



FOTO MICHAL MÁLEK

## Pro nostalgickou sezonu 2015 jsme připravili řadu novinek

# Odkaz drážní historie znovu ožívá

S probouzením přírody se otevrou také dveře železničních muzeí a expozic, ožijí historické stroje, které vyrazí na trať v čele zvláštních vlaků. Nadcházející nostalgická sezona Českých drah nabídne nejen tradiční akce, ale také řadu novinek. Patří mezi ně nostalgické jízdy v Pardubickém kraji, návrat páry na Šumavu nebo zprovoznění několika historických strojů. Podrobný přehled kdy a kam se vypravit přinášíme na tematické dvoustraně již v tomto čísle!

**P**od pojemem železniční nostalgie se většinou fanoušků vybaví Muzeum ČD v Lužné v Rakovníku. Nadcházející sezona bude již jeho sedmá, a protože se národní dopravce snaží každoročně přinést návštěvníkům něco nového, nebude ani letošek výjimkou. V areálu finišují úpravy terénu a přístupových cest k jednotlivým expozicím tak, aby byly komfortnější. Tým muzejníků má pro letošek připraveno několik novinek, na prvním parním vikendu se například veřejnosti představí brněnský Skaličák 433.001 po opravě kotle. Podle šéfa muzea, vrchního přednosty Depa historických vozidel Jindřicha Rachoty, je pro letošek připraveno ještě jedno velké překvapení, které ale nechťel prozradit. Všichni milovníci železniční historie se prý ale mají na co těšit.

### Pára na Křivoklát, Hurvínek do Lednice

Avšak nejen v Lužné můžete nasát atmosféru drážní historie. V letní turistické sezoně vyjedou nostalgické vlaky v dalších lokalitách. Například z Prahy do Křivoklátu nebo na známém Posázavském pacifiku. Tradičně vyjede také pára na muzejní „Kolešovice“, nebo Hurvínek z Břeclavi do Lednice. Na své si opět přijdou fanoušci ve zvláštních vlacích z Valašského Meziříčí do Rožnova pod Radhoštěm či v průběhu Bezdrážického parního léta na Plzeňsku.

Novinkou letošní sezony budou jízdy zvláštních vlaků mezi Letohradem a Hanušovicemi v Pardubickém kraji, v je-

jichž čele se bude pravidelně střídají parní lokomotiva s historickým motorovým vozem. Po letech se pára vrátí i na Šumavu, kde vyjedou zvláštní parní vlaky v rámci Šumavského léta s párou 2015 mezi Černou v Pošumaví a Novým Údolím. To však není zdaleka vše. Nostalgické spoje vyjedou ve všech krajích republiky a většinu těchto akcí doprovází i bohatý kulturní program.

### Narozeniny oslaví několik významných tratí

Nejen vůně páry je odkazem na věhlas naší železniční historie. V čele zvláštních vlaků Českých drah budou k vidění i historické diesellové a elektrické lokomotivy či motorové vozy. Představí se i opětovně zprovozněná olomoucká Rosnička 464.202 či již zmiňovaná 433.001, která prošla generální opravou v dílnách v Lužné v Rakovníku. Kouzlo dávných časů připomenou také oslavy kulatých výročí významných tuzemských železničních tratí. Naplňovány jsou například k 190 letům koněspěšné železnice České Budějovice – Linz, 170 letům Olomoucko-pražské dráhy, 150. výročí Turnovsko-kralupské dráhy nebo k jubileu legendární Buštěhradské dráhy.

Sezona vypukne již za pár týdnů a bude opravdu bohatá. Nechte se proto zlákat k výletu proti proudu času. Kromě zážitků vonících časy dávno minulými můžete dojít i k zajímavému poznání – že cesta k lepšímu pochopení současnosti vede přes naši minulost.

PETR PROKEŠ, VÁCLAV RUBEŠ

### SLOUPEK

#### O technické dědictví budeme nadále pečovat

Média v posledních měsících hojně skloňují výrazy zadluženost, vozidlový park a České dráhy. Jakkoli toto zdánlivě nesouvisí s tak bohatou činností, jakou je nostalgie a péče o historické dědictví našich předků, opak je pravdou. Národní dopravce je na jednu stranu kritizován, že investice do nových či modernizovaných vozidel, která jsou našim prvořadým výrobním prostředkem, přesahují jeho možnosti.



Rostislav Novák

ředitel Odboru kolejových vozidel

Z druhé strany slyším hlasy, že bychom se o technické skvosty mohli starat ještě lépe. Jistě sami cítíte, jak schizofrenní a protichůdná v kontextu s ekonomickou stránkou tato tvrzení jsou. Troufám si tvrdit, že ani jedna strana nemá absolutní pravdu. Každoroční provoz historických vlaků pod hlavičkou národního dopravce a v rámci možností postupně zprovoznění dalších historických skvostů nás staví do čela společnosti, které si plně uvědomují svou bohatou tradici. V této souvislosti mne napadá známé úsloví, že pouze firma, která svědomitě pečuje o svou historii, má před sebou budoucnost.

Mám velkou radost, že se nám daří oboje – zlepšovat úroveň soudobého vozidlového parku a zvyšovat prestiž železnice i nezapomínat na to, kde jsou naše kořeny, a přežítví zástupce tuzemské konstrukční školy neposílat pod hořáky autogenu proto, že „musíme investovat hlavně do budoucnosti“. Zároveň je mi velkou ctí, že mohu spolupracovat s kolegy, kteří se o drážní historii této země se svědomitě starají, umějí přiložit ruku k dílu a zachovat tento odkaz společenské odpovědnosti naší firmy pro budoucí generace. Jen díky těmto lidem můžeme prohlásit, že o technické dědictví předků budeme pečovat i nadále.

### INFORMUJEME

## Dva nové Panterě již letos obslouží mošnovské letiště

**C**estování vlakem na severu Moravy zákazníkům Českých drah brzy zpříjemní další zcela nové soupravy. První dva kusy z únorového rámcového kontraktu na dodávku až jedenácti elektrických dvouvozových jednotek budou sloužit v Moravskoslezském kraji. Národní dopravce nasadí oba RegioPantery na spoje mezi Ostravou a mošnovským letištěm. České dráhy hodlají na nákup dvou jednotek čerpat finanční podporu z Regionálního operačního programu Moravskoslezsko. Provoz na nové lince začíná 13. dubna, letošní JŘ zde budou spoje zajišťovat jednotky řady 471 CityElefant v rámci prodloužené linky S2. Oba nové RegioPantery dodá Škoda Vagonka do poloviny prosince 2015 tak, aby mohly být do provozu nasazeny od nového jízdního řádu 2016.

### Část investice pokryjí evropské prostředky

Za dvě jednotky v celkové hodnotě 223,9 mil. Kč zaplatí České dráhy přibližně 134 milionů korun, tedy 60 procent hodnoty souprav, zbyvajících 40 procent zamýšlejí získat z Regionálního operačního programu Moravskoslezsko, což představuje necelých 90 milionů korun. RegioPantery už nejsou na našich kolejích úplně nováčky. Národní dopravce v minulých letech objednal 26 jednotek z rodiny RegioPanter v různých konfiguracích, přičemž naprostá většina z nich je v provozu v několika krajích. Slavnostní roll-out novinky proběhl na podzim roku 2011, od roku následujícího začaly dodávky. V současné době dokončuje výrobu poslední dvě soupravy, které jsou určeny pro Jihomoravský kraj.

Připomeňme, že RegioPantery nabízejí cestujícím komfortní a klimatizovaný interiér. K dispozici jsou elektrické zásuvky, wi-fi připojení k internetu. Nízkopodlažní řešení umožňuje snadný nástup a výstup osobám se sníženou schopností pohybu a orientace. Souprava je vybavena WC s uzavřeným systémem přístupným i pro imobilní cestující, prostory pro přepravu jízdních kol, kočárků a dalších objemných zavazadel. Cestující informuje opticko-akustický

systém s LCD displeji. Kapacita je 147 míst k sezení, z toho devět míst v 1. třídě.

### Soupravy mají úspěch, budou nasazeny i do dálkové dopravy

„Jednotky už se na českých tratích osvědčily a doufám, že další z nich velmi brzy přispějí ještě k větší atraktivitě osobní železniční dopravy,“ řekl šéf Škody Transportation Tomáš Ignačák. Regionální,



**„**  
 **Za dvě jednotky v celkové hodnotě 223,9 mil. Kč zaplatí České dráhy přibližně 134 milionů korun, tedy 60 procent hodnoty souprav.**

nízkopodlažní a klimatizované RegioPantery nasazují České dráhy v Ústeckém, Jihočeském, Jihomoravském, Olomouckém, Pardubickém a Královéhradeckém kraji. Jsou vhodné pro provoz na všech elektrifikovaných tratích České republiky.

Spokojenost s nimi dokazuje i fakt, že České dráhy loni podepsaly kontrakt na 14 souprav pro rychlíkovou dopravu, které budou konstrukčně vycházet právě z jednopodlažních regionálních RegioPanterů. Prvních šest třídílných a pětidílných souprav bude dodáno letos. Celkové jde o kontrakt za 2,6 miliardy korun, přičemž zbytek dodávky proběhne v roce 2016. Montovat se budou ve Škodě Vagonce ve Studenci, plzeňský závod Škoda Transportation vyrobí kompletní podvozky a trakci.

ČD spolu s výrobcem vyhlásily anketu na pojmenování těchto dálkových vlaků. Do začátku března se už sešly více než dvě tisícovky návrhů. **PETR SLONEK**

### Drážní nostalgie jako na dlaní

Nemůžete se dočkat, až vyrazí první historické vlaky? Pak jistě oceníte přehled sezony 2015.

VNITŘNÍ DVOUSTRANA 6-7



PRO ZAMĚSTNANCE

**Zvýhodněné jízdenky do Šachového vlaku**

Máte rádi šachy a rádi cestujete? Pokud ano a jste zaměstnanci Skupiny České dráhy, můžete od 9. do 13. října 2015 cestovat Šachovým vlakem po trase Praha – Drážďany – Wrocław – Bratislava – Vídeň – Praha za pouhých 1 000 korun. K dispozici máme pouze 20 zvýhodněných míst, proto neváhejte s přihlášením. Své přihlášky posílejte na e-mailovou adresu cakl@gr.cd.cz nejpozději do 15. dubna 2015. Nabídka se týká všech zaměstnanců akciové společnosti České dráhy a firem, ve kterých České dráhy drží většinový majetkový podíl. V Šachovém vlaku, který pořádá Pražská šachová společnost ve spolupráci s Českými drahami coby generálním partnerem, si můžete během jízdy mezi jednotlivými městy zahrát turnaj v rapid šachu a osobně poznat i několik šachových velmistrů. Ubytování v jednotlivých městech si můžete zařídit buď sami, nebo využít hotelů rezervovaných organizátorem. Ceny hotelů a další informace o Šachovém vlaku najdete na webu [www.praguechess.cz](http://www.praguechess.cz). (rub)

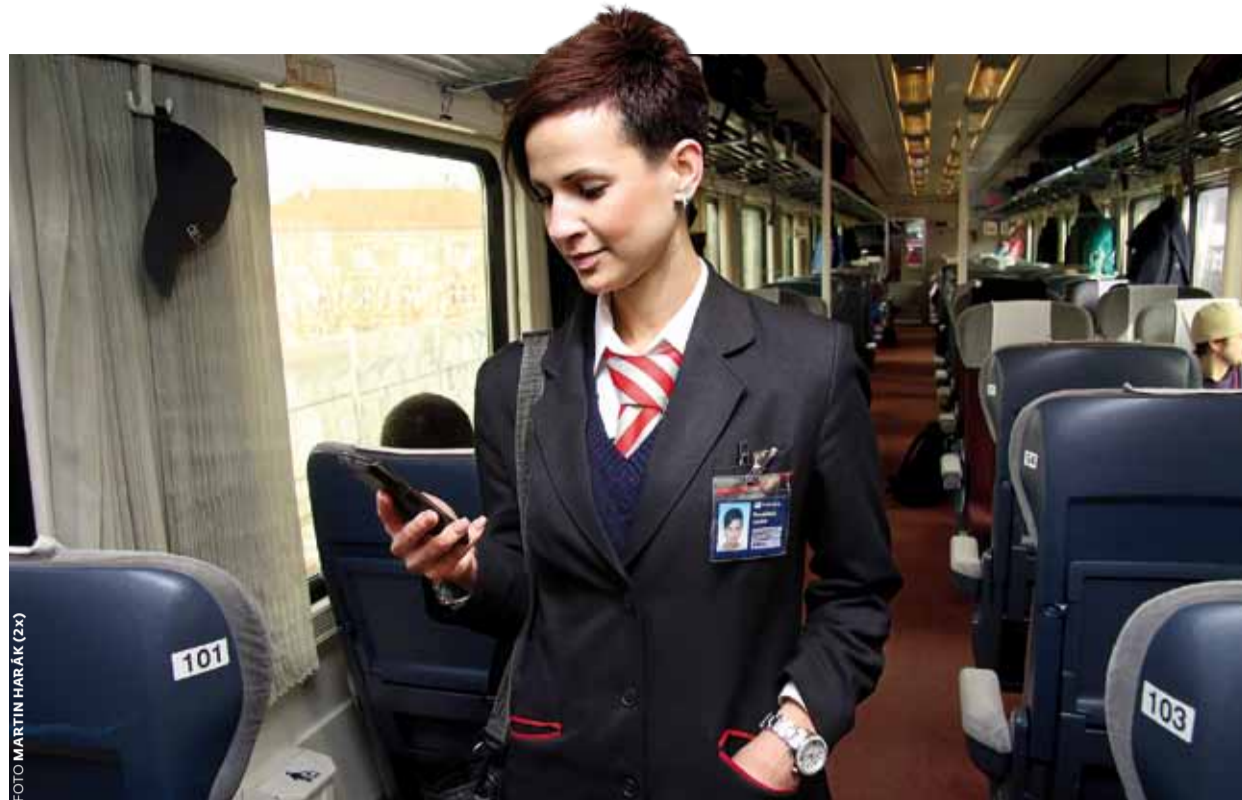


FOTO MARTIN HARÁK (2x)

# Chytré telefony ulehčují posádkám práci

V loňském roce České dráhy vybavily velkou část zaměstnanců vlakového doprovodu zcela novým komunikačním nástrojem, který zlepšil jejich informovanost a zjednodušil předávání důležitých zpráv cestujícím. Nové chytré telefony, vybavené speciálně navrženými aplikacemi, dostaly v první vlně posádky doprovázející vlaky vyšších kategorií. V současnosti se „smartphony“ pracují již všichni vlakvedoucí a průvodčí. Jaké jsou jejich zkušenosti a co dalšího ještě moderní telefony mohou umět?

Vlakové čety měly služební mobilní telefony samozřejmě dlouho před příchodem nové techniky. Jejich technická úroveň a konektivita k internetu však již značně pokulhávala za současnými běžnými trendy. Nezřídka se tak stávalo, že než vlaková četa oslověná cestujícím složitě „vytelefonovala“ požadovanou informaci, tazatel si ji sám našel díky svému telefonu a mobilnímu internetu. To je však již historie. Dnes mají posádky nejen obdobné technické možnosti jako cestující, ale i trumf v podobě speciálních aplikací, díky kterým se k informacím dostanou ještě rychleji než nezasvěcenější cestující.

**Software slouží výborně, horší je to se signálem**

Jako jedni z prvních, kteří dostali nové „chytré“ telefony, byli zaměstnanci břevlavskeho Střediska vlakových čet, kteří doprovázejí vlaky EuroCity a railjety. Zkušební vlakvedoucí SVČ Břeclav Radek Svoboda, který doprovází tyto vlaky a má navíc i zkušenosti z vlaků SC Pendolino, říká, že největším přínosem této moderní techniky je perfektní okamžitá informovanost zaměstnanců díky připojení on-line. „Pokud máme případně nějaké zpoždění, mohu našim zákazníkům přesně zjistit, na které nástupiště v konkrétní stanici dojedeme a naopak z kterého peronu jim odjíždí jejich návazný spoj. Velmi užitečná aplikace „Můj vlak“



KOMUNIKACE. Čety oceňují na chytrých telefonech hlavně speciální aplikace.

zobrazuje právě návazné spoje. Všechno je perfektní, pokud máme signál. Potíže nastávají při výpadcích signálů, což je bohužel na českých tratích běžný jev. To ale není vina Českých drah, ale mobilních operátorů. Tady mají operátoři opravdu ještě velké rezervy. A občas nás nové mobily pozlobí, když lidově řečeno zamrznou, což se stane, když člověk pra-

cuje najednou s větším množstvím aplikací. To je podobný problém jako u počítače, kde pomůže jen restart přístroje,“ vysvětluje výhody vlakvedoucí.

Podle Radka Svobody je v nových chytrých přístrojích vítána i zcela nová aplikace s názvem ČD adresář kontaktů. Podle něj jde o ideální pracovní pomůcku, kde si každý člen vlakového dopro-



**Nemusíme tak zatěžovat zbytečnými telefonáty dispečerský aparát, který má svých starostí více než dost, nebo komanda vlakových čet.**

vodu může zjistit telefonní čísla doprovázející posádky například protijedoucího vlaku včetně strojvedoucího. „V aplikaci nejsou konkrétní jména. Podstatná jsou ale telefonní čísla, na která se dá v případě potřeby zavolat. Je to velmi dobré například při mimořádnostech nebo když někdo něco zapomene ve vlaku. Nemusíme tak zatěžovat zbytečnými telefonáty dispečerský aparát, který má svých starostí více než dost, nebo komanda vlakových čet. Práce s touto aplikací je velmi jednoduchá, neboť stačí zmáčknout kolonku „strojvedoucí“, průvodčí“ nebo „vlakvedoucí“ příslušného vlaku a číslo se začne ihned vytáčet,“ dodává Svoboda.

**Integrovaný fotoaparát zjednodušuje dokumentaci**

A jak hodnotí rozdíl mezi původními mobilními telefony a smartphonem vlakvedoucí Zuzana Igrišová ze SVČ Děčín, která doprovází zpravidla vlaky EuroCity směřující do Německa? Podle jejích slov jde o jednoznačný kvalitativní posun v on-line komunikaci s připojením na internet a oceňuje okamžitý přístup k různým informacím bez zbytečných telefonátů. „Navíc má nový smartphone poměrně kvalitní fotoaparát, kterým lze v případě potřeby dokumentovat například posprejování či jakékoli poškození vozu nebo i nehoda. Tento snímek se dá hned poslat přes sdílený internet služebním e-mailem našim nadřízeným nebo supervizorům bez zbytečných průtahů. Když máme smartphone zapnutý, tak jsme současně dobře dohledatelní podle GPS, což se možná někomu nemusí líbit, ale jde o velmi praktickou věc v případě jakékoli nenadálé příhody ve vlaku – přepadením počínaje a nutností akutní lékařské pomoci konče,“ říká Zuzana Igrišová z Děčína.

**Tvůrci neusínají na vavřínech a plánují další šikovné aplikace**

Potenciálů chytrých telefonů v kontextu s potřebami vlakových čet jsou si vědomi i tvůrci softwarové výbavy. Kromě již zmiňovaných aplikací Můj vlak (ta je ostatně zdarma dostupná i pro chytré přístroje cestujících) a kontaktního adresáře jsou ve vývoji další programy. „Pracujeme například na aplikaci nazvané pracovní Směňář, která již za pár týdnů umožní četám nahlásit se komandujícímu do služby jen obsluhou přístroje. Nebudou se již muset ohlašovat telefonicky, což výrazně zrychlí komunikaci a ulehčí práci komandujícím. Softwarové možnosti jsou skutečně velké a hodláme jich využít, jsme ale zároveň otevření i návrhům na další programovou výbavu – mohou se na nás obracet přímo kolegové z provozu. Podnětné a uskutečnitelné nápady vítáme,“ říká Roman Menc z Odboru obchodu osobní dopravy Českých drah.

Vývojáři jsou si též vědomi objemu přenášených dat nutných k bezproblémovému fungování aktualizací systému a aplikací, což může způsobovat problémy zejména při zmiňovaných výpadcích signálů. Rozjednáno je proto několik variant řešení, které by měly situaci zlepšit. Mezi ně patří i navýšení stávajících datových tarifů.

MARTIN HARÁK, VÁCLAV RUBEŠ

## Roztržitých cestujících přibývá, našla se i andělská křídla

Centrální evidence ztrát a nálezů fungující od roku 2012 při Kontaktním centru Českých drah v Praze na Masarykově nádraží eviduje nejen kuriózní nálezy, ale i ztráty. Výjimkou není ani „zapomenutý“ člen rodiny. Většina hledaných či ztracených předmětů je ale samozřejmě naprosto obvyklých a jejich počet rok od roku roste.

Cestující Českých drah stále zapomínají a ztrácejí nejrůznější věci ve vlcích a v nádražních prostorách. Proto se v roce 2012 rozhodlo o zavedení centrální evidence ztrát a nálezů.

Hlavní myšlenkou bylo především výrazně zjednodušit dohledání předmětů nebo jejich majitelů a zajistit co nejrychlejší předání a převzetí. Kontaktní centrum ČD se přímo nabízel jako místo, které bude zajišťovat centrální evidenci a komunikaci mezi klientem a místem ztráty nebo nálezů.

O roztržitosti našich cestujících, která má narůstající tendenci, zcela jasně hovoří vývoj počtu nalezených předmětů. V roce 2012 centrum registrovalo celkem 2 748 položek, v roce 2013 už 8 177 a v roce 2014 dokonce 14 509 věcí, což je téměř 40 kusů denně.

Úspěšnost dohledání ztracené věci nebo dohledání majitele nalezené věci lze nejlépe doložit za poslední čtyři měsíce. V listopadu 2014 centrum zaznamenalo celkem 1 298 ztrát a nálezů, zpět vydalo 518 položek. V prosinci téhož roku to bylo celkem 1 119 věcí, 93 z nich bylo předáno klientům okamžitě a dalších 398 předmětů našlo svého majitele následně.

Ani začátek roku 2015 nezapomenal pokles ztracených a nalezených věcí. V lednu 2015 jsme zaregistrovali 1 104 položek, z toho jich bylo dohledáno 468. I když únor má pouze 28 dní, je pro nás nevyzpytatelný, proč Kontaktní cent-

rum ČD zaznamenalo rekordních 1 508 zapomenutých věcí, z nichž bylo dohledáno 445 kusů.

**Nejvíce se zapomínají mobily, peněženky, tašky a deštníky**

A jaké věci cestující zapomínají nejvíce? Vcelku logicky jsou to mobilní telefony, peněženky s doklady, deštníky, tašky s nákupem, čepice nebo šály. Centrum ale zaznamenalo kuriozity. Například loni 30. listopadu byla nalezena andělská křídla, o která se žádný anděl nepřihlásil. Podle vyjádření operátorů zřejmě patřila padlému andělu. Další podobný nálezy, týkající se nadpřirozené bytosti, byl evidován jen o několik dní později – 4. prosince. Jednalo se o tašku s převlečkem čerta, kterou si však majitel tentokrát vyzvedl.

Letos v lednu se nejvíce ztrácela elektronika, mimo jiné i 27 notebooků a 101



Peněženky a mobily lidé zapomínají při cestách vlakem nejčastěji. FOTO 2M

mobilních telefonů. V únoru centrum řešilo i ztrátu batohu s plavkami, který odcestoval vlakem z Chebu do německého Plavna a díky spolupráci vlakového doprovodu i kolegů od Vogtlandbahn GmbH se batoh dohledal a následující den byl doručen zpět do Chebu.

Zatím jednoznačně nejkurióznější je ale případ „ztráty“ osoby. Je to asi rok a půl, co se centru ozvala nešťastná rodina ze Zdic, že k nim měla přijet babička s dědečkem. Ve vlaku se ale oba nepohodli, dědeček odešel do jiného vozu a vystoupil, babička však pokračovala dál. Vyděšenou rodinu proto pracovníci centra uklidnili, vlakový doprovod babičku našel, v následující stanici vystoupila a vrátila se zpět.

Poděkování za nalezené věci patří zejména členům vlakového doprovodu a zaměstnancům stanic, díky nimž se vše vrátí majitelům. PETR GREGOR

# V otázce prodeje budov čekáme na verdikt Evropy

Od loňského listopadu je Roman Štěrba členem představenstva Českých drah, kde je odpovědný za úsek projektů a mezinárodních vztahů. Na starosti má například chystaný prodej výpravních budov správci infrastruktury (SŽDC). Do jeho gesce patří rovněž výpočetní technika a informatika. S redakcí Železničáře však hovořil i o dalších tématech.

**Hodně se nyní mluví o projektu převodu části závodu, jak se vzletně označuje chystaný prodej výpravních budov SŽDC. Nastal nějaký posun?**  
Projekt je ze strany Českých drah i Správy železniční dopravní cesty připraven. Aktuálně se čeká na stanovisko Evropské komise (EK), konkrétně Generálního ředitelství pro konkurenci, které by mělo říct, zda cena, vzešlá ze znaleckého posudku, není podle evropského práva nedovolenou podporou. Vláda projednala materiál v prosinci a další kroky budou následovat po stanovisku EK k ceně. Od pověd z Bruselu jsme zatím nedostali.

**Institucionální oddělování dopravců a infrastruktury je v souladu s evropskou legislativou?**  
To je případ třeba Slovenska. Bohužel ti, kteří byli „pionýry“ liberalizace, se dnes dostávají do technologických problémů v provozu. U nejvýkonnějších železnic Evropy – Švýcarska, Německa či Rakouska – jsou tyto segmenty součástí holdingového uspořádání, mají pouze účetně oddělené hospodaření osobní, nákladní dopravy a infrastruktury. Nejvýkonnější železnice Evropy nejsou zkrátka institucionálně rozdělené.

**Nemůže pod vlivem takto vzniklých nesnází Evropská komise pohled na liberalizaci přehodnotit?**  
To nelze vždy předjímat s určitostí. Brusel o změně neuvažuje. Proti další deregulaci se však jednoznačně postavily průmyslově nejrozvinutější státy Evropské unie jako Německo, Itálie, Rakousko a také Francie, jejíž organizační uspořádání jsme vlastně kopírovali. Právě Francie se od 1. ledna 2015 vrátila k železničnímu holdingu, tedy reintegrovala železnici do jednoho celku.

**To neodporovalo evropskému pojetí liberalizované železnice?**  
Ne, protože evropské právo říká, že je třeba činnosti oddělit minimálně účetně. Coby malý stát EU jdeme proti tomu, co dělají největší a nejrozvinutější státy EU. Navíc si uvědomme, jak se vyvíjí liberalizace. Noví dopravci jsou postupně skupováni a integrováni do těch velkých, jako jsou Italské dráhy, DB či francouzský národní dopravce SNCF.

v rámci EU unikátem. A hlavní je negativní důsledek: nákladní dopravci včetně ČD Cargo nemají potřebné trasy. Přitom železnice vznikla historicky primárně k přepravě nákladů, a toto je výsledek. U nás 80 procent přepravy nákladů je realizováno na 20 procentech sítě. Máme sice nejhustší síť v Evropě, hlavní tahy jsou ale nasyceny.

**Jaké jsou aktuální koncepční pohledy na informační technologie a systémy, které máte také takřkajíc pod palcem?**  
Naplnujeme obecný trend: standardizovat informační technologie a systémy tak, aby všechny části, i když se rozvíjejí nezávisle, byly součástí jednoho strategického celku, systému. Prioritně řeším strategické záležitosti, jak budou nastaveny role Odboru informatiky GR, coby zástupce mateřské společnosti, a jaké pravomoci a kompetence bude mít naše dceřiná společnost ČD IS coby exkluzivní dodavatel IT služeb v rámci Skupiny ČD.

**Co to udělá s konkurenceschopností naší železnice jako takové?**  
U nás je osobní doprava bezprostředně spojena s objednávkou veřejné služby. V současnosti se potýká s absencí regulátora. Pokud není subjekt, který by reguloval přiděl kapacity, bude se dít to, co dnes, tedy že na trase Praha – Ostrava se jezdí po 10 minutách a tři dopravci jsou



FOTO: AUTOR

## ROMAN ŠTĚRBA

Člen představenstva (od 10. 11. 2014) odpovědný za úsek projektů a mezinárodních vztahů. Absolvent Fakulty dopravní ČVUT v Praze a postgraduálních studií na TU Dresden a College of Europe Bruges. Vyučený silnoproudý elektromechanik pro ČSD Severozápadní dráhu, Lokomotivní depo Praha – střed (1986–90). V rámci studia na Fakultě PEDAS Vysoké školy dopravy a spojů v Žilíně autorizoval jako výpravčí u ČD OŘ Praha. Vedl kancelář ředitele organizace ROPID Praha. Působil v úseku ekonomického náměstka GR ČD. Zastupuje ČD v organizacích CER Brusel, OSŽD Varšava a UIC Paříž, později EURO-FIMA Basilej. Byl vedoucím projektu Interní finanční řízení ČD.

## Hodně se hovoří o ohrožení počítačové bezpečnosti – jak jsou na tom ČD?

Nyní probíhá projekt kybernetická bezpečnost u státní správy. Odbor informatiky GR v součinnosti s bezpečnostním ředitelem ČD řeší, na kolik jsou infosystémy ČD důležité pro stát. Tvrdím, že jsou, protože železniční infrastruktura je součástí krizové infrastruktury a z toho titulu i informační systémy národního dopravce jsou kritickou infrastrukturou, jíž by se měla věnovat zvýšená pozornost.

## A jak je to u systémů elektronického odbavení?

Systémy elektronických jízdenek jsou nyní založeny na kódech, které jsou brány dnes za neprolomitelné. S aplikací mezinárodních standardů UIC se necítíme ohroženi.

## Zabýváte se také správou majetkových účastí. Co se v této oblasti děje?

Nastaly změny ve složení dozorčích rad. Připravujeme postupně strategické dokumenty k tomu, aby Skupina ČD maximalizovala synergické efekty.

## Jste aktivním členem a zástupcem ČD v různých mezinárodních a národních organizacích. V některých máte i významné funkce, například jste místopředsedou dozorčí rady Nadace Okřídlené kolo. Najdete na ně vůbec čas?

Času je málo. FISAIC, to byly hodně víkendové akce. Ovšem loni v září, dva měsíce před jmenováním do představenstva, byl jmenován koordinátorem technických komisí FISAIC, takže to začalo být i náročné – jezdit na zasedání, komunikovat s prezidenty technických komisí, co se týče plánu jednání, výsledků a koordinace reglementů technických komisí. U Nadace Okřídlené kolo nastal v posledních dvou letech posun, nová strategie pomáhá získávat významné prostředky na opravy historických vozidel a záchranu železničního dědictví. Skupina ČD se k tomu staví pozitivně. Doufáme, že zachráněná vozidla ocení i široká veřejnost. **MARTIN NAVRÁTIL**

## KRÁTCE

### Průzkum: mediální obraz ČD je vyvážený

Asociace Media Tenor, zabývající se obsahovou analýzou mediálního sdělení, zveřejnila výsledky průzkumu, který mapuje mediální obraz nejznámějších firem v ČR. Analýza bezmála sedmi tisíc textů, uveřejněných v roce 2014, odhalila, jak si stojí na mediálním poli mimo jiné také České dráhy. Národní dopravce je druhou nejznámější firmou po ČEZu. Analytici napočítali 1 504 zpravodajských příspěvků o Českých drahách, které tak předběhly společnosti Škoda Auto a Česká pošta. Výsledek potvrzuje i vyváženost mediálního obrazu, neboť z celkového počtu je 244 příspěvků pozitivních oproti 287 negativním. Zbývající zmínky mají neutrální tón medializace. **(rub)**

### Railjetem zněla hudba Bedřicha Smetany



Mužský pěvecký sbor Láská opravdivá si k cestě z Brna na pražský koncert Smetanovy hudby vybral v neděli 1. března spoj railjet číslo 72 Bedřich Smetana. To dalo vzniknout akci, při níž zazněla část mistrova díla během jízdy vlakem. A pokračovala v prostorech hlavního nádraží a v centru města. Svátek jednoho z velikánů vážné hudby a 191. výročí jeho narození si příznivci připomněli řadou koncertů. Jedním z nich bylo představení Smetanova sborového díla, a to právě v podání brněnského souboru. Vznikla tak akce, při níž byl mistrův odkaz přednesen na nástupišti i ve Fantové kavárně. Video z akce najdete na webu zeleznicar.cd.cz. **(hoch)**

### ROPID zhodnotil kvalitu služeb železnice

Pražský organizátor integrované dopravy, společnost ROPID, zveřejnil výsledky hodnocení standardu kvality jednotlivých segmentů PID za rok 2014. Výsledek definuje úroveň služeb dopravců. V případě železnice zpráva konstatuje, že přetrvávají problémy u kapacit vlaků, a to především vlivem závdav jednotek řad 471 a 814.2. Pozitivně hodnotí dodržování jízdního řádu, kde více než 94% vlaků PID na území Prahy jelo včas nebo se zpožděním do pěti minut. To je sice o dvě procenta horší než v roce 2013, ovšem výsledky ovlivnily rozsáhlé výluky. Menší spokojenost panuje u informování cestujících na personálně neobsazených zastávkách SŽDC. **(rub)**

## PŘEČETLI JSME ZA VÁS

### POVĚST PRAŽSKÉHO HLAVNÍHO NÁDRAŽÍ SE VÝRAZNĚ ZLEPŠILA

Zatímco ještě poměrně nedávno bylo pražské hlavní nádraží především účištěm narkomanů a bezdomovců, po rekonstrukcích se situace změnila. Podle únorového průzkumu SC&C se dokonce 12% Pražanů cítí v prostorách hlavního nádraží lépe než na velkých stanicích západních metropolí. Další 39% ho vidí na stejné úrovni. Pozitivní vnímání lidí ovlivnila nová odbavovací hala, kterou si pochvaluje devět z deseti Pražanů. Sedm procent však vůbec nezaznamenalo, že „hlavák“ je po rekonstrukci. Podle 88 procent ale jeho nová podoba zlepšuje image celé metropole. „Nádraží je podobně jako letiště vstupní bránou do města. Nový vzhled odbavovací haly kladně hodnotí 95% Pražanů a 88% cestujících.“ říká Jana Hamanová, ředitelka SC&C. Respondenti mohli hodnotit jednotlivé oblasti, jež se dotýkají „nádražního života“ známku od jedničky do desítky, kdy číslo 10 je nejlepší. Čistota na nádraží před jeho rekonstrukcí dostala známku 3,9, po rekonstrukci 7,5. Podobně dopadla bezpečnost (4,2 : 7,5) nebo toalety (3,8 : 7,7). Negativně se lidé stavěli k Vrchlického sadům, parku před nádražím. Změny Praze 1 jako majitelé doporučilo 81% Pražanů a téměř dvě třetiny cestujících. **PRÁVO 3. 3. 2015**

### SŽDC ZRUŠILA TENDR NA STUDIE RYCHLOTRATÍ V ČESKU

Správce železniční dopravní cesty zastavil soutěž na zpracování studie, která měla zhodnotit možnosti vedení rychlotrati a jejich přínos. Důvodem je skutečnost, že po vyřazení jednoho z účastníků zbyla v tendru pouze jediná nabídka. Češi se tak zřejmě ještě dlouho nedozvědí, kudy a zda vůbec povedou v tuzemsku rychlotrati. O zakázku na zpracování studie mělo původně zájem sdružení firem AFCityplan a Metroprojekt, druhým uchazečem byl SUDOP Praha se společností Mott MacDonald CZ. Právě první jmenované sdružení doporučila hodnotící komise vyřadit. Ministr dopravy Dan Ťok, který se v poslední době projevuje jako příznivec výstavby vysokorychlostních tratí, navíc před nedávnem řekl, že by se mu líbila mnohem otevřenější soutěž s mezinárodní účastí. A už v únoru naznačil, že jí zřejmě zruší. „Nevylučuji změnu na mezinárodní tendr,“ řekl tehdy Ťok. Výběrové řízení od začátku kritizovalo i nevládní Centrum pro efektivní dopravu (CEDOP), podle kterého bylo vypsan na míru firmě SUDOP a neumožňovalo účast zahraniční konkurence. Centrum soutěž napadlo u antimonopolního úřadu, který ale stížnost zamítl a postup SŽDC potvrdil jako správný. **E15 4. 3. 2015**

**ZAUJALO NÁS**

„Je v našem zájmu, aby se začalo soutěžit. Ve všech případech očekáváme od dopravců nabídky, které pomohou zvýšit komfort pro cestující a zároveň udrží platby státu na přijatelné úrovni.“  
**Ministr dopravy ČR Dan Ťok o liberalizaci trhu osobní železniční dopravy u nás.**

**MF DNES 10. 3. 2015**

### LOKÁLNĚ NA ŠUMAVĚ BUDE PROVOZOVAT GW TRAIN REGIO

Tuzemská akciová společnost GW Train Regio vyhrála tendr na provozování osobní přepravy na třech železničních tratích na Šumavě. Předmětem zakázky jihočeského kraje bylo uzavření nové patnáctileté smlouvy pro drážní dopravu na těchto tratích v celkovém objemu zhruba 1,337 milionu vlakových kilometrů ročně a předpokládaných nákladech 2,25 miliardy korun. Pokud se nikdo proti rozhodnutí jihočeského kraje neodvolá, může uzavřít s vítězem tendru smlouvu. Nový provozovatel by měl na tratích začít jezdit v prosinci 2016. Hejtman předpokládá za 15 let trvání smlouvy úsporu státu a kraje několik set milionů korun. V otevřeném nabídkovém řízení se o tratě České Budějovice – Černý Kříž, Čičenice – Nové Údolí a Strakonice – Volary ucházely tři firmy. Na druhém místě za GW Train Regio byla podle hejtmána vyhodnocena nabídka společnosti Arriva Morava a na třetím Českých drah. Hlavním kritériem byla ekonomická výhodnost nabídek. „Je vidět, že konkurence tlačí cenu dolů a že soutěžemi mohou kraje hodně ušetřit. My jsme nabídli cenu 89,90 koruny za kilometr a skončili jsme druhí. Vítěz tak musel být ještě levnější,“ glosoval šéf Arrivy Daniel Adamka výsledky tendru. **ČTK 4. 3. 2015**

### ÚZKOKOLEJJKY CHTĚJÍ OD KRAJŮ VÍCE PENĚZ NA ZTRÁTY VLAKŮ

Jindřichohradecké místní dráhy (JHMD) chtějí od Vysočiny i od Jihočeského kraje více peněz za kraji objednané osobní vlaky. Regiony proto připravují náhradní autobusovou dopravu, která by případně nahradila vlaky na dopravcem provozovaných úzkorozchodných tratích. Ty vedou z jihočeského Jindřichova Hradce do Nové Bystřice a Obrataně na Vysočině. Dopravce ale tvrdí, že s omezením vlaků nepočítá. S přípravou náhradní autobusové dopravy místo vlaků na úzkokolejce už má přitom kraj zkušenosti z nedávné doby, kdy dopravce čelil insolvenčnímu řízení. „Nemáme zájem na tom, aby JHMD zastavily provoz. Finanční požadavky společnosti však jsou výrazně nad rámecem dosavadních smluvních vztahů i finančních možností,“ řekl Ivan Študlar z kanceláře jihočeského hejtmána. Dopravce požaduje dodatečně 15 milionů korun za roky 2010 až 2014 a navýšení úhrady na ztráty vlaků objednaných pro letošek proti nynějším 61 Kč za ujetý kilometr až na 140 Kč. JHMD by měly od Kraje Vysočina dostat za rok na ztrátové vlaky deset milionů korun. V letošním krajském rozpočtu je na úhradu ztrát regionálních vlaků vyčleněno do 300 milionů Kč. Vedení obou krajů navýšení příspěvku odmítá. **ČTK 11. 3. 2015**

## KNIHY



### Kdyby ti tak pámbů prdel roztrh'

Tímto bizarním titulem, který údajně zachycuje autentický nápis z jisté české nádražní občerstvovny, uvádíme útlý cestopis po českých, evropských a světových nádražních restauracích, putykách a hospodách. Ačkoliv se název práce může zdát lascivní, obsah rozhodně laciný ani vulgární není a určitě se dočtete něco, o čem jste v oblasti železniční gastronomie ani nevěděli.



### Česká stavba parních lokomotiv 3.

Kdo vlastní předchozí první dva díly objemné knihy Karla Zeithammera mapující bohatou historii výroby parních lokomotiv u nás včetně exportu, jistě automaticky doplní celou řadu o dlouho očekávaný třetí svazek. Kniha formátu A4 předvádí vše parní, co na koleje z domácích dílen a podniků vyjelo v letech 1945 až 2014. Nosnými jsou zde už tradičně precizně reprodukovány fotografie a množství nářezů a plánek. Graficky se díla zhostil opět Bohumír Golda a vydalo ji nakladatelství Růžolící chrochtík coby už své šestnácté dílo.



### Atlas polských železnic

Aktualizované vydání z roku 2014 nese název Atlas linií kolejových Polští. Bude se vám hodit při železničních putováních po rozsáhlé a zajímavé železniční síti Polska, popřípadě při toukách prstem po mapě. V měřítku 1 : 300 000 najdete dráhy využívané, zaniklé, vlečky, vojenské i parkové. Vše doprovázejí čtyři stovky zajímavých fotografií stanic a tratí včetně tunelů a mostů. Nechybějí profily horských drah a ilustrované základy polské návestní techniky. Atlas dále obsahuje 117 historických tabulek a 13 map z minulosti. Vydal katovický Eurosprinter ve spolupráci s českým Railvolutionem a dalšími subjekty. Kniha je v prodeji u specializovaných prodejců železniční literatury za necelých 1 000 korun. (mn)

# Trať mezi Labem a Vysočinou bude v zajetí stavbařů



**ZRYCHLUJEME.** Stovka se na trati 238 již v minulosti objevila, modernizace zrychlí další úseky.

FOTO AUTOR (2x)

Modernizace a s tím spojená omezení se letos nevyhnou ani trati 238 z Pardubic do Žďírce nad Doubravou. Pravděpodobně v květnu zde SŽDC začne s revitalizací, což bude mimo jiné znamenat částečné úsekové přerušení provozu vlaků na zhruba osm měsíců. Cestující se však díky tomu dočkají většího komfortu a bezpečnosti, a to i na železničních přejezdech. Mírně se také zkrátí jízdní doby v opraveném úseku.

Výraznou proměnou projdou i stanice Hlinsko v Čechách, Slatiňany a Chrudim a traťové úseky Chrast u Chrudimi – Slatiňany a Slatiňany – Chrudim. „Ve všech místech provedeme rekonstrukci železničního svršku a spodku, umělých staveb, železničních přejezdů a zabezpečovacího zařízení. Ve stanicích vzniknou nová úrovnňová nástupiště, přístřešky pro cestující, rekonstruovány budou propustky, mosty a opěrné zdi. Po opravách zde budou položeny betonové pražce a bezстыková kolej, což výrazně zvýší komfort cestování,“ říká Marek Illiaš, tiskový mluvčí SŽDC.

Zajímavostí je, že správce infrastruktury obnoví výhybnu Cejřov, která rozdělí 14 km dlouhý mezistaniční úsek Žďárec – Chrast. Postavena byla ve 30. letech minulého století, později tu ale fungovala jen hláska a vlečka. Samostatnou stavbou, která nicméně po dokončení rovněž významně přispěje ke zkvalitnění kultury cestování, je rekonstrukce 2. a 3. nástupiště ve stanici Havlíčkův Brod.

### Opravit se bude za provozu a po etapách

Pracovat na jednotlivých stanicích a úsecích mají stavbaři po etapách, přičemž v některých z nich se provoz zcela zastaví a vlaky nahradí autobusy. V uzlové Chrudimi to budou čtyři fáze – ve třetí



**SLATIŇANY.** Stanici i traťové poměry v jejím okolí čekají letos významné změny. Jednotky RegioShark budou pak i tady moci využít své rychlosti a výkonu.

bude jezdit náhradní autobusová doprava (NAD) mezi Pardubicemi a Chrudimí, kde už bude fungovat nové nástupiště, a ve čtvrté mezi Chrudimí a Slatiňany. Zpočátku budou autobusy suplovat provoz i mezi stanicemi Chrudim město

a Moravany. Ve čtvrté etapě bude také na určitou dobu uzavřen přejezd na jižním zhlaví a přejezd v ulici Obce Ležáků, který dočasně nahradí panelová komunikace. Nezbytná je termínová provázanost hlavně s pracemi ve Slatiňanech a okolí.



Pracovat na jednotlivých stanicích a úsecích mají stavbaři po etapách, přičemž v některých z nich se provoz zcela zastaví a vlaky nahradí autobusy. V uzlové Chrudimi to budou čtyři fáze – ve třetí budou jezdit autobusy mezi Pardubicemi a Chrudimí.

Práce ve Slatiňanech plánované na šedesát dní budou rozděleny do dvou fází. Při první pojedou náhradní autobusová doprava (NAD) v úseku Chrast u Chrudimi – Chrudim, ve druhé sem budou už zajíždět vlaky od Chrudimi, a to již k novému nástupišti mezi kolejemi číslo 5a a číslo 1 (druhá a třetí od výpravní budovy). Dál bude přestup na NAD směrem Chrast u Chrudimi.

### V Hlinsku vyrostou nová nástupiště

Stanice Hlinsko v Čechách bude v zajetí stavebních firem tři měsíce. Práce jsou tu rozděleny do čtyř částí. V té první budou vlaky od Havlíčkova Brodu dojíždět ke stávajícímu nástupišti 1 (třetí od budovy) a zřízen bude provizorní peron u koleje 3. Druhá fáze se předpokládá bez náhradní autobusové dopravy. Při třetí se stanice uzavře pro vlaky ve směru od Havlíčkova Brodu, spoje od Pardubic se obrátí i v nových nástupištích u výpravní budovy a na dočasném nástupišti u koleje 3. Čtvrtá etapa už bude ve znamení průjezdu vlaků oběma směry s tím, že cestující budou sloužit nové nástupiště u výpravní budovy, ale stále i provizorní nástupiště u koleje číslo 3.

Maximální rychlost ve všech modernizovaných úsecích se bude pohybovat do 80, resp. 90 km/h, přičemž v úseku Chrast u Chrudimi – Pardubice-Rosice n. L. je už dnes povoleno až 100 km/h. Jedním z hlavních cílů stavby je odstranění trvalých omezení rychlostí. Loni v prosinci byla vyhlášena soutěž na zhotovitele stavby s předpokládanou cenou 967 milionů korun. SŽDC předpokládá její zahájení v květnu roku 2015. Celá akce přinese kromě zvýšení bezpečnosti také dílčí zkrácení jízdních dob.

### Medlešická (Ostřešanská) spojka zatím nevznikne

V souvislosti s tratí 238 se často zmiňují úvahy o takzvané Medlešické spojkě, nově označované jako Ostřešanská, která by odstranila úvrativé napojení trati v Pardubicích-Rosicích n. L. Ta je síce dlouhodobě v hledáčku odborníků a přejít si ji i mnozí obyvatelé regionu, poslední závěry studie proveditelnosti však ve prospěch této stavby nehovoří.

MARTIN NAVRÁTIL

## V pražských Bubnech vztyčili pomyslný Jákobův žebřík

Jako pomyslný základní kámen budoucího Památníku ticha slouží rozměrná plastika nazvaná Brána nenávratna, která byla v pondělí 9. března slavnostně odhalena na pražském nádraží Bubny. Dílo známého sochaře Aleše Veselého má podobu koleje směřující k nebi. Pomník na místě židovských transportů by se měl stát nejen místem připomínání tragické historie, ale také centrem diskuzí o holocaustu a jeho odkazu současným i budoucím generacím. Odhalení artefaktu je prvním krokem přestavby nádraží na centrum pro historii. To by mělo vyrůst v dějišti židovských transportů do koncentračních táborů, které od roku 1941 odjížděly právě z nádraží Praha-Bubny. Jeho realizátorem je obecně prospěšná společnost Památník Šoa Praha a hlavním partnerem projektu je Centrum současného umění DOX. Devátý březen byl pro odhalení monumentu zvolen záměrně. Připomíná noc

z 8. na 9. března 1944, kdy bylo zavražděno téměř čtyři tisíce mužů, žen a dětí z takzvaného terezínského rodinného tábora v plynových komorách v Osvětimi.

### Dorazili i ti, kteří přežili hrůzy ve vyhlazovacích táborech

Slavnostního předání Brány nenávratna se zúčastnila řada významných osobností včetně předsedy představenstva Českých drah Pavla Krtka. Velkou část hostů tvořili židovští muži a ženy, kteří přežili holocaust ve vyhlazovacích táborech v celé Evropě. Dojemně působilo vyprávění několika pamětníků o hrůzných zážitcích z druhé světové války, kdy zahynula i řada příbuzných sochaře Aleše Veselého. „To, co se stalo v nedávné minulosti, byl jen jeden z mnoha obrovských kolapsů. Taková vychýlení občas lidské společnosti postihnou. Vše se obrátilo vzhůru nohama a záchytné body zmizely – zbylo jenom násilí a zmar, ztratili

j sme soudnost, důstojnost a úctu. Společnost byla vydaná napospas ničení. Otevřely se brány nenávratna. Tehdy k nim vedly koleje a vlaky. Koleje vedou do nebe Branou nenávratna jako pomyslný Jákobův žebřík,“ vysvětluje sochař.

### Koncepce proměny nádraží je hotova, čeká se na finance

Podle filmového dokumentaristy, ředitele společnosti Památník Šoa Praha a vedoucího projektového týmu Pavla Štingla, odhalení monumentu Aleše Veselého není jen uvedením nové sochy ve

veřejném prostoru Prahy, ale především sdělením veřejnosti i politikům, že koncepce proměny nádraží na Památník ticha je připravena k realizaci. „Nyní bude jen otázkou financování, kdy se podaří památník otevřít,“ tvrdí. Na scénáři stále expozice Památníku ticha pracuje tým historiků, výtvarníků a architektů scénografů a jeho koncepce připomíná příběhy téměř 50 tisíc deportovaných Židů, ale také roli mlčící většiny.

Centrum současného umění DOX je partnerem realizace artefaktu Brána nenávratna a spolupracuje na projektu Památník ticha. ČD a SŽDC jsou strategickými partnery kulturního záměru revitalizace nádraží Bubny a jeho okolí. Plastiku finančně podpořil Metrostav a Libor Winkler ze společnosti RSJ.

MARTIN HARÁK



**BRÁNA NENÁVRATNA.** Plastika uctívá oběti holocaustu.

FOTO JAN CHALOUPKA



Videoreportáž najdete ve webové verzi Železničářů.



## KRÁTCE

## ČD Cargo opět začalo vozit letecké palivo

Společnosti ČD Cargo se podařilo znovu převzít přepravu leteckého paliva ze skladu ČEPRO v Mstěticích u Prahy na pražské Letiště Václava Havla. Vlaky jsou přistavovány na vlečku letiště několikrát měsíčně. První souprava přijela 20. ledna letošního roku. Stalo se tak téměř tři roky poté, co sem ČD Cargo přivezlo ze Mstětic poslední vlak. Palivo je přepravováno v cisternových vozech SSHR, které jsou charakteristické svým bílým nátěrem a vytvářejí tak poměrně nepřehlédnutelné soupravy. Další zajímavostí těchto přeprav je jejich jízda Pražským Semmeringem, tedy tratí známou tím, že vede mimo jiné po viaduktech a cestujícím nabízí jedinečné panoramatické výhledy na Prahu. Tato trasa byla vybudována v roce 1872 společností Buštěhradská dráha pro spojení uhelných dolů v severních Čechách s průmyslovým předměstím Prahy Smíchovem. V dnešní době již ale svůj význam pro nákladní dopravu téměř ztratila a naopak stoupá její využití příměstskými i víkendovými osobními spoji. Spatřit zde nákladní vlak je tak dnes poměrně vzácností. (MARTIN BOHÁČ)

## Podnikatelský plán na rok 2015 byl schválen

Představenstvo Českých drah v působnosti valné hromady společnosti ČD Cargo v pondělí 16. února schválilo Podnikatelský plán 2015. Jeho finální verze plně respektuje výsledky kolektivního vyjednávání. Z pohledu celkového objemu přeprav předpokládá udržení výkonů na úrovni roku 2014 – tedy přibližně 69 milionů tun zboží. Vzhledem k rostoucí konkurenci na tuzemském trhu však bude nutné posílit pozici ČD Cargo v zahraničí i v rámci tranzitních přeprav, a to také ve spolupráci s dceřinými společnostmi. K tomu je zapotřebí zajistit dostatek provozuschopného vozidlového parku, na což je zaměřen investiční plán, který primárně počítá s modernizací a komponentními opravami diesellových i elektrických lokomotiv a nosných řad nákladních vozů. Vzhledem k tomu, že ČD Cargo již nemusí soutěžit dle zákona o veřejných zakázkách, bude u investičních akcí, které ČD Cargo není prozatím schopno realizovat vlastní činností v SOKV, výběr dodavatele proti předchozím letům snazší a efektivnější. Výběr podle interních pravidel nám umožní pružněji reagovat na požadavky trhu a mít stejné příležitosti jako konkurence. Hlavním cílem společnosti ve středně/dlouhodobém horizontu je dosáhnout vyrovnání hospodaření segmentu jednotlivých zásilek a udržet ziskovost segmentu ucelených vlaků a ostatního podnikání. Během posledních dvou let jsme se významným způsobem k naplnění tohoto cíle přiblížili. Pokud se nám podaří pokračovat správným směrem, udržet krok s konkurencí a efektivně využívat kapacity, kterými ČD Cargo disponuje, pak je reálné tento cíl naplnit.

PETRA ČERMÁKOVÁ



PALIVO. Speciální souprava veze surovinu pro jadernou elektrárnu Temelín. Kdysi sem jezdily také ostře sledované vlaky z Polska.

FOTO JAN ŠTOFAŇAK

# Netradiční přepravy Od uranu a borůvek až po mrtvoly

Za mimořádné na tuzemské železnici označujeme obvykle zásilky, jež některému ze zainteresovaných dopravců případně železniční infrastruktuře působí zvláštní potíže s ohledem na zařízení nebo vozy. A to především kvůli mimořádným rozměrům, hmotnosti či specifickým vlastnostem. Jak se tyto mimořádné přepravy realizovaly v minulosti? A jaké zajímavé komodity v uplynulých desetiletích putovaly po tuzemské železniční síti?

## Těplušky s tunami rudy mířily do bývalého SSSR

Není to tak dávno, co se do jaderné elektrárny Temelín navázelo zvláštními ostře střeženými vlaky z Polska palivo v kontejnerech Castor. Naopak bude to šedesát let, co se v běžných uhlácích doprovázených osobním vozem se stráží – těpluškou – vyvážely z ostrovské vlečky do bývalého SSSR vlaky s uranovou rudou.

Když už jsme u jaderné energetiky, tak právě pro ni se na speciálním hlubinovém voze s manipulací odsunu a zdvihu firmy Škoda po kolejích přepravovaly celé parogenerátory VVER 440 a VVER 1000. Samozřejmě po trasách umožňujících převoz zásilek s překročenu ložnou mírou (PLM) a vyžadujících manipulace typu demontáže různých zábradlí a sloupů a zásahů do trakce.

Těžké transformátory a další nadrozměrná zařízení nejen pro energetiku putovaly (a dodnes putují) právě v hlubinových vozech. Například desetinápravový Uaai 10 umožňuje přepravu až 120 tun vázícího nákladu. Ostatně pro plzeňskou společnost Škoda byl u smíchovského Ringhoffera navržen a roku 1911 vyroben 16nápravový speciální vagon řady Jaak 283802 kkStB s nosností 100 tun určený pro přepravu škodovských obřích lodních děl do Terstu a Puly. A díky parametřům i rozměrům byl tehdy rekordmanem v rámci celých c. k. rakouských státních drah.

## Od slanečků až po slony

Zvláštní přepravní komodity ale nemusejí být ani rozměrné či těžké. Vedle tradičního přemístování větších zvířat v uzavřených vozech byl obligátní transport drůbeže a jiné drobotiny, což si dokonce vyžádalo pořízení speciální konstrukce na vozy řady V, u nás M. To na převoz slonů byla vyvinuta zvláštní únosná řada s čelními dveřmi. Výjimkou nebyla přeprava ryb. Bizarní položka „slanečci“ figurovala v dávných přepravních přehledech podobně jako třeba kategorie „koně, mezci, oslí“, ale třeba i „odpadky“ a „mrtvoly“. A fungovalo to: lokálka Benešov – Dolní Kralovice podle statistiky za rok 1919 převezla pět zemřelých lidí, liberecko-jablonecko-tanvaldská hned osm.

Coby kusové zboží, případně špěšiny, se tehdy posílaly zásilky knih a tiskovin, vejce, usně, kůra a tříslo, korek a korkové zboží, ale třeba i víno, surový tabák, jižní ovoce nebo dokonce káva. A je s podivem, kolik bylo v atraktivním obvodu

Potenciální zákazníci se ČD Cargo snaží získat mimo jiné sloganem „cokoliv kamkoliv“. Je to hlavně proto, že klientům dokáže nabídnout skutečně široké portfolio služeb – dnes běžně převáží i ne právě obvyklé komodity. V minulosti však bylo spektrum transportovaného nákladu a zboží ještě daleko širší.

jablonecké lokálky konzumentů kávy! Z některých stanic v lesích zavazadlovými vozy putovaly v sezóně tuny borůvek, ostružin a hub. Přeprava exotického ovoce však není doménou historie. Ještě v nedávné minulosti mířily do stanice Praha-Bubny ucelené vlaky s banány loženými ve speciálních chladiřenských vozech.

## Víno se vozilo v obřích sudech

Na víno existovaly speciální vozy se dvěma obřimi sudy používané na německých drahách hlavně ve vinařském Bádensku, Lotrinsku a Alsasku. „pohledné“ vícenádržkové vozy se ještě někdy v 60. letech využívaly k přepravě louhů a kyseliny i u nás. Mimochodem, když jsme u „voňavých“ přeprav, v Německu kdysi

jezdila celá flotila fekálních vozů určených k vyvážení nádražních septiků. Ještě že stále čtenější jsou přepravy automobilů a silničních vozidel. To v roce 1919 se na „Vlašimce“ přepravilo jen 28 „povozů a kočárů“, auto žádné, pokud ovšem nebylo ukryto v jediné zásilce pod hlavíčkou „vojenská zavazadla a střelivo“.

Vojenské přepravy, zejména roztočivých vozů, to je příběh zcela samostatný. Do které přepravní kategorie tak mohly patřit tehdy poměrně časté a z pohledu diváka atraktivní přepravy cirkusů? Jejich vagonování byl malý obřad, jemuž skoro vždy přihlíželi zvědavci. Disponenti měli práci s dirigováním většího počtu vagonů, někdy šlo i o PLM, často pak cirkusy putovaly separátními vlaky.

Známost kapitolou přeprav z let socialismu byly pravidelné expedice motorových lokomotiv z libeňské ČKD a elektrických z plzeňské Škody pro SSSR. Lokomotivy, řazené na čele pravidelného nákladního vlaku, jely do překladiště Čierna n. Tisou na normálně rozchodných transportních podvozcích a teprve na hranici se „přezouvaly“ na 1 524 mm.

Pozdrav Pražskému hradu v podobě zlomeného monolitu Pomyšlým, ale i faktickým pomníkem PLM a podobných speciálních přeprav byly roku 1923, respektive 1925, přesuny žulového monolitu z Mrákotína u Telče do Prahy s určením na 3. pražské hrad-



DO OPRAVY. Přeprava úzkorozchodné lokomotivy do Železničních oprav a strojren. Snímek byl pořízen ve Vyškově v roce 1984.

FOTO AUTOR

## COKOLIV KAMKOLIV

„Na železnici se za mimořádné považují ty zásilky, jež některému na přepravě zúčastněnému dopravci nebo železniční infrastruktuře působí zvláštní potíže s ohledem na železniční zařízení nebo vozy; a to vzhledem ke svým mimořádným rozměrům, hmotnosti nebo specifickým vlastnostem. Proto mohou být přijaty k přepravě jen za zvláštních technických nebo provozních podmínek, které musí být předem projednány mezi všemi na přepravě zúčastněnými dopravci“, vysvětluje dopravce ČD Cargo význam termínu mimořádné zásilky. Klasikou jsou zejména „PLM“, tedy zásilky překračující ložnou míru a stanovenou traťovou třídu, zásilky mimořádné délky, železniční vozidla na vlastních kolech, která smějí být dopravována jen za zvláštních provozních podmínek, anebo náklad, jehož zajištění neodpovídá nakládacím směrnicím UIC. Zajištění těchto přeprav má dnes v ČD Cargo na starosti jednatel PREMIZA (provozní strážník) a také skupina mimořádných zásilek Odboru obchodu. Projednání u správce infrastruktury má na starosti URMIZA (Ústřední registr mimořádných zásilek) sídlící v pražském Karlíně.

ní nádvoří. O nich se toho koneckonců už napsalo mnoho a zpráv a snímků z této akce, kterou by šlo dnešní terminologií označit jako komplexní zajištění logistických služeb, je plný internet. Poprvé se převoz z lomu na nádraží odehrál na úzkokolejce, podruhé valením na rourách podkládaných fošnami. Škoda že převoz pokazilo postupné dvojí zlomení (první při silniční přepravě, druhé ještě v lomu). Nicméně železnice odvezla 120tunový pylonů bez závad.

Ne právě jednoduché byly převozy různých stavebních děl, prefabrikátů, strojů, částí výrobních linek a podobně. Z nakládacích míst typu Uničov, Nové Město nad Metují, Milevsko, Praha-Masarykovo nádraží (ano, pod tuto dnes výhradně osobní stanici patřila vlečka ČKD Dukla), podobně i labských překladišť v Mělníku nebo Loubí a mnoha dalších míst putovaly náklady budící zaslouženou pozornost. V 50. letech se po kolejích přepravovaly části tzv. finských domků, samozřejmě že až z Finska, někde se pro jejich vykládku dokonce stavěly zvláštní vykládací koleje.

Výčet neobvyklých přeprav a ještě neobvyklejších nákladů je mnohem širší, než čtete v těchto řádcích. Pokud nás na některé z nich upozorníte, rádi se je pokusíme zmapovat. MARTIN NAVRÁTIL





**Dělníci nyní pracují v první vyloučené koleji a ve druhé je místně snížena rychlost na 50 km/h.**



Na Pohansku je umístěno i záložní pracoviště pro výpravčí.

**PLYNULE.** Kdyby nebyla odbočka zbudována, kvůli devítikilometrovému úseku by zpoždění čekajícího railjetu mohlo dosáhnout i více než 10 minut.

FOTO AUTOR (3x)

## Odbočka Pohansko: místo, kde se křižují nejen railjety

Zhruba v polovině ledna správce infrastruktury uvedl do provozu odbočku neboli výhybnu Pohansko, která má sloužit až do listopadu letošního roku. Mezi Břeclaví a odbočkou Pohansko se jezdí jen po jedné koleji, neboť je vyloučená první traťová kolej směrem na Vídeň. Od Pohanska směrem na dolnorakouský Bernhardsthal se jezdí opět dvoukolejně. Toto omezení by mělo trvat do konce června, kdy se začne rekonstruovat druhý most a naopak se uzavře druhá traťová kolej směrem na Břeclav. Odbočka Pohansko tak bude sloužit po celý rok až do změny jízdního řádu, kdy by oba mosty měly být opravené.

„Odbočku jsme museli aktivovat z prostého důvodu. Railjety jezdící z Prahy do Grazu a zpět se podle jízdního řádu pravidelně míjejí právě v oblasti Pohanska. Pokud by se jezdilo jednokolejně z Bernhardsthalu až do Břeclavi, což je devět kilometrů dlouhý mezistaniční úsek, zpoždění by mohla dosahovat deseti i více minut. To by narušilo intervaly a připoje v obou zemích,“ vysvětluje náměstek přednosti Provozního obvodu SŽDC Břeclav Miroslav Novotný.

### Míjejí se zde i nákladní vlaky a regionální spoje

Odbočka Pohansko, obsluhovaná z břeclavského ústředního stavědla, však slouží nejen pro časově bezkolizní míjení railjetů, ale i dalším spojům kategorií EuroCity a EuroNight či běžným regionálním vlakům vídeňské příměstské rychlodráhy S-Bahn, které pravidelně zajišťují až do Břeclavi. Navíc je u rozvětvení na Pohansku vybudované speciální provizorní jednotné obslužné pracoviště (JOP), které má na starosti dispoziční výpravčí z Břeclavi, a na místě samotném je postavena provizorní buňka se záložním pracovištěm místní obsluhy pro případ jakékoli mimořádnosti.

„Dělníci pracují nyní pouze v první vyloučené koleji a ve druhé je snížena rychlost v blízkosti stavby na 50 km/h. Nicméně v případě potřeby se náš styčný spolupracovník může domluvit jak s našimi výpravčími, tak i stavbaři, aby případný přesun materiálu nebo stavebních

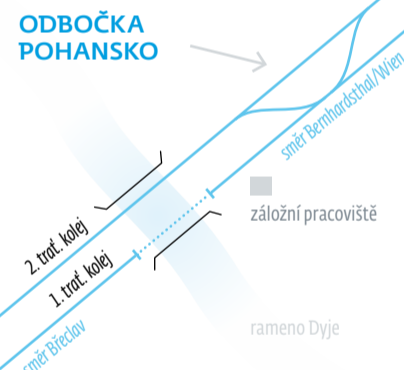
Dva jednokolejné mosty přes řeku Dyji na česko-rakouské hranici v samém cípu jižní Moravy letos procházejí ozdravnou kúrou. Aby nebyla radikálně snížena propustnost tratě, vznikla nedaleko starobylého velkomoravského hradiště Pohansko provizorní dopravní stejného jména, která usnadní provoz během stavby na této části 1. tranzitního koridoru. Po rekonstrukci se zvýší traťová rychlost, což uvítají zejména cestující railjetů na trati Praha – Vídeň – Graz.



**BUDOVÁNÍ.** První most je již rozebrán, na druhý se stavbaři vrhnou v létě.

strojů u odbočky Pohansko byl zcela bezkolizní. Na prvním místě je samozřejmě bezpečnost, současně však musíme vzít v úvahu, že jde o důležitou železniční trasu, kde není prakticky žádná objízdňá alternativa v elektrické trakci. Navíc každé dvě hodiny jede na trase railjet z Prahy do Grazu a zpět a zapomenout nesmíme ani na některé spoje EuroCity v ose Vídeň – Ostrava – Varšava. A k tomu nepočítáme regionálních a nákladních vlaků,“ doplňuje Miroslav Novotný.

„V budoucnu se z Prahy do Vídně pojedou za méně než 4 hodiny“ Vlaky railjet by se časem z Prahy do Vídně mohly dostat už za tři hodiny a čtyřicet pět minut. Tuto dohodu jel v polovině února do Vídně podepsat český ministr dopravy Dan Ťok s rakouským kolegou Aloisem Stögerem. Railjety by vyšší rychlostí mohly cestující vozit možná od roku 2024. V současné době se dá trasa Praha – Vídeň podle jízdního řádu urazit za čtyři hodiny a deset minut, a to modrými či červenými railjety obou národ-



### V budoucnu se z Prahy do Vídně pojedou za méně než 4 hodiny

„V Česku se zatím narazí na několik nedokončených míst na prvním tranzitním železničním koridoru, jako jsou uzly Pardubice, Česká Třebová, úsek Choceň – Ústí nad Orlicí nebo průjezd Brnem. Na lepší časy se naopak blýská v okolí Prahy, kde se v současné době dokončuje traťový úsek Úvaly – Praha-Běchovice, což pomůže významně urychlit dopravu v pražské aglomeraci a zkrátit dojezdové časy na pražské hlavní nádraží. A pokud půjde vše hladce, tak by se teoreticky mohla i na některých místech v úseku Brno – Břeclav zvýšit maximální rychlost až na 200 km/h.“

MARTIN HARÁK

### ZELENÁ ULICE – INFORMACE NEJEN PRO STROJVEDOUČÍ

#### PRAHA-BĚCHOVICE – ÚVALY: INSTALACE PROVIZORNÍCH STANIČNÍKŮ

Aktuálně probíhají intenzivní práce při rekonstrukci úseku 1. tranzitního koridoru mezi stanicemi Praha-Běchovice a Úvaly. Obdrželi jsme upozornění strojvedoucích pana Kozáka z DKV Brno, Provozního pracoviště Břeclav, a pana Sehnala z DKV Praha na chybějící staničníky, tedy návěstidla, která zobrazují kilometrickou polohu místa na trati. Dle vyhlášky ministerstva dopravy č. 177/1995 Sb., kterou se řídí stavební a technický řád drah, se staničníky s lichým číselným údajem o kilometrácii osazují v tělese dráhy vlevo ve směru od počátku ke konci tratě, staničníky se sudým číselným údajem se osazují vpravo. Na vícekolejných elektrizovaných tratích se mohou osazovat oboustranně. Správce infrastruktury zajistil osazení provizorních staničníků (na papíře ve fólii) na stožáry trakčního vedení. Investor stavby (Stavební správa západ) následně dohodl s dodavatelem osazení definitivních tabulí kilometrických poloh na stožáry trakčního vedení. Umístění je nezbytné z důvodu orientace strojvedoucích na trati. Ten musí mít vždy k dispozici informace o kilometrické poloze z důvodu zajištění bezpečnosti provozu.

#### NEDOSTATKY VE ZPRAVOVÁNÍ ROZKAZEM PŘI JÍZDĚ ODKLONEM

Strojvedoucí DKV Olomouc pan Vymětalík upozornil na nepřesný Všeobecný rozkaz, který obdržel při jízdě s vlakem R 892 ve stanici Česká Třebová. Z důvodu výluky zabezpečovacího zařízení při rekonstrukci úseku mezi stanicemi Praha-Běchovice a Úvaly byl vlak R 892 ze stanice Kolín veden odklonem přes stanice Nymburk, Lysá nad Labem a Praha-Vysočany. Ve všeobecném rozkaze nebyla uvedena informace, že zastavení ve stanicích Počádky, Nymburk hl. n., Lysá nad Labem je z dopravních důvodů. Strojvedoucí správně postupoval dle čl. 72 Dopravního a návěstního předpisu SŽDC D1 a v uvedených stanicích zastavil, protože se řídil tabelárním jízdním řádem vlaku 1. násled 932. Vlak původního čísla v uvedených stanicích zastavuje pro výstup a nástup cestujících. O tomto problému jsme informovali kolegy z řízení provozu SŽDC CDP Praha, které obratem zajistilo správné znění ve Všeobecných rozkazech a o problematice informovalo i další dotčené stanice. K podobným nedopatřením by tak již nemělo docházet, což uvítáme zejména při další výlukové činnosti spojené s odklonovou vozbou.

#### CHYSTÁ SE ODSTRANĚNÍ RYCHLOSTNÍCH PROPADŮ VE STŘEDNÍCH ČECHÁCH

Ve druhém čísle letošního Železničáře jsme vás informovali o velmi citelném snížení traťové rychlosti na tratích Kolín – Lysá nad Labem – Ústí nad Labem a Nymburk – Mladá Boleslav spojeném s negativními dopady na včasnost jízdy vlaků a spolehlivost přestupních vazeb. České dráhy apelovaly na správce infrastruktury, aby zavedl původní traťové rychlosti. Ten těmto rychlostním omezením věnuje velkou pozornost a činí kroky vedoucí k zavedení původních traťových rychlostí. Termín, kdy bychom se mohli dočkat zavedení původních rychlostí, je nyní odhadován na letošní červenec až listopad. Mezi Lysou nad Labem a Mělníkem bude zavedena původní traťová rychlost 120 km/h (nyní 50–70 km/h). Mezi Velkým Osekem a Nymburkem by vlaky mohly jezdit rychlostí až 120 km/h opět mezi srpnem a půlkou října (nyní 70 km/h). Na trati z Nymburka do Mladé Boleslavi se předpokládá zavedení původní rychlosti 100 km/h (nyní 70 km/h) v září letošního roku. Termíny se mohou měnit v závislosti na průběhu přípravních prací, výběrových řízení, možnostech dodávek materiálu nebo kapacitních možnostech zhotovitelů.

#### TRÁŤOVÉ RYCHLOSTI V OKOLÍ MLADÉ BOLESLAVI SE ZVÝŠÍ JEŠTĚ LETOS

V listopadu roku 2011 došlo mezi stanicemi Mladá Boleslav hl. n. a Mladá Boleslav-Debř k zavedení pomalé jízdy 50 km/h (traťová rychlost 90 km/h) z důvodu sedání zemního tělesa. Pomalá jízda byla na počátku srpna 2012 převedena na trvalé omezení traťové rychlosti, což má negativní vliv na dvě linky dálkové dopravy (R Kolín – Rumburk a Tanvald – Turnov – Praha) i vlaky regionální dopravy včetně zvýšení spotřeby nafty. V tomto roce je plánována akce na zajištění stability náspu, po které by mělo být odstraněno omezení a zavedena původní rychlost 90 km/h. V létě 2014 musel být zastaven provoz mezi výše uvedenými stanicemi, kdy po přívalových deštích došlo k narušení železničního spodku. Pomalá jízda 10 km/h a následně 30 km/h mohla být zavedena až po vložení mostního provizoria. Původní traťová rychlost by měla být zavedena na podzim tohoto roku. Mezi další rychlostní omezení, které by mohlo být tento rok odstraněno, patří propad na Stránovském viaduktu u zastávky Krnsko, na kterém byla v uplynulých letech z důvodu nevyhovujícího technického stavu snížena rychlost z 90 km/h na 60 km/h.

PAVEL ROVENSKÝ



# Smělé švýcarské plány mají být realizovány již za 10 let

Zajímavé postřehy k rozvoji železnice nabízí nedávno schválený plán na „Financování a další rozvoj železniční infrastruktury“ (FABI) ve Švýcarsku. Jeho realizací byl pověřen Spolkový úřad pro dopravu (BAV). Na konci roku 2014 předložil první detailní koncept s výhledem až do roku 2025. Co tedy čeká zákazníky SBB v následujících deseti letech?

Plán vychází ze závěrů dokumentu Strategický rozvojový program (STEP) a ze zákona o budoucím vývoji železniční infrastruktury (ZEB). Nejedná se o závazné dogma, ale pouze o podklady k plánování. Před konečnou realizací se uskuteční ještě řada jednání na úrovni všech partnerů – BAV, jednotlivých švýcarských kantonů, nákladních dopravců, odborníků z oblasti logistiky a provozovatelů infrastruktury.

Přinášíme některé připravované změny či opatření ve stávající infrastruktuře SBB, které jsou nezbytné k uskutečnění plánů na švýcarské železniční síti.

## TRAŤ 210

(Ženeva –) Lausanne – Biel (Basilej/Curych) Spoje ICN budou posunuty o 30 minut. Vlaky pod pohorím Jura z Basileje a přes St. Gallen pojedou přes Lausanne na letiště do Ženevy, čímž vznikne 30minutový takt Biel – Lausanne – Ženeva letiště. Vlaky RE Biel – Neuchâtel a Neuchâtel – Gorgier-St. Aubin budou jezdit ve 30minutovém místě hodinového taktu.

## TRAŤ 250

Lausanne – Fribourg (– Bern) U dálkových vlaků Bern – Lausanne se předpokládá zkrácení cestovní doby z 66 na 61 minut při zastavení ve Fribourgu. Měly by to umožnit nové vlaky od Bombardieru (Wako), které však dosud nebyly vyzkoušeny v praktickém provozu. Na to upozorňuje i BAV. Zrušit by se mělo přímé spojení RE do Lausanne.

## TRAŤ 305

Neuchâtel/Payerne – Kerzens – Bern Mezi Bernem a Neuchâtelem pojedou propojené dvě linky RE Burgdorf – Le Locle a Brig – Neuchâtel, které tak tvoří 30minutový takt. Ve stejném intervalu by měly jezdit i vlaky S-Bahn Bern – Kerzens – Ins.

## TRAŤ 310 • 320

Bern – Spiez – Interlaken Ost • Spiez – Zweisimmen Rozdělit by se měla linka RE Golden-Pass Zweisimmen – Spiez – Interlaken Ost na Zweisimmen – Spiez a Spiez – Interlaken Ost bez provázání. Existence linky je nicméně nejasná proto, že zatím není jasné, zda se podaří uskutečnit projekt Trans Golden Pass.

## TRAŤ 450

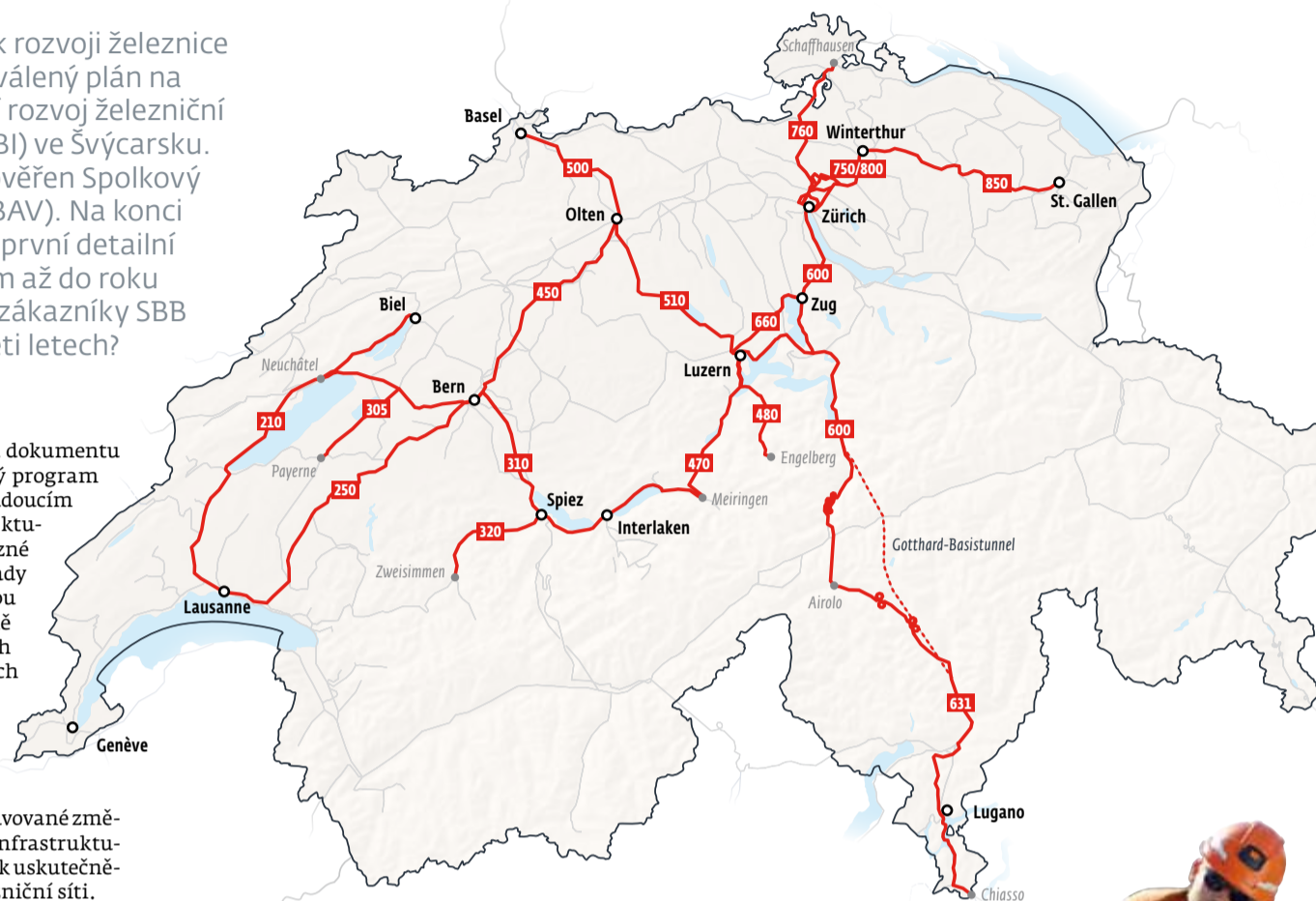
Bern – Olten (dálková doprava) Ve špičce je počítáno se čtyřmi vlaky IC za hodinu mezi Bernem a Curychem, které budou jezdit po nové vysokorychlostní trati. Dva ze čtyř vlaků by měly stavět v Aarau.

## TRAŤ 470 • 480

Luzern – Brünig – Interlaken Ost • Luzern – Engelberg Trať takzvané Zentralbahn jsou již dnes značně vytížené, takže v následujících 10 letech se s většími změnami nepočítá. Zdvoukolejně by měl být dojezd do Lucernu.

## TRAŤ 500

Basilej – Olten Mezi stanicemi Liestal a Basilej by měly jezdit čtyři S-Bahn vlaky za hodinu, pokud bude prodloužena linka S1 ze směru Laufenburg/Frick. Předpokladem je však modernizace tratí i nádraží.



## TRAŤ 510

Luzern – Olten (– Bern/Basilej) Vlaky IR Luzern – Bern – Ženeva budou do Bernu zhuštěny do 30minutového taktu. V Luzernu dojde k navázání přípoje směr Curych a jednou za hodinu směr Konstanz.

## TRAŤ 600

Luzern/Curych – kanton Ticino V dálkové dopravě základními tunely Gotthard a Ceneri se mezi Curychem a Milánem předpokládá hodinový takt, mezi Curychem a Luganem půl-hodinový. Pro relaci Lucern – Milán jsou plánovány jednotlivé přímé vlaky. IC vlaky Basilej – Luzern – Lugano, které jedou v dvouhodinovém taktu, nově zastaví ve stanicích Altdorf, čímž kanton Uri získá přímé rychlé spojení s kantonem Tessin. Stávající horská Gotthardská dráha vychází z plánu SBB, kdy IR vlaky ze severu budou končit v Erstfeldu a jen v turistické sezoně pojedou vybrané spoje až do stanice Göschenen.

## TRAŤ 631

Airolo – Bellinzona – Chiasso Na jižní straně Gotthardu bude tvořit základní nabídku linka RE Erstfeld – Airolo – Bellinzona – Lugano. V Luganu budou vlaky spojovány s linkou S10 a pojedou jako S-Bahn až do stanice Mendrisio.

## TRAŤ 660

Curych – Zug – Lucern Trať je na svých kapacitních možnostech, takže v průběhu 10 let musí stačit 30minutový takt. Spojení Zugu s curyšským letištěm bude posíleno na 30minutový interval.

## TRAŤ 750 • 800

Curych – Winterthur • S-Bahn Curych Chystá se reorganizace linek příměstské rychlodráhy S-Bahn v curyšské aglomeraci.

## TRAŤ 760

Schaffhausen – Curych Předpokládá se hodinový takt IC vlaků Stuttgart – Curych. Vlaky S-Bahn linky S9 přijedou v půl-hodinovém taktu a směr Schaffhausen odjíždějí v hodinovém taktu. S22 mezi stanicemi Stadelhofen – Curych hl. n. – Oberglatt se doplní S9 a S15 na 15minutový interval.

## TRAŤ 850

Curych – Winterthur – St. Gallen Páteří osy Curych – Winterthur – St. Gallen profítuje z rekonstrukce a zkapacitnění, takže budou nabízeny 4 dálkové vlaky za hodinu. EC vlaky z Mnichova budou integrovány do JŘ mezi Curychem a St. Gallenem. Některé IC vlaky budou vedeny dále směr Bern – Lausanne – Genève Aéroport. Infrastruktura v sousedství prochází rozsáhlou modernizací. STANISLAV HÁJEK Zdroj: SER, 12/2014

## Pád mostu na Südbahn zastavil spoje mezi Vídní a Grazem

Stálo údajně jen několik desítek sekund a malé rakouské městečko Frohnleiten mohlo být citováno médií stejně jako před lety severomoravská Studénka. Tolik nebo spíše tak málo času uplynulo od chvíle, kdy v sobotu 21. února projížděl pod právě rekonstruovaným mostem na dálnici S35 poslední vlak, načež se celá konstrukce sesula a zasypala 800 tunami železa, oceli a sutí hlavní dvoukolejnou trať mezi dvěma největšími rakouskými městy – Grazem a Vídní.

V souvislosti s roky táhnoucím se vyšetřováním a soudním procesem v případě moravské tragédie bude zajímavé sledovat, jak si s vyšetřováním poradí rakouská strana. Ale vraťme se k faktům. Pád mostní konstrukce samozřejmě zastavil osobní i nákladní provoz na hlavní trati, což se dotklo i nového spojení Prahy a Grazu vedeného soupravami railjet. Ty končily svou jízdu v železničním uzlu

Bruck an der Mur, kde bylo nutné přesednout na přímé autobusy do Grazu. Podobná opatření platila i v opačném směru, u osobních vlaků a u vlaků IC (Rex) směr Bischofshofen (Linz), kde se náhradní přístupní stanicí stal St. Michael. Celkem se omezení dotklo až 4 párů spojů každou hodinu. Původní odhady hovořily o přerušení provozu v délce 14 dní, nakonec se podařilo sut' odklidit a poškozenou trať zprovoznit o několik dní dříve.

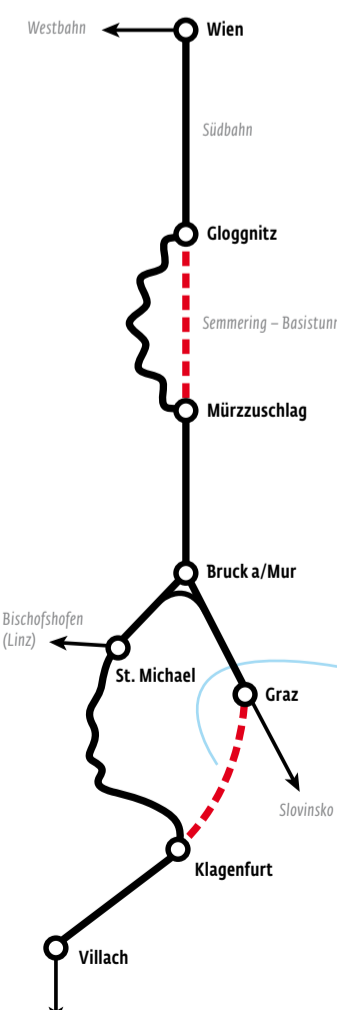
### Dálkové spoje dočasně nahradily luxusní autobusy

Jak na náhradní autobusovou dopravu nezvykle v takovém rozsahu zareagovala rakouská veřejnost? V zásadě nastalo částečné vyliďnění – každý dálkový spoj (railjet, IC) stačilo nahradit průměrně dvěma až třemi autobusy. Jednalo se většinou o luxusní vozidla soukromých dopravců s koženými sedačkami a LCD ob-



PO SILNICI. Náhradní přeprava byla zajišťována „čtyřhvězdičkovými“ autobusy soukromých dopravců, v regionální dopravě „vlastními“ PostBusy. FOTO AUTOR

### ORIENTAČNÍ SCHÉMA SÜDBAHN



razovkami. Pracovníci vlakových čet, stejně jako řidiči autobusů, měli přesné instrukce a dokázali cestujícím podat informace o přestupu a přípojkách z palubního rozhlasu ve vlaku i během cesty náhradní dopravou.

Co odlišovalo průběh výluky od našich poměrů a co nejde popsat čísly, byl především způsob, jakým cestující i zaměstnanci k náhradní dopravě přistupovali. Pracovníci se nad rámec svých povinností raději dvakrát u každého cestující-



Každý spoj railjet bylo nutné nahradit průměrně dvěma až třemi autobusy.

### Koralmbahn

V únoru začala výstavba dalšího náročného úseku Koralmbahn v Rakousku, která spojí Graz a Klagenfurt. Za 140 milionů eur vznikne do roku 2019 úsek označovaný jako Tunnelkette St. Kanzian, jehož součástí je také 230 metrů dlouhý most Grünbrücke a dva velké tunely o délce 620 a 655 metrů. Trať Koralmbahn byla plánována od roku 1995 a do provozu má být uvedena v roce 2023. Měří 130 kilometrů a umožní rychlost 250 km/h. Cestu z Vídně do Klagenfurtu zkrátí z téměř 4 hodin na přibližně 3 hodiny 10 minut.

ho ujistili, že si je vědom, kde a kdy má přestupovat. S orientací a podáváním informací pomáhali i studenti v oranžových vestách, rozdávali výlukové jízdní řády a sušenky. Cestující zase nutná opatření přijímali jako nezbytnost, za niž rozhodně nemůže dopravce ani správce infrastruktury (v případě rakouských drah „v jedné osobě“), a dokázali si se zavazadly vypomoci navzájem. To platilo i o řidičích autobusů. Jde ale spíš o rozdíl v mentalitě a ve „vyspělosti“ národa než o papíry popisující základní povinnosti všech zúčastněných.

### Varování do budoucna

Rakušané přesto nejsou s úrovní železniční sítě zcela spokojeni. Pro našince možná trochu překvapivě, když na první pohled se hlavní tratě, stanice a zastávky nacházejí ve velmi dobrém stavu. V případě Westbahn (Vídeň – Linz – Salzburg/Innsbruck) trať již prošla výraznou modernizací a v loňském roce bylo také zprovozněno zcela nové příjezdové vídeňské hlavní nádraží. I proto se chystá výstavba nových úseků na Südbahn, které nahradí ty nevyhovující. Mělo by jít o poměrně náročné projekty Semmering-Basistunnel (Gloggnitz – Mürrzusschlag) a jižní spojení Koralmbahn (Graz – Klagenfurt/Villach) s plánovaným dokončením obou kolem roku 2025.

Důvodem nespokojenosti cestujících může být fakt, že cesta náhradní dopravou díky husté a směřování ideální síti dálnic znamenala v některých případech (Bischofshofen/Linz – Graz) dokonce zkrácení cestovní doby oproti vlakům kategorie IC včetně nutnosti vjezdu do center měst a započítání nutného času na přestup vlak-autobus. Cesta autem mezi Vídní a Grazem po dálnici dnes trvá přibližně 2 hodiny, vlakem o 40 minut déle, do Klagenfurtu je třeba počítat při cestě vlakem s hodinou navíc. A to není moc dobrá vizitka moderní železnice.

ZDENĚK STON



## NABÍDKA ČD TRAVEL



Itálie

## Silvi Marina – rezidence Sea Resort

Apartmány mono, bilo i trilo v centru městečka Silvi. 80 m od moře. Sociální zařízení, balkon, vybavený kuchyňský kout, vlastní pláž s plážovým servisem v ceně.

Možnost dokoupení polopenze a organizovaných výletů u delegátky nebo možnost využití nedaleké žst. k výletům vlakem (FIP FS).

Doprava vlastní, vlakem (odvoz od žst. Silvi zdarma) nebo autobusem za 1 200 Kč. Dotovaná cena již od 1 150 Kč/osoba/týden.



Turecko

## Alanya – hotel Tac Premier \*\*\*\*

11/12denní pobyt s odletem z Prahy a Brna v termínech od 29. 5. do 2. 10.

Luxusní hotel s all inclusive za příznivé ceny, pláž přes místní komunikaci cca 70 m.

Dotované ceny od 17 000 Kč za osobu ve 2lůžkovém pokoji, možnost přistýlky.



Kypr

Po loňském roce našimi klienty nově ověřená destinace Kypr, ve které nabízíme hotel Mimosas\*\*\* v romantickém, klidném prostředí poblíž střediska Protaras za cenu od 14 600 Kč na 11/12 dní s polopenzí, hotel Chrystala\*\*\* na okraji rušnějšího střediska Protaras za cenu od 14 600 Kč na 11/12 dní s polopenzí a také nově hotel Cavo Maris\*\*\* přímo u pláže za cenu od 21 200 Kč na 11/12 dní s polopenzí a možností dokoupení all inclusive. Pobyt v období od 28. 5. 2015 do 12. 10. 2015. Všechny ceny jsou po dotaci od zaměstnavatele.



Rakousko

Poznávací zájezd vlakem – Z Bratislavy lodí do Vídně

Cenově přístupný zájezd i klientům bez nároku na volnou jízdenku je vypravován pouze z Brna (či Břeclavi) prvním ranním spojem. Po příjezdu do Bratislavy následuje plavba po Dunaji do Vídně. Zde proběhne prohlídka Stephansdomu, procházka po ulici Graben, v Hofburgu návštěva muzea císařovny Sissi a mnoho dalších zajímavých míst. Den bude zakončen krátkou zastávkou v zábavním parku Prater. V odpoledních hodinách opět nalodění na cestu zpět do Bratislavy, přesun na vlakové nádraží a ve večerních hodinách příjezd do Brna.

Termín zájezdu je 30. 5. 2015. Cena včetně 2 místenek, lodní dopravy a služeb vedoucího zájezdu je 1 190 Kč pro dospělé, 690 Kč pro dítě 6–15 let a 1 090 Kč pro seniory nad 60 let.



Bulharsko

## Slunečné pobřeží – hotel Yunona

11/12denní pobyt s nástupem od 14. 6. do 6. 9. 2015, letecky z Prahy a Brna.

Hotel all inclusive s bazénem, v centru městečka, 200 m od pláže s dlouhou promenádou, od 11 600 Kč (po dotaci od zaměstnavatele) za osobu ve 2lůžkovém pokoji. Možnost 1–2 přistýlek formou rozkládacího gauče.

ČD travel, s.r.o., Perlová 3, tel. 972 243 051–55  
e-mail: obch@cdtravel.cz, web: www.cdtravel.cz  
provozní doba: pondělí–pátek 9.00–17.00 h

pobočka: Praha hl. nádraží 972 241 861  
provozní doba:  
1. 5.–30. 9.: pondělí–pátek 9.00–18.00 h,  
sobota 9.00–14.00 h,  
1. 10.–30. 4.: pondělí–pátek 9.00–17.00 h

**CD Travel**  
Člen Skupiny ČD



ROK 1932. U hradla Pianotondo na jižní rampě Gotthardské dráhy zastavil fotovlak vedený novou lokomotivou Ae 8/14 11851. FOTO MF OERLIKON

# Obří symboly Gotthardu přežily vlastní smrt

Byly jen tři a přesto se zapsaly zlatým písmem do evropské železniční kroniky. Není divu – s délkou přes 30 metrů, čtrnácti nápravami a zejména výkonem bezmála 8 000 kW šlo o nejmonstróznější obry, kteří byli do té doby pro elektrickou trakci vyrobeni. Řeč je o trojici prototypů řady Ae 8/14, strojích postavených ve třicátých letech 20. století pro Gotthardskou dráhu. Přestože se řada dále nerozvíjela a stroje zůstaly osamoceny, díky své výjimečnosti a švýcarskému smyslu pro historii se do dnešních dní dochovali dva Velikáni.



Nejstarší stroj z rodu Ae 8/14 se osvědčil nejlépe. Dodnes je provozuschopný.

Objem železniční dopravy v polovině 20. let minulého století výrazně stoupl a švýcarský lokomotivní park se brzy ukázal jako nedostatečně výkonný. Krokodýli, vzpomenuť v letošním prvním čísle Železničáře, pomalu ztráceli dech. V osobní dopravě je nahrazovaly nově vyráběné stroje řady Ae 4/7 s individuálním pohonem hnacích dvukolů. Při zkouškách se ukázalo, že uvedené řešení znamená technický pokrok ve stavbě lokomotiv. Existující konstrukční prvky, které technologie ve 20. letech nabízely, přesto narazily na hranici svých možností. K dopravě těžkých vlaků je v takovém případě nejjednodušším řešením použití dvojice lokomotiv. Na Gotthardské dráze ale ani takové řešení nestačilo. Muselo se používat trojic nebo čtveřic vlakových lokomotiv starších typů. Takové řešení je však nerentabilní, a proto Švýcarské státní dráhy (SBB) zadaly v roce 1929 konstrukci výkonnějšího typu lokomotiv.

## Očekávání zhatily technické problémy i hospodářská krize

Řešením se zdála výroba zdvojené lokomotivy, odvozené z řady Ae 4/7. Osm hnacích dvukolů, které poháněl shodný počet trakčních motorů, poskytl trvalý výkon až 8 x 590 kW. Umožnilo to na stoupání 27 promile dopravovat rychlíky o hmotnosti 600 t rychlostí 62 km/h nebo nákladní vlaky o hmotnosti 750 t rychlostí 50 km/h. Pro dopravu rychlíků na rovinných úsecích se počítalo s nejvyšší dovolenou rychlostí 100 km/h.

Zkušební dvoudílnou lokomotivu označenou Ae 8/14 11801 s osmi hnacími nápravami a šesti běhouny vyrobila lokomotivka SLM ve Winterthuru. Použila elektrickou část a pa-



Výrazně odlišný, aerodynamický třetí prototyp byl vyroben v roce 1939. FOTO AUTOR

tentovaný individuální pohon náprav od firmy BBC. Prototyp vyjel poprvé v prosinci 1931. Současně se vyráběla druhá podobná lokomotiva s technickými odlišnostmi. Variantní lokomotiva, označená Ae 8/14 11851, měla elektrickou část od firmy Oerlikon z Curychu. Používala trakční dvumotory a takzvané univerzální převodovky na hnací nápravy typu SLM. Trakční motory měly trvalý výkon 16 x 380 kW. Očekávání od tohoto ještě výkonnějšího řešení se ukázala jako příliš optimistická. Lokomotiva se v běžném provozu ale osvědčovala spíše negativně – nepolehlivostí trakčních převodů. Ověřovací provoz také ovlivnila hospodářská krize – výkony drah stagnovaly, nastal přebytek lokomotiv. Oba stroje sice sloužily, k sériové výrobě ale nedošlo.

ale opět o stroje s převodovkami SLM, jež se neosvědčovaly. Válka navíc značně omezila surovinové zdroje a Švýcarsko se proto v následujících letech vydalo jinou cestou zvýšení dopravního výkonu. Tou byla výměna trakčních motorů u starých lokomotiv za motory výkonnější. Tři majestátní mohykáni sloužili dál a jejich osudy byly pestré.

## Rutinní službu přežily dvě

U nejmladšího stroje Ae 8/14 11852 došlo v roce 1971 ve stanici Airolo k požáru kabeláže. Oprava přes 30 let staré lokomotivy byla vyhodnocena jako nerentabilní. Vzpápět se proto stala neprovozním exponátem Dopravního muzea v Lucernu i přesto, že její instalovaný výkon v té době ještě žádná jiná lokomotiva nepřeko-



PŘEDCHŮDCE. Velikáni technicky vycházeli z lokomotiv řady Ae 4/7. FOTO WIKIPEDIA (2x)

## Na scénu vstupuje aerodynamický Velikán

SBB to ale nevzdaly a v roce 1939 spatřil světlo světa třetí prototyp, označený Ae 8/14 11852. Měl obdobná technická řešení jako druhá lokomotiva, ale na první pohled se lišil aerodynamickým tvarem lokomotivní skříně. Trvalý výkon motorů dosáhl dokonce 16 x 495 kW, což stroji v té době vyneslo titul nejvýkonnější elektrické lokomotivy světa. Nejdříve lokomotivu dlouhodobě vystavili na zemské výstavě v Curychu, do provozu zasáhla až v roce 1940.

Dvoudílné lokomotivy měly délku 34 m, celková hmotnost prototypů klesala z 244 na 237 tun. Všechny tři našly domov v depu Erstfeld. Popisované stroje, v železničářské hantýrce označované Grosse (Velikáni, Obří), dopravovaly vlaky všech druhů ještě po mnoho desetiletí. Jejich řady se však nerozšířily i přesto, že za války objem přeprav na Gotthardské dráze opět stoupl. Došlo sice na výrobu menší série nových lokomotiv řady Ae 4/6 v jednodílném provedení, odvozených z dvoudílných prototypů inventárních čísel 11851 a 11852. Jednalo se

o „prostřední“ lokomotivy Ae 8/14 11851 došlo v roce 1961 k rekonstrukci kabin pro strojvedoucí, což jí přineslo moderní vzhled. Když se ale nestandardní nápravové převodovky staly kvůli opotřebením neopravitelnými, SBB lokomotivu v červnu 1977 vyřadily z provozu a vzápětí sešrotovaly.

Nejstarší lokomotiva se osvědčovala nejlépe. V květnu 1984 se stala oficiálním historickým vozidlem švýcarské železniční správy SBB. Na přelomu 80. a 90. let měla speciální provozní využití, když vždy v pátek vozila lehké nákladní vlaky z Arth-Goldau do Erstfeldu. Jako provozuschopný exponát se účastnila nejdříve slávy, třeba přehlídek ke 150. výročí vzniku švýcarských drah v roce 1997. A v této roli zcela jistě neřekla poslední slovo. Po plánovaném převedení Gotthardské železnice do nového základového tunelu se původní trať z roku 1882 stane pravděpodobně největší muzejní železnicí na světě. Živý exponát, dnes provozovaný nadací SBB Historic, tam určitě najezdí ještě tisíce kilometrů.

MIROSLAV PETR

# Z fanouška železnice se stal úspěšný fotící literát

POŠTA

Kpsaní odborných publikací přivedlo Pavla Stejskala z dceřině společnosti ČD Cargo vydání almanachu ke stému výročí místní dráhy Rudoltice – Lanškroun v roce 1985. O historii tratě se prý tehdy nikdo nezajímal. Při přípravě oslav se seznámil s lidmi, kteří ho inspirovali, a o rok později se s Radoslavem Kolomým podílel na vydání dalšího almanachu k výročí místní dráhy Svítavy – Polička – Žďárec u Skutče.

**Více než třicet let bádání a psaní** Spolupráce na přípravě obou publikací přivedla Pavla Stejskala k bádání v železniční historii. „K almanachům místních drah Rudoltice – Lanškroun a Svítavy – Polička – Žďárec u Skutče jsem se opakovaně vracel hlavně kvůli oslavám výročí těchto drah. Podílel jsem se i na vydávání Technických zpráv StEG. Nejprve jsme tak s kolegou Kolomým činili svépomocí, později pod hlavičkou pardubické Dopravní fakulty Jana Pernera. Dnes tato encyklopedie lokomotiv společnosti StEG volně vychází v časopise Svět malé a velké železnice. Navíc se kolektivu StEG, jehož jsem byl členem, podařilo vydat knihu o parních lokomotivách Liberation, které jezdily u ČSD jako řada 459.0,“ říká Pavel Stejskal.

Za více než třicet let psaní a bádání v historii železnice se podílel na celé řadě prací o železnici. Kromě nedávno vydané knihy Literátů na trati má i menší stať ve výpravě knize, jež byla vydána k desátému výročí slovenského webu Vlaky.net. Pavel Stejskal bojuje většinou s nedostatkem času. Nerad píše něco jen tak „do šuplíku“, a tak mu příprava almanachů se šibeničiným termínem dala pořádně zabrat. V roce 2007, kdy začaly práce na ročence k oslavám dráhy Svítavy – Polička – Žďárec u Skutče, dílo dokonce dodělal v nemocnici! Právě pro nedostatek času vzdal v roce 2012 psaní sborníku k místní trati Choceň – Litomyšl.

## Fotografování jako velká vášně

Mnozí železniční nadšenci jistě znají „Klub fotičů“ z České Třebové. A jedním z jeho zakladatelů je právě Pavel Stejskal. „Fotografování železnice mě také přivedlo k psaní a historii. Některé své snímky jsem posílal do předchůdce současného Železničáře, vydávaného pod stejným názvem Správou Severozápadní dráhy. K fotografiím však bylo nutno napsat nějaký popis, a tak jsem časem začal psát kratší články. Ty jsem vždy doplnil nějakým snímkem,“ vzpomíná.

Díky jeho zájmu o železnici a hlavně fotografování a využití moderních technologií včetně internetu vznikly stránky www.klubfoticu.estranky.cz. „Opravdovou duší a správcem našeho webu je ale ve skutečnosti student Jiří Štembírek. Dnes jsme to prakticky sami dva, a kdo pravidelně na náš web tvoří, a doufám, že nám to vydrží i v dalších letech.“

Stal se jedním z píšících železničářů a ukázky jeho prací byly uveřejněny v nedávno vydané antologii Literátů na trati. Kromě toho vedoucí posunu Pavel Stejskal rád a pravidelně fotografuje dění na dráze a jeho snímky znají mnozí především z řady odborných periodik nebo z internetu.



FOTO AUTOR

A jak vlastně Pavel Stejskal začal s fotografováním? Jeho první zkušenost se datuje do roku 1978, intenzivněji začal fotit o dva roky později. Rukama mu prošla celá řada klasických fotoaparátů, do dnes nostalgicky vzpomíná například na fotoaparát Pentagon Six na film formátu 6 x 6. „V té době se hlavně fotografovalo černobíle a také na barevný in-

verzní film, takzvané diapozitivy. Černobílé filmy jsem vyvolával sám a také fotografie jsem dělal doma v koupelně. Diapozitivy jsem ale nechával vyvolat odborníkům. S příchodem fotoaparátů se zlevnilo pořizování barevných fotografií, a tak jsem přešel na barevné filmy. Digitální focení je podstatně jednodušší a nemusí se počítat se zásobou filmů

## PAVEL STEJSKAL

V roce 1978 po absolvování Odborného učiliště železničního v Liberci nastoupil do funkce průvodčího osobních vlaků v železniční stanici Česká Třebová. V roce 1981 po složení odborných zkoušek přešel do funkce vlakvedoucího nákladních vlaků. Doprovázel rychlé nákladní vlaky pro přepravu spěšnin i manipulační vlaky v okolí domovské stanice. Ve stejné funkci pokračoval i po vzniku firmy ČD Cargo na výkonech PJ Česká Třebová. V rámci omezení přeprav jednotlivých zásilek byl v roce 2012 přeřazen do funkce vedoucí posunu a pracuje v této funkci na seřadovacím nádraží Česká Třebová.

jako dříve. Jen trochu vede k průměrnosti, vše je dnes řízeno procesorem, autofokus zaostří, různé programy digitálních fotoaparátů usnadňují expozici,“ vysvětluje rozdíl.

Odpadá vyvolávání filmů a dnešní fotografové jsou podle něj ochuzeni o napětí, zda se snímek povedl či ne. „To bylo patrné ve chvíli, kdy byl film vyvolán, ustálen a důkladně vyprán a dostal se na denní světlo, kde schnul nad vanou koupelny. V té chvíli nastal okamžik vrcholu fotografování, další napětí pak bylo v temné komoře. Dnes je možné si snímek prohlédnout na displeji fotoaparátu. Ale pozdější úprava v počítači dá občas zabrat a ani s výsledky z digitálního fotoaparátu nejsem vždy spokojen,“ hovoří o své druhé vášni Pavel Stejskal.

**Jako kluk si hrál s modely vláček** Nepochází z železničářské rodiny, ani není rodilý Třebovák. K železnici ho přivedlo modelářství. Jako kluk vlastnil elektrický vláček ve velikosti HO a sbíral také poštovní známky se železniční tematikou. Železnice mu učarovala a provází ho prakticky celý život.

„Studium na železničním učilišti v Kořenově, které bylo jakousi pobočkou libereckého učňáku, zdejší prostředí zubačky a lidé, které jsem v těch dobách potkal, mě ovlivnily v hlubším poznání života okolo kolejí. Prostředí a provoz velké stanice, jakou je Česká Třebová, byly také jedním z důvodů mého zájmu o železnici. Historie tohoto nádraží je zajímavá, plná zvratů a pohnutých lidských osudů. Před dvěma roky zde byla otevřena v Městském muzeu železniční expozice, na jejímž vzniku jsem se sám podílel. Moje zaujetí pro lokomotivy, dráhu i železniční modelářství se navíc promítá do života celé naší rodiny. Manželka nyní pracuje u Českých drah a mladší syn jezdí jako strojvedoucí u dceřině společnosti ČD Cargo,“ vysvětluje na závěr Pavel Stejskal. **MARTIN HARÁK**

## Napište o bratrech, kteří milují železnici!

Rádi čteme váš časopis, a proto chceme poděkovat za hezké články. Zároveň pro vás máme zajímavý námět. Známe dva bratry – Josefa a Ladislava Chocovi, kteří svůj život zasvětili práci na železnici, jeden jako výpravčí SŽDC a druhý jako strojvedoucí ČD. To by samozřejmě nebylo nic neobvyklého, kdyby oba nepatřili mezi velmi nadané modeláře, vytvářející překrásný miniaturní svět železnice ve velikosti H0. Patří také mezi propagátory železnice, o které dokážou poutavě vyprávět a vysvětlovat fascinující zákulisí a provozní zajímavosti železnice všichni, určitě by byl její obraz pozitivnější. Lidé jako oni dokazují, že železnice – byť legislativně rozdělená – je stále celistvá.

**JANA A PAVEL BENEŠOVI**

*Odpověď redakce: Děkujeme za zajímavý a podnětný námět, kterým se budeme rádi zabývat. Zároveň vyzýváme i další čtenáře: pokud máte ve svém okolí zajímavé osobnosti s neobvyklým drážním koníčkem, ozvěte se. Železničářský příběh lidí kolem kolejí s potěšením zprostředkuje dalším čtenářům.*

## ČD Lyžák v Krkonoších se opět vyvedl



Již několikrát ročník lyžařské akce (tzv. ČD Lyžák) připravil i letos Odbor personální Generálního ředitelství ČD pro děti zaměstnanců. V termínu 14. až 21. února jsme na sjezdovkách v Pasekách nad Jizerou v Krkonoších doprovázeli skupinu 36 dětí ve věku 5 až 15 let. Během našeho pobytu panovaly velmi dobré sněhové podmínky, počasí nám také přálo. Odměnou byla také vděčnost malých lyžařů, kteří na lyžích stáli poprvé v životě a za pár dní se naučili velmi dobře lyžovat. Věřím, že se v podobné hojném počtu a za stejné skvělé atmosféry sejdem i napřesrok.

**BLANKA HAVELKOVÁ**  
organizátorka akce

## Díky výlukám si připomenou historii



Jako fanoušek železnice jsem vám chtěl jen sdělit, že ne všichni prožívají nutná výluková opatření v Praze a okolí tak negativně. Běžní cestující se diví, co to stojí na peronu a raději se přepatří průvodčího, jestli tenhle vlak opravdu jede do Úval, a nevěřícně kroutí hlavou, když si sami musí na zastávce otevřít dveře. Pravda, někdy to vypadá na Masarykově nádraží jako v depu historických vozidel, ale ten pocit, že se zase můžu projet legendárním starým pantografem, do Čakovic motorákem 831 anebo že na osobáku jede z Poříčian klasická souprava v čele s rychlíkovou 150.2. To se hned z obyčejné cesty stane sváteční jízdou! Je tedy fakt, že „honeckerovské“ vozy bývalé řady Bymee jsou strašně i po 25 letech od dodání a žádná nostalgická mě nejímá. Ale i díky tomu si uvědomuji a o to více obdivuji um našich předků, konstruktérů, pro jejich nadčasová řešení. Za pár let za svezení těmito vozidly budeme platit tvrdé peníze, abychom se v rámci historických jízd potěšili, ale to už nebude ono. Zkuste se na svět dívat pozitivně, obdivujte práci našich předků a, milí Češi, hlavně pořád na všechno nenadávejme a zkuste se přes to přenést s nadhledem. Vždyť po skončení výluk budeme mít novou trať nebo nástupiště. A to jistě není k zahoezení. **PETR ZÚVAL**

AUTOR PETR HAJNIS

## KŘÍŽOVKA

**František Křížík: VADOU NAŠICH LOKÁLNÍCH DRAH JEST, ŽE NEMAJÍCE DOSTI DOPRAVY ANI ZBOŽÍ, ANI OSOB, A JSOU TUDÍŽ NUCENY ŠETŘIT NA NÁKLADECH PROVOZOVACÍCH, ŽŘÍDKA VLAKY VYPRAVOVATI MOHOU. JEDOU-LI PAK NA TAKOVÉ JEDEN NEBO DVA VLAKY V KAŽDÉM SMĚRU BĚHEM DNE, MÁ TO ZA NÁSLEDEK OKOLNOST NEPŘÍZNIVOU, A SICÉ ŽE PŘIPOJENÍ NA HLAVNÍ DRÁHY JEST OBTÍŽNO A OBECENSTVO JEST NUCENO ČEKATI CELE HODINY NA STANICÍCH, TAKŽE ... (dokončení v tajence).**

POMŮČKA: AARA, MILU	FILMOVÁ HVEZDA	VÝSTAVNÍ OBYTNÝ DŮM	PŘÍMLOUVAT SE	DOKONČENÍ	PATRÍČÍ JANÉ	TOPIVO	JMÉNO SPISOVATELE HAŠKA	KROKETA	CHYTIT	LITERÁRNÍ ÚTVAR	LEPENÍM UZAVŘÍTÍ	ZPŮSOB DRŽENÍ ZBRANĚ	OBYVATELKA SLEZSKÉHO MĚSTA	ZDROJNICE SLOVENSKÉ ŘEKY BODROG	OTÁZKA (ZASTAR.)	ASJSKÝ JELEN
								ČÁST ZALUDKU PŘEZÝVÁKVCŮ			VÝVRAT					
								HMOTA			PŘEDSTAVENÍ KLÁŠTERA					
								VÝZVA			AFRICKÁ PROVINCE					
								JÍZD. VOJÁČI (ZASTAR.)			BOCHNIK					
<b>TAJENKA</b>																
	OSOBNÍ IDENTIFIKAČNÍ ČÍSLO	OLDA					SOKOLSKÁ SLAVNOST			DRUH ANTIKONCEPCE					BŘEZNO (GEOL.)	POBÍDKA
		OSTRAVSKÁ SPZ					ZNAČKA VYSAVAČŮ			K ČEMU						
	VĚTRÍK (BÁS.)						NADŠENÍ			ZÁDNÁ VĚC					VÝKLENEK VEZDI	
	JMÉNO HERECKÝ CHYLKOVÉ						CISTERNA			NÁZEV PLANETKY					ZKRATKA PRO KILOKALORII	
	DRUH KAPRADINY						LETŇANSKÝ PODNIK			SKUTEK					SVĚCARSKÁ ŘEKA	

