Za vstupné zaplatíte 70 Kč (děti 30 Kč), rodinné (2+2) stojí 150 Kč.

**Nejblíže železniční zastávka:**  
Olomouc-Nová Ulice