

# Železničář

25. SRPNA 2016 | CENA 15 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



17  
ROČNÍK XXIII

## Z OBSAHU

### 6-7 ROZHOVOR

S místopředsedou představenstva ČD **Ludvíkem Urbanem** jsme hovořili nejen o uzavírání smluv s jednotlivými regiony, ale i o přípravě jízdního řádu pro rok 2017.



### 8-9 ZPRAVODAJSTVÍ

První čtveřice z celkem 12 dvoupatrových vozů řady **Bmto** prochází v šumperské společnosti Pars nova kompletní rekonstrukcí. Jak vagony vypadají nyní?

### 11-13 TÉMA

Jak **cestovaly děti do škol** v dobách nedávných? A jak se měnily tarify a způsob odbavení? Připravili jsme ohlédnutí za cestováním školáků v minulosti.

### 15 AKTUÁLNĚ

Jindřich Bek se stal ikonou jak bádání v lokomotivní historii, tak v psaní a fotografování. V otce odkazu pokračují i oba jeho synové, **Jindřich a Zdeněk**.

### 16-17 RECENZE

Tentokrát jsme si na mušku vzali **simulátory do kapsy**. Jaké jsou a jak se povedly?



### 18-19 CESTOPIS

Když se řekne **Semmering**, každému se vybaví známá trať v Rakousku. Podobně laděný úsek ale existuje i na Ukrajině.

### 20-21 HISTORIE

Před 80 lety začala železnici brázdit **Slovenská strela**. Co vše má za sebou vlak, který den co den spojuje českou a slovenskou metropoli?



## Železničář

**VYDAVATEL:** České dráhy, a. s., nábf. 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:** Milan Matoušek | **ADRESA REDAKCE:** Železničář, České dráhy, a. s., Generální ředitelství, nábf. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1 | **INZERCE A PŘEDPLATNĚ:** 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:** JAN CHALOUPKA, most na trati číslo 210 v úseku Skochovice – Měchenice



## SLOVO ÚVODEM

Vážení čtenáři,

v posledních týdnech se v médiích objevily zprávy o výrazném zrychlení otevírání trhu, jakož i o centrálním nákupu vlaků státem. Tyto novinky ovlivňují dění společnosti České dráhy, proto se staly předmětem mnohých diskuzí. Je však třeba si uvědomit, že České dráhy stát zřídil proto, aby poskytovaly občanům veřejnou službu, podobně jako úřady nebo nemocnice. Jsme garantem zachování dopravní obslužnosti v celém státě a mnohé naše služby síťově nikdo jiný zajišťovat neumí. Jako manažeři tak cítíme odpovědnost nejen k akcionáři, věřitelům a zaměstnancům, ale v neposlední řadě také k zákazníkům. Je proto logické, že chceme výsadní postavení Českých drah jakožto síťového dominantního operátora udržet a uhájit maximum stávajících výkonů.

Chceme napřímo zadáné dlouhodobé kontrakty s přiměřeným ziskem. To je ostatně plně v souladu s platnou evropskou legislativou a s tzv. 4. železničním balíčkem EU. Přímé zadání je přitom výhodné i pro objednatele, kterým dává možnost o smlouvě diskutovat a vyprecizovat jejich požadavky. Uzavřením smluv s Českými drahami bezproblémově navází na dosavadní spolupráci, včetně tarifní integrace. České dráhy jsou pro stát a kraje spolehlivým partnerem a jsou připraveny pro ně zajišťovat kvalitní přepravní služby i nadále. Své závazky plynoucí z dlouhodobých smluv jsme vždy plnili a plníme. Nevyjímaje obrovské investice do nákupu a modernizace vlaků. Náš vozidlový park během trvání desetiletých smluv výrazně omládl. S průměrným věkem kolem 20 let se přiblížil evropskému standardu. Sami objednatelé přitom nemají s nákupem, údržbou a provozováním vlaků žádné starosti.

Fakt, že jsou vlaky naším majetkem, je konkurenční výhodou. Zároveň nám dává možnost vozidla operativně nasazovat, kdekoli je potřeba a udržovat dostatečnou zálohu pro případ mimořádností. Díky typové jednotnosti vozidel a síti opravárenských kapacit šetříme při jejich údržbě náklady s tím spojené. V neposlední řadě je potom vlastnictví „železa“ vysokou bariérou pro vstup konkurentů. Z těchto důvodů nesouhlasíme se zřízením státní půjčovny vlaků. Stát by tím nepřipustně pomáhal soukromníkům proniknout do systému dotované dopravy, aniž by oni museli řešit to, co je pro dopravce hlavní – kde vzít a jak udržovat vozidla. Vše, co dnes děláme my a co je naším cenným know-how, to za naše konkurenty vyřídí stát. Tento systém nelze považovat za spravedlivý, ani efektivní. Žádná nově vytvořená instituce totiž nebude mít zkušenosti ani odborníky, které na nákup, údržbu a provozování vozidel mají České dráhy.

Pokud se dnes máme jako management rozhodovat tak, abychom firmu chránili před výkyvy trhu a včas a účinně reagovali na změny, musíme znát odpovědi na základní otázky: Jak bude po roce 2019 vypadat legislativní a ekonomické prostředí, ve kterém se České dráhy budou pohybovat? Jaká pravidla pro nás stát nastaví? A počítá vůbec ještě s národním dopravcem?

České dráhy jsou připraveny zodpovědně a spolehlivě plnit svou roli i po roce 2019. Stejně jako odbory však nyní cítíme znepokojení nad nejistou budoucností. Podle nás by nemělo docházet k otevírání trhu nad rámec schválené vládou a měl by být zachován osvědčený systém, kdy vlastníkem vozidel je dopravce.

## UVÁZLO V REDAKČNÍ SÍTI



Historicky první příjezd lokomotivy řady 380 s polepem Slovenské strely zachytil 11. srpna v pražských Kyjích **Martin Šarman**.

## SOUTĚŽ O CESTU NA INNOTRANS

Už pojeďte se od 20. 9. do 23. 9. 2016 v Berlíně uskutečnit veletrh železniční techniky InnoTrans. Ten je obecně označován za jeden z největších a nejvýznamnějších světových veletrhů kolejové techniky a vy se na něj pohodlně dostanete vlakovým spojem Českých drah. Po dvou letech tak navazujeme na úspěšný první ročník tohoto projektu, který se konal v roce 2014. Národní vlak 2016 se vydá na cestu 20. 9. z Prahy přibližně v 7:00 hodin a zpět do metropole se vrátí 21. 9. zhruba ve 20:00 hodin. Nyní můžete vyhrát dvě jízdenky na Národní vlak do Berlína a zpět a zároveň dvě vstupenky na den 20. září. Součástí výhry není ubytování. Je třeba odpovědět na následující soutěžní otázku.

### Kolik vystavovatelů se zúčastnilo veletrhu InnoTrans 2014?

Správnou odpověď pošlete do pondělí 5. 9. na e-mail [zeleznicar@cd.cz](mailto:zeleznicar@cd.cz), jako předmět uveďte heslo soutěž – InnoTrans. Vyhrává nejrychlejší správně odpovídající. Náповědu najdete v *Železničáři* v čísle 20/2014.

Pozn.: Na výhry neexistuje právní nárok.



**Pavel Krtek**

předseda představenstva ČD

## KALEIDOSKOP



### Lítačku si lze pořídit i ve třech stanicích ČD

České dráhy začaly 1. srpna přijímat žádosti o Lítačku na pokladnách ve stanicích Praha hlavní nádraží, Praha-Smíchov a Masarykovo nádraží. Zákazníci si mohou podat žádost a do 14 dnů si na libovolném kontaktním výdejním místě vyzvednout hotovou čipovou kartu. Za příplatek 50 korun jim přijde domů poštou. Příjem žádostí se řídí ceníkem uveřejněným na portálu praha.eu. Protože letos končí platnost u přibližně 500 tisíc karet Opencard, nabídly České dráhy, že v některých stanicích zřídí kontaktní místa na příjem žádostí a výdej nových karet. Kromě tří kontaktních míst na ČD a dvou u výrobce Lítaček jsou cestujícím k dispozici kontaktní místa v jedenácti infocentrech Dopravního podniku hl. m. Prahy. Lítačka a další doklady vydávané DP platí také ve vlacích Českých drah, které jsou zapojeny do systému Pražské integrované dopravy. Včetně rychlíků je to asi 800 spojů. (red)

### Postižené děti zaměřily na tábor

Odborové sdružení železničářů pod záštitou náměstků hejtmana Olomouckého kraje Yvony Kubjátové a Michala Symerského již po šestnácté pořádalo Integrovaný dětský tábor v Čekyni pro děti se zdravotním postižením. Hlavním tématem byla „honba za pokladem“. Pestrý program se uskutečnil od 1. do 6. srpna a hlavním cílem bylo získání nových zážitků a zkušeností, navázání nových přátelství či posílení odvahy a statečnosti. Kromě her a soutěží mohly děti shlédnout například ukázkou výcviku psů přešovské městské policie. V čele s organizátory bylo na zahájení hned několik významných osobností a důležitých sponzorů, bez jejichž podpory by tento pobyt nebyl možný. K nim patří i František Bureš, člen představenstva Českých drah, či Vojtěch Kocourek, člen představenstva společnosti Dílny pro opravy vozidel (DPOV), která tuto akci každoročně podporuje. (red)



### Na Slovensko v září

Včasné jízdenky Slovensko v září zlevní. Od 1. září do 30. září bude možné pořídit jízdenku z Ostravy nebo z Olomouce do Žiliny již za 138 Kč, jednosměrná jízdenka z Prahy do Popradu-Tater bude stát 276 Kč. Jízdenky jsou v předprodeji v e-Shopu Českých drah od poloviny srpna. Ceny jízdenek na kratší vzdálenosti budou stát v září od 138 Kč, na delší vzdálenosti od 276 Kč. Kratší trasou jsou myšlena například spojení z Olomouce nebo z Ostravy do Žiliny. Cesta z Olomouce

### Vedení ČD řešilo spolupráci s letištěm

Zástupci národního dopravce v čele s předsedou představenstva Pavlem Krtkem a členem představenstva Michalem Štěpánem jednali v polovině srpna s předsedou představenstva Českého aeroholdingu Václavem Řehořem a členem představenstva Letiště Praha Jiřím Petřílkou o možnostech další spolupráce. Ta přinese větší popularizaci snadného spojení na letiště Václava Havla v Praze, ale i prezentaci nových služeb na letišti, včetně informování o výrazném snížení cen základního občerstvení ve vybraných stáncích v odletovém prostoru. Rozšíření spolupráce by mělo přinést další výhody pro cestující využívající AirportExpress, ale i pro zákazníky národního dopravce vlastníci In Kartu ČD. (red)





## vlakem levněji

a Ostravy do Popradu-Tater bude stát 193 Kč. Stejnou cenu zaplatí cestující z Brna do Žiliny a cesta z Brna do Popradu-Tater bude stát 248 Kč. Cesta z Prahy do Žiliny pak bude stát od 221 Kč, do Popradu-Tater nebo do Košic pak od 276 Kč. Podobně výhodná bude také cena na delší trasy, například z Plzně, Ústí nad Labem nebo z Chebu. Včasné jízdenky Slovensko za akční ceny je možné zakoupit až do 29. září s plánovanou cestou v době od 1. do 30. září. (red)



## Jízdenky koupíte na webu snadněji

Nákup jízdenek přes internet se od poloviny září výrazně zjednoduší. České dráhy už od lidí nebudou požadovat číslo občanského průkazu nebo jiného dokladu, jako tomu bylo doposud. Od 15. září letošního roku bude zrušeno zadávání čísla osobního průkazu. I nadále jsou ale elektronicky zakoupené jízdenky vázány na osobu (zůstávají tedy nepřenosné) a bude nutné při nákupu jízdenky přes e-Shop, mobilní web nebo mobilní aplikaci Můj vlak zadávat jméno cestujícího. A také bude zapotřebí při kontrole ve vlaku průvodčímu k elektronicky zakoupené jízdence předkládat svůj osobní průkaz nebo In Kartu. Předložit však bude možné libovolný průkaz vydaný státní správou, Českými drahami nebo jiným dopravcem. Na něm musí být uvedeno jméno shodné se jménem uvedeným na elektronicky zakoupené jízdence. Národní dopravce hodlá v dohledné době zlepšit i možnosti storna jízdenky. (red)



## Šéf Českých drah Pavel Krtek jednal se zástupci EUROFIMY

Předseda představenstva a generální ředitel ČD Pavel Krtek a výkonný ředitel společnosti EUROFIMA Martin Fleischer se v doprovodu člena představenstva ČD Romana Štěrbý a vedoucího oddělení kapitálových trhů EUROFIMY Michele Montefieriho v pondělí 15. srpna sešli v Praze na pracovním obědě. Projednali záležitosti spojené s hospodařením společnosti, kde mají České dráhy majetkový podíl, aktuální situaci v úvěrování národních železničních podniků a vývoji na kapitálových trzích. Evropská společnost pro financování železničních kolejových vozidel je nadnárodní organizace se sídlem ve švýcarské Basileji. Vznikla v roce 1956. Jejím posláním je usnadňovat rozvoj železniční dopravy v Evropě a modernizaci jejích kolejových vozidel. EUROFIMA financuje železniční kolejová vozidla prostřednictvím půjček nebo vlastního kapitálu. (red)



České dráhy rozšířily palubní portál s informacemi a zábavou také do spojů railjet na lince Praha – Pardubice – Brno – Vídeň – Graz. Cestující se mohou prostřednictvím palubní wi-fi připojit k internetu a přímo ve vlakovém palubním portálu najdou informace o jízdě vlaku, turistických zajímavostech a cílech v okolí trasy, cestu si mohou krátit poslechem hudby, četbou elektronických knih, nebo sledováním filmů. Palubní informační a zábavní portál nyní nabízí spoje SuperCity Pendolino z Františkových Lázní a Chebu přes Plzeň a Prahu po Olomouc, Ostravu a Košice a vlaky railjet na lince Praha – Brno – Vídeň – Graz. Brzy se portál rozšíří i do vlaků provozovaných jednotkami InterPanter a do českých souprav EuroCity z Prahy do Děčína. (PešT)

Palubní portál se zábavou i v railjetech

FOTO: ČD, VLADIMÍR FIŠAR

# Dodatky nám umožní více řešit potřeby krajů

V druhé polovině července měly České dráhy zasmluvněny všechny výkony dálkové i regionální dopravy. Poslední dva kraje, kde se teprve jednalo, byl kraj Jihomoravský a Pardubický. Co tato skutečnost pro národního dopravce znamená, prozradil v rozhovoru místopředseda představenstva ČD Ludvík Urban.

TEXT: PETR SLONEK | FOTO: MICHAL MÁLEK

## Jaká byla jednání s regiony? A co Českým drahám jejich výsledky přinesly?

Ačkoli se jedná ve většině případů o dodatkování stávajících smluv, nemohu říci, že šlo pouze o rutinní záležitost. Je totiž nutné reagovat na nové požadavky objednatelů a také zvyšovat kvalitu nabízených služeb s ohledem na rostoucí konkurenci. Uzavření celkem patnácti dodatků s místními samosprávami a třech dodatků a jedné nové smlouvy s Ministerstvem dopravy ČR v takovémto termínu je velkým úspěchem a Českým drahám se tak otevírá možnost se věnovat v nadcházejícím období více potřebám krajů a řešit zasmluvnění závazku veřejné služby po roce 2019. Rád bych tímto poděkoval všem zástupcům jednotlivých regionů za jejich přístup a ochotu a také bych při této příležitosti v rámci naší společnosti vyjádřil vděk Regionálním obchodním centrům za jejich přístup a výsledky.

## Uzavření nových smluv pro České dráhy ale znamená, že i s ohledem na velkou konkurenci musejí neustále vylepšovat nabídku svých služeb...

V posledních několika letech vnímáme jako konkurenci vedle ostatních dopravců také rostoucí dostupnost individuální dopravy. Snažíme se proto o zatraktivnění cestování po železnici našim zákazníkům. Za klíčové považujeme možnost parkování vozidel a kol v těsné blízkosti nádraží. Za další důležitý prvek, který usnadňuje našim zákazníkům cestování po železnici, považují vznik přístupných terminálů. Odpadá tak složitý přesun mezi autobusy a vlaky. V posledních dvou letech jsme se snažili o to, aby se moment zasmluvnění veškerých výkonů v rámci dopravní obslužnosti co nejvíce přiblížil polovině roku. Zasmluvnění výkonů v dálkové a regionální dopravě v tomto poměrně brzkém termínu pro nás také znamená, že jsme se vcelku bez problémů dokázali vyrovnat i například s novým státním svátkem.

## Jak bude vypadat příprava jízdního řádu pro rok 2017? Budou mít kraje dostatek finančních prostředků?

Pro rok 2017 předpokládám, že prostředky, které budou jednotlivé kraje vynakládat na financování dopravní obslužnosti na železnici, postačí minimálně k zachování rozsahu této služby. Samozřejmě bychom uvítali, kdyby došlo k nárůstu doprav-

ních výkonů, jak tomu bylo letos například v Ústeckém kraji. Pozitivní skutečností je také rozhodnutí vlády, která pro jednotlivé kraje a město Prahu zajistila přiměřené financování i po roce 2019. Neočekáváme tedy plošnou redukci výkonů, která by souvisela s obavami objednatelů o budoucí financování regionální dopravy.

## Bude pokračovat rozšiřování integrovaných dopravních systémů?

Železniční doprava tvoří bezesporu ve všech krajích páteř dopravy a je tedy vcelku logické, že objednatel požaduje, aby vlaky byly součástí integrovaného dopravního systému. To přímo předurčuje, aby České dráhy v rámci jednotlivých systémů zastávaly vedoucí pozici po stránce rozsahu přepravních výkonů, i po stránce způsobu odbavení a zajištění služeb cestujícím. Železniční doprava se podařilo úspěšně zapojit do největších integrovaných dopravních systémů. Zároveň integrované dopravní systémy vnímám jako prostředek, který může přitáhnout nové cestující a ulehčit jim přepravu. Zvláště viditelné jsou pak tyto efekty v okolí velkých měst. České dráhy dokázaly také v rámci některých integrovaných systémů nabídnout zákazníkům též svou In Kartu, která slouží k jednoduchému a plnohodnotnému odbavení cestujících. Samozřejmě, že myšlenku rozšiřování integrovaných dopravních systémů podporujeme a s jednotlivými objednateli se o těchto možnostech pravidelně bavíme.

## Chtějí jednotlivé kraje nová vozidla?

S potěšením musím říci, že všechny regiony skutečně mají zájem o nová vozidla. Požadavky krajů na tato nová vozidla pečlivě sledujeme a průběžně vyhodnocujeme. Máme tedy ucelený přehled o tom kolik vozů a kam by bylo vhodné nasadit. V předchozích šesti letech realizovaly České dráhy

„  
Uzavření dodatků a smluv s místními samosprávami a s Ministerstvem dopravy ČR je velkým úspěchem a Českým drahám se díky tomu otevírá možnost více se věnovat potřebám krajů a řešit zasmluvnění závazku veřejné služby po roce 2019.“



## LUDVÍK URBAN

Po ukončení studií na Vysoké škole dopravní v Žilině začal v roce 1991 pracovat u bývalých ČSD jako výpravčí ve stanici Otrokovice. O tři roky později odešel do funkce dozorcího přepravy a v letech 1996 až 2000 pracoval na tehdejší OPŘ Brno na úseku koordinace výluk. Od roku 2001 zastával funkci přednosty stanice Zlín a v letech 2004 až 2005 pracoval jako vrchní přednost uzlové železniční stanice Otrokovice, odkud přešel do funkce ředitele KCOD Zlín. Od 1. května 2014 je náměstkem generálního ředitele Českých drah pro regionální integraci, členem představenstva firmy je od listopadu téhož roku.

masivní obnovu vozového parku, částečně též s dotační podporou. Musím ale na rovinu říct, že kraje s ohledem na své finanční možnosti jsou velmi citlivé na zvyšování úhrady za dopravní obslužnost, byť bychom nasadili nová vozidla. Jistou možností by byl nákup nových vozidel s pomocí dotační podpory z OPD 2. Doufám, že ve druhém pololetí roku 2016 dojde k vypsání prvních výzev a budeme tak moci pro jednotlivé kraje zajistit důstojnou obnovu vozového parku.

### **Jak vidíte šance Českých drah v tendrech na dopravní obslužnost, které některé kraje připravují?**

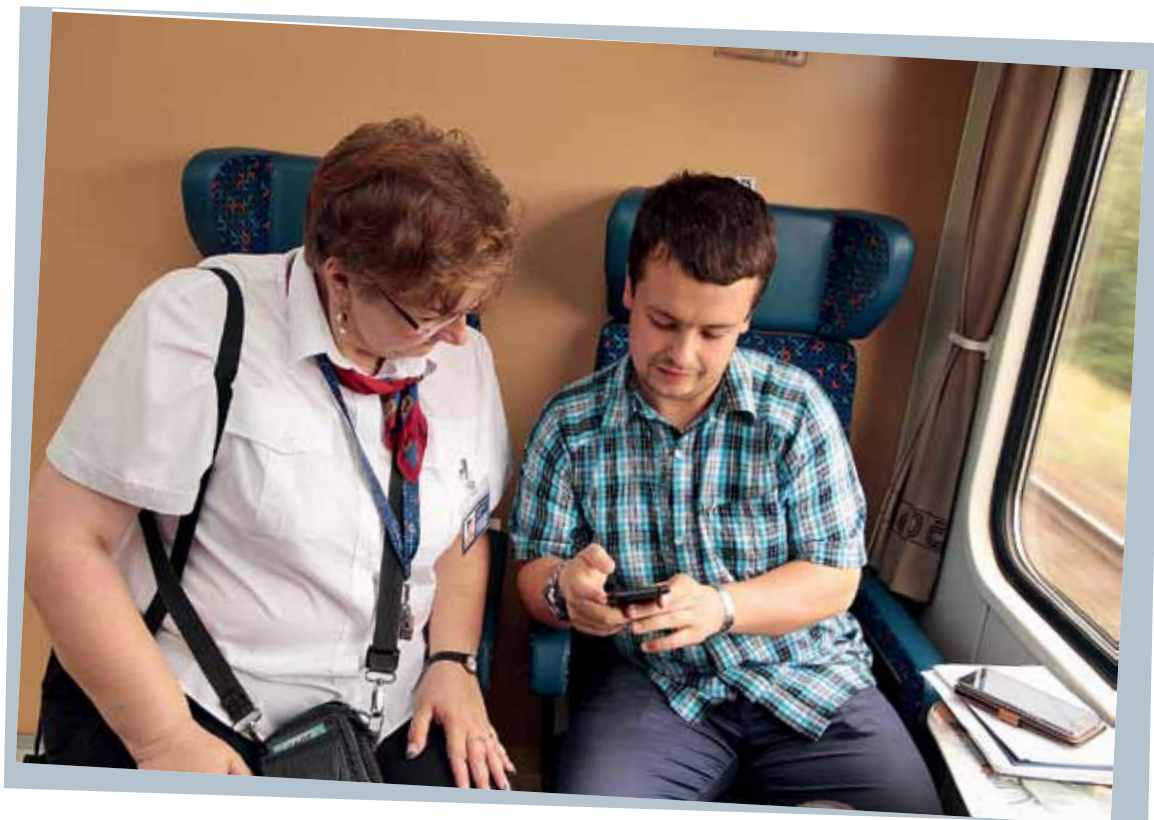
České dráhy se budou snažit o to, aby ve všech krajích i nadále zajišťovaly základní dopravní obslužnost. Rozhodnutí krajů, které se si vybraly soutěže, plně respektujeme a zcela určitě jim nabídneme odpovídající služby za reálné férové ceny. A také bych chtěl naprosto jasně zdůraznit, že České dráhy se v žádném z krajů rozhodně nechystají opouštět trh či uvolňovat prostor ve prospěch jiných dopravců.

### **Nedávno byla elektrifikována trať Šumperk – Kouty nad Desnou. Z návrhu jízdního řádu na rok 2017 je patrné, že zde od příštího roku budou dopravu zajišťovat České dráhy. Jsou už známy nějaké bližší detaily?**

Ano. České dráhy budou na základě objednávky Olomouckého kraje zajišťovat dopravu na této trati. V současné době probíhají jednání, při nichž bychom si měli ujasnit s ostatními zainteresovanými stranami přesnější podmínky zajištění plnohodnotného provozu od 11. prosince letošního roku. Samozřejmě, že cílem Českých drah bude naplno využít potenciál nové infrastruktury k maximální spokojenosti cestujících. ◆

## ZPRAVODAJSTVÍ

Vývojáři Českých drah začali nedávno testovat novou mobilní aplikaci ČD Komunikátor určenou provozním zaměstnancům. Díky ní by měl výrazně zrychlit tok informací mezi vlakovými četami a dispečinkem Českých drah. A personál, který vše zkouší, si zatím systém chválí.



# ČD testují novou aplikaci pro zaměstnance

JOSEF HOLEK | FOTO: AUTOR

**P**ryč by měly být doby, kdy se vlakové čety marně pokoušely dovolat z vlaku a informovat dispečinky o mimořádnosti na vlaku či si jen cokoli ověřit. Změny však nesouvisí s postupným pokrýváním celého území datovým signálem, ale s faktem, že specialisté Českých drah vyvinuli chatovací aplikaci ČD Komunikátor. Ta by měla výrazně zrychlit komunikaci mezi provozními zaměstnanci, respektive rychlejší předání informací cestujícím. Systém má za sebou první zátěžové testy a podle informací, které jsme zjistili přímo v terénu, panuje s „apkou“ spokojenost. Samozřejmě, některé maličkosti musí vývojáři ještě vyladit.

„Vyhodnocovali jsme rychlost zprávy a automatické odezvy, kvalitu pokrytí a dostupnost serveru. Snažili jsme testovat systém zátěžově, tedy v co možná největším počtu lidí a soustředili jsme se zejména na úseky, kde není kvalitní pokrytí datovým i hlasovým signálem mobilních operátorů,“ vysvětlil Ondřej Málek, supervizor z Regionálního pracoviště Zákaznického personálu ČD v Brně. Sám se zapojil do zkoušení, stejně jako několik desítek jeho kolegů z celé republiky. „Jsem příjemně překvapený, protože i v úsecích, kde byl signál mi-

zerný, aplikace odezvu vykazovala,“ dodal Málek. Systém je totiž nastaven tak, že v případě poklesu datového signálu informaci zakóduje do formy SMS zprávy a odešle ji po husté hlasové síti, na které esemesky „běhají“. Tento kombinovaný způsob podání by měl zajistit devěta-  
devadesátiprocentní úspěšnost.

### S tužkou v ruce

Uživatel si může v aplikaci vybrat z pěti hlavních témat a konkretizujících podtémat. Systém následně automaticky vyhledá adresáty. Základem jsou kategorie: Chci pomoc, Chci informaci, Dávám na vědomí nebo Jsem v nebezpečí. Pak stačí, aby uživatel vyplnil několik požadovaných údajů, a za pár sekund má k dispozici ucelenou informaci připravenou k odeslání. Oznámení o příchozí zprávě je doprovázeno akustickým signálem. Systém navíc odešle i zprávu o doručení a kromě toho se zaměstnanec dozví, zda byla jeho informace i přečtena. Testovači si tedy zapisovali konkrétní úseky, čas odeslání prvního požadavku a čas přijetí zprávy, případě i příjem odezvy buď ze serveru anebo přímo od dispečera.

„K tomu jsem si dělal poznámky o kvalitě signálu. V případě, že jsem zaznamenal nějaké větší prodlevy, zapsal jsem si to. V okamžiku,

kdy jsem nebyl na datovém signálu, ale fungoval hlasový, byla odezva navlas stejná,“ zhodnotil Málek s tím, že po celodenním testování výsledky od všech kolegů na Brněnsku posbíral a odeslal vývojářům.

### Převládá spokojenost

Přestože většina nedostatků byla autory aplikace a některými zaměstnanci vyřešena „laboratorně“ v kancelářích, některé drobné problémy se v běžném pracovním prostředí přeci jen dostavily. „Šlo o to, že nám chodily zprávy, které nám chodit neměly,“ zmínil zaměstnanec brněnského RP ZAP. Test ukázal, že v 98 procentech případů se s menší či větší prodlevou úspěšně komunikovalo, ve zbylých dvou procentech provedou vývojáři šetření, zda bylo konkrétní místo v daném čase pokryto signálem. České dráhy počítají, že jako první se do projektu elektronizace provozní a krizové komunikace připojí vlakové čety, dispečink dopravce a kontaktní centrum. Později by měli následovat i třeba strojvedoucí. Projekt je napojen na informační systém pro podporu operativního řízení DISOD. „Respektuje tedy trasu vlaku a konkrétní čety. Pilotní testování se rozběhne v září,“ řekl jeden z jeho tvůrců Roman Menc, web manager společnosti ČD. ◆

## DRÁŽNÍ ÚŘAD INFORMUJE

V prvním pololetí roku 2016 provedl Drážní úřad 790 kontrol, přičemž státních dozorů ve věcech drah bylo vykonáno 373. Zbytek připadal na kontrolní prohlídky staveb, které úřad dozoruje dle stavebního zákona. Celkem bylo kontrolováno 101 subjektů, podařilo se odhalit 199 závad. Žádná z nich však naštěstí nebyla takového charakteru, že by bezprostředně ohrozila bezpečnost drážního provozu. Mezi závažnější závady lze řadit u železničních přejezdů nedostatečné rozhledové poměry, které neodpovídaly platným normám.

V současné době se ve spolupráci se Správou železniční dopravní cesty a velkými železničními dopravci připravuje program, pomocí něhož bude snazší kontrolovat jednotlivé přechody licencí strojvedoucích mezi směnami. Jde o preventivní krok, který má přispět k tomu, aby se dodržovaly povinné doby odpočinků mezi směnami. Prevencí je nutné vnímat jako eliminaci případných rizik vyplývajících z přetíženosti strojvedoucích. Spuštění zkušebního provozu se předpokládá v prvních týdnech příštího roku.

Drážní úřad v odpoledních hodinách 29. července letošního roku povolil zápisem po vykonané prohlídce stavby zkušební provoz na všech třech „sledovaných“ rekonstruovaných železničních dvojkolejných mostech v Plzni-Doubrovce. Na mostech v Těšínské, Mohylové a Potoční ulici, které jsou součástí modernizace koridorové trati mezi Plzní a Rokycany, je tak obnoven provoz po několika měsíční výluce. Součástí prací bylo i dokončení přestavby podchodu na zastávce Plzeň-Doubrovka. (DÚ)



# Patrové vozy Bmto dostávají novou tvář

První čtveřice z celkem 12 dvoupatrových vozů řady Bmto už prošla podstatnou částí plánované rekonstrukce, kterou mají od jara letošního roku na starosti pracovníci šumperské společnosti Pars nova. Časově nejnáročnějším úkolem zatím bylo vyvaření skříní značně zkorodovaných vozidel, na nichž se podepsala téměř čtyřicetiletá služba v provozu.

AUTOR: JAN CHALOUPKA | FOTO: AUTOR

České dráhy a Pars nova podepsaly v lednu letošního roku smlouvu na modernizaci 12 patrových osobních vozů řady Bmto pro příměstskou dopravu. Při jejich modernizaci se kompletně obnoví interiér a vnitřní vybavení vozu. Revitalizují se a přečalouní sedačky, přičemž původní východoněmecké koženky nahradí moderní textilní potahy v modrých barvách. Zcela nově se dosadí elektrické zásuvky pro napájení drobné elektroniky, wi-fi připojení k internetu a audiovizuální informační systém. Rekonstrukcí rovněž projdou dveře, které budou nově ovládané tlačítky, uzavírány centrálně a za jízdy blokováné. Zachován bude i nezbytný prostor pro přepravu osmi jízdních kol. Vagony budou vybaveny zcela novými toaletami s uzavřeným systémem, jež je možné používat i ve stanici.

## Pojedou na příměstských linkách

„S modernizovanými vozy počítáme v pracovní dny pro posilové vlaky na příměstských elektrifikovaných linkách v okolí Prahy. V provozu budou s řídicími vozy a lokomotivami. O víkendech tyto vozy použijeme pro zvládnutí silnější frekvence na Posázavském pacifiku,“ řekl Michal Štěpán, člen představenstva Českých drah odpovědný za osobní dopravu.

Patrové vozy řady Bmto vyrobila v roce 1976 východoněmecká vagonka v Görlitz v počtu 50 kusů. V 80. a 90. letech se staly typickými zástupci pro Posázavský pacifik. Dnes mají České dráhy v provozu ještě dvaatřicet těchto vagonů. Část z nich již prošla dílčí modernizací a jezdí na Vysočině nebo v Jihočeském kraji. Zbývající modernizaci prodělají nyní a zůstanou v pražské příměstské dopravě.



## První třídu zajistí Sysel

První třída má své místo i v příměstské dopravě. Její komfort v připravovaných soupravách zajistí trojice řídicích vozů nově vznikající řady ABfhpvee<sup>995</sup>, konstrukčně vycházející z řady Bfhpvee<sup>295</sup>. U těchto vozidel bylo celkově upraveno uspořádání a vybavení interiéru, včetně jeho osvětlení a systému úložných prostor. Mezistěnou oddělený prostor první třídy s kapacitou 24 míst bude nově osazen sedadly Grammer ICE3000. Standardní vybavení celé soupravy bude připojení na internet prostřednictvím sítě wi-fi.

Dodáním modernizovaných souprav skončí padesátiletá epocha jednotek řad 451/452, známých jako „žabotlam“ či pantograf. Poslední provozní soupravy budou využity už jen jako záloha ještě v prvních měsících příštího roku.

České dráhy zaplatí za modernizaci všech 12 patrových vozů 102 milionů Kč bez DPH, tedy o 18 milionů korun méně, než byl původní předpoklad při vypsání soutěže. Termín dodání je polovina ledna 2017.

# Slovenskou strelu připomíná polep na lokomotivě

Neobvyklý výroční design dostala jedna z lokomotiv řady 380. Stalo se tak u příležitosti 80 let od zahájení provozu komfortního expresního spojení Slovenská strela mezi Bratislavou a Prahou a výroby unikátního stejnojmenného motorového vozu řady M 290.0. Výročí si 11. srpna připomněly České dráhy a ZSSK právě křtem speciálního polepu stroje, který pravidelně jezdí mezi oběma metropolemi.



PETR SLONEK | FOTO: JAN CHALOUPKA

Ve středu 13. července uplynulo přesně 80 let, kdy se trasu mezi Bratislavou a Prahou poprvé vydal legendární motorový expres Slovenská strela. Založil tak tradici expresního spojení obou hlavních měst. Předválečný motorový expres se stal železniční legendou v Čechách i na Slovensku díky neobvyklému aerodynamickému tvaru, komfortu i desítky let nepřekonanému rychlostnímu rekordu na trati Bratislava – Praha. Ten zdolaly až vlaky komfortní evropské expresní sítě EuroCity.

České dráhy během léta vybavily jednu z lokomotiv řady 380, která jezdí také na relaci Praha – Bratislava, výročním designem s vizualizací legendárního motorového expresu. „Slovenská strela je mezi železničáři legendou, ať již jde o unikátní technické dílo v podobě motorového vozu řady M 290.0 dodnes zachovaného v kopřivnickém muzeu, nebo expresní spojení Bratislavy a Prahy, které slaví 80. výročí. Proto si určitě zaslouží důstojné připomenutí tohoto jubilea. Výroční polep naší v současnosti nejrychlejší a nejvýkonnější lokomotivy, která navíc jezdí na trati mezi Bratislavou a Prahou, je určitě vhodnou formou oslavy kulatin,“ řekl předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Pa-vel Krtek.

## Z Prahy do Bratislavy za 4 hodiny

Cesta mezi oběma městy v současnosti trvá necelé čtyři hodiny a spoje mezi nimi jezdí v pravidelném dvouhodinovém intervalu. Vlaky mají klimatizované vozy, elektrické zásuvky pro napájení elektroniky, gastronomický servis včetně roznášky občerstvení na místa, komfortní prostory pro cestující na vozíku, cestující s dětmi, místa pro přepravu jízdních kol nebo wi-fi připojení k internetu v označených vozech. Po dokončení modernizace dalších úseků tratí v Česku i na Slovensku by se mohla jízdní doba zkrátit o dalších 15 až 20 minut. V případě výstavby vysokorychlostní trati mezi Prahou a Brnem, o níž se nyní začíná v ČR hodně diskutovat, by cesta rychlovlaku trvala pouhé dvě hodiny.

Expresní spojení mezi Bratislavou a Prahou provozují ve společné kooperaci oba národní dopravci – České dráhy a Železničná spoločnosť Slovensko. Vlaky, které pokračují do Maďarska a Německa, mají další partnery v příslušné zemi ve společnostech MÁV-START a DB.

## Nasazovány modernizované vozy

„Všechny vlaky EuroCity mezi Bratislavou a Prahou nabízejí vysoký komfort a řadu doplňkových služeb. Ale Slovenská strela je mezi nimi i dnes výjimečná. Nasazujeme na ní modernizovanou soupravu vozů, kterou jinak využíváme na lince Praha – Berlín – Hamburk. Cestující v ní budou mít navíc k dispozici například vlakový portál s informacemi

a zábavou. Připravujeme modernizaci ostatních vlaků na této lince. Letos jsme na ně nasadili zmodernizované osobní vozy 2. třídy a vypsalí jsme výběrové řízení na nákup 50 zbrusu nových komfortních expresních vozů na rychlost 200 km/h, které chceme v budoucnosti nasadit právě na spojení mezi Bratislavou a Prahou,“ uvedl člen představenstva Českých drah odpovědný za osobní dopravu Michal Štěpán. „Chtěli bychom také pokračovat ve zrychlování spojení obou metropolí,“ doplnil jej Karol Martinček, člen představenstva Železničnej spoločnosti Slovensko, jenž má v gesci řízení úseku obchodu.

Nový polep „třistaosmdesátky“ není první svého druhu. Například v roce 2012 lokomotiva 380.011-7 jezdila s nátěrem kampaně Vlákem na EURO v čele speciálního fanouškovského vlaku EC 1. V říjnu téhož roku začaly lokomotivy čísel 009 a 013 vozit dva páry vlaků D1 Express mezi Prahou a Brnem a byly opatřeny nátěry propagujícími tyto spoje. A loni netradiční polep stroje 380 připomněl výročí 170 let od zahájení provozu na Olomoucko-pražské dráze a 200 let od narození významného českého stavitele železnic Jana Pernera. ♦

## DALŠÍ REKLAMNÍ NÁTĚRY

380.011 – 170 let dráhy Olomouc – Praha  
380.002 – Sportuj s námi  
362.039 – Šachový vlak  
371.201 – Národní vlak  
163.094 – In Karta  
163.065 – ČD pro Vás  
362.081 – e-Shop  
362.110 – www.cd.cz  
362.027 – RunCzech.com  
162.011 – ČD Muzeum  
471.011 – 20 let PID





# Cestování do škol: slevy už za Habsburků

**Nový školní rok je za dveřmi a s ním přichází i pravidelný zářijový nárůst cestujících žáků a studentů. Připravili jsme proto ohlednutí za cestováním školáků v dobách dávno minulých. Jak se v průběhu mnoha let změnila tarify a způsob odbavení? A co komfort? Lze vůbec porovnávat kvalitu cestování za monarchie a nyní?**

AUTOR: JOSEF HOLEK | FOTO: DREAMSTIME, ARCHIV ČD

Mladí každodenní vstávání a jízdu autobusem či vlakem do školy zrovna nemilují. Jistou výhodou mají městské děti, které navštěvují svou alma mater v místě bydliště. Ale co venkovani? Pro ně je doprava do školy složitější a finančně nákladnější. Jistou útěchou jim snad může být, že se ve vlaku doučí, co nestihli, anebo na poslední chvíli dopíší domácí úkoly. Toto se samozřejmě týká žáků, kteří navštěvují základní nebo střední školy. Jiná situace

však panuje u vysokoškoláků, kteří jezdí na internát. Vlaky jsou pro školáky jednou z mála schůdných, pohodlných a ekonomicky výhodných řešení. České dráhy navíc na studující myslí a řadu let jim nabízejí různé slevy.

## Aplikace je v kurzu

Dříve cestování začínalo výhradně u pokladen nebo průvodčího, kde si mohl žák zakoupit jízdenku. Jakkoli se to může zdát archaické, za několik desetiletí se toho v tomto ohledu příliš nezměnilo s výjimkou pokusů o zavede-

ní jízdenkových automatů. Nebylo ani proč. Jde o jednoduchý a prověřený systém. Až v posledních letech, s masivním nástupem moderních technologií a rozvojem elektronické komunikace, se studenti a žáci naučili nakupovat jízdenky přes e-Shop, který je uzpůsoben i pro nákup přes chytrý telefon. Kdo jde ještě dál, využívá mobilní aplikaci Můj vlak.

Zatímco u odbavení se toho příliš nezměnilo, tarif jako takový má za sebou řadu změn. Jako první v českých zemích s cenotvorbou přišli železničáři v roce 1824 na koněspřežné železnici spojující České Budějovice s rakouským Kerschbaumem. Tenkrát se vlastně ani nepočítalo s přepravou osob, byt' v císařském privilegiu nebylo výslovně zakázáno obyvatelstvo převážet. Tuto „schwarz“ verzi legalizoval císařský reskript z května 1836. Přeprava osob však podléhala poněkud složitějším ta-

rifním ustanovením. Není divu, cestující byl na konci postaven před složitou volbu, když si mohl vybrat ze tří vozových tříd. Tato skutečnost se zákonitě odrazila v cenách a tvůrci poprvé přišli s pohyblivými tarify. Jako etalon využili jízdné druhé vozové třídy a nastavili jej na 7 krejcarů za osobu a míli. O necelých 33 procent levněji již vyšlo cestování ve trojce. Naopak stopadesátiprocentní přírůstek si „užil“ cestující z první třídy.

### Zlomový rok 1868

S první smělou a ryze komerční nabídkou pro žáky přišla Dráha císařovny Alžběty v roce 1868. Dojíždějící školáci dostali zvýhodněnou měsíční jízdenku platnou pro jedno nebo více dětí jedné rodiny. Období první světové války se neslo na vlně zvyšování výdělků – vojsko čerpalo ze státní kasy stále více finančních prostředků a stát tedy hledal další zdroje příjmů. Úředníci se rozhodli zvednout daň z lístků, což se dotklo i studentů. V dobách první republiky platilo okřídlené: poskytovat službu ve veřejném zájmu, ale současně plnit kasu. Proto v dubnu roku 1919 přišel jednotný tarif. A opět se sáhlo ke zdražení ve všech vozových třídách, nicméně sociálně slabšímu studentstvu byly mírnější ceny ponechány. O rok později přišlo další navyšování a spočívalo především v zavedení pásmového tarifu a v novém odstupňování sazeb. Z pásem se pak odvíjel výpočet ceny rychlíkového příplatku. Naštěstí si tvůrci vzpomněli i na studenty a dělnictvo a opět jim připravili jisté finanční úlevy. Ve 20. letech se, přes další zdražování, na ceny pro studenty a dělníky taktéž příliš nesažalo a 30. a 40. léta už nové scénáře nepřinesla.

### Peněžní reforma rozbuškou

Ovšem v dobách budování socialismu se děly věci. „Není tajemství, že tehdy byla na železnici uplatňována jednotná cenová politika, na kterou dohlíželo ministerstvo financí, od roku 1969 pak Federální cenový úřad. Klíčovou úlohu při tvorbě cen hrálo ministerstvo dopravy. To dle tehdy platných zákonů řídilo plánování vývoje cen v dopravě, předkládalo návrhy tarifů a tarifních pravidel a po jejich schválení je vyhlášovalo. Stanovené ceny pochopitelně platily jednotně po celém území,“ konstatoval Roman Šulc, vedoucí oddělení tarifů, technologie a zkoušek ČD.

Novinky přinesl až 1. červen 1953. To byl v rámci peněžní reformy proveden přepočítaný nominální cenový poměr, který platilo již od roku 1938 (respektive 1945) poměrem 1:5. Bezplatně se tehdy přepravovaly jen děti do čtyř let, za polovic se vozily děti do deseti let. Dále už platili všichni „natvrdo“, opět vyjma studentů. Už tehdy platily úlevy podobné těm dnešním, tj. dojíždějící získal výraznou slevu a mohl ji uplatnit při jízdě z domova do místa studia. Rozdíl je snad jen v tom, že si dnes nemusejí školáci nechávat orazítkovat „legitky“ na národním výboru. „Co však dnes neznáme, byla žákovská sleva jízdného pro nutné jízdy ve výši padesáti procent poskytovaná nemajetným a chudým žákům,“ zmínil Šulc. Co si pod tím představit? Cesty za těžce nemocnými, k lékaři nebo do ozdravení.

Levněji se ale mohly na výlety dostat i třídy, ovšem po byrokratickém martýriu – o slevu se muselo žádat 10 dní předem a dráhy požadovaly vypracované, školou potvrzené seznamy žáků. „Zkrátka nepřišly ani děti od dovršeného čtvrtého roku do osmnáctého, pokud byly vyslány na zotavenou a doba pobytu nebyla kratší než tři týdny u dětí a čtrnáct dní u mladistvých,“ doplnil vedoucí oddělení.

### Totalita změnám nepřála

Rok 1964 přinesl tarif TC, platný až do roku 1985, byť v roce 1974 doznal jistých kosmetických změn. V tomto případě mělo žactvo opět zlevněné cesty na vyučování,

25%

30%

55%

25%

5%

50%

5%

25%

50%

30%

15%





k účasti na školních akcích, slavnostech, praktickém výcviku a na internát. Pro žáky dráhy prodávaly týdenní nebo měsíční jízdenky a jednorázové jízdenky se slevou 50 procent. Zůstala i sleva pro nutné jízdy žáků škol, leč zrušení se tento institut dočkal v roce 1969. Doba po okupaci sovětskými vojsky si žádala své a do tarifu byla vložena sleva pro studující při zaměstnání. Její výše? Klasických 50 procent. Stejnou slevu dostal i ten, kdo předložil pozvánku k přijímačkám, zkoušce nebo soustředění. Sleva se neposkytovala jen školním skupinám, ale i lidem, kteří se vypravili na akce pořádané pionýry, Socialistickým svazem mládeže (SSM), orgány Revolučního odborového hnutí (ROH), mladými techniky anebo mateřskými školami. Dalším v pořadí byl tarif TR 10 z roku 1985. Za komunistů se však změny prováděly jen těžko, a tak se i se slevami pro studující nehýbalo.

### Úpravy najen v tarifech

Po změně společenských poměrů v roce 1989 se úprav dočkaly i tarify. Stará „té er desítka“ platila až do roku 1995, jen s 1. zářím 1993 přišlo na svět zvýšení žákovského jízdného o sto procent. Až duben 1995 přinesl další přelom – přišel Tarif Českých drah pro veřejnou vnitrostátní pravidelnou železniční přepravu cestujících a zavazadel, který si však ponechal dřívější označení TR 10. „Tuto změnu, která poprvé oddělila státem poskytované obyčejné jízdné a zvláštní jízdné od dosud neexistujících obchodních nabídek, lze chápat jako první tarifní reformu,“ řekl Roman Šulc. Všechny ceny byly procentuálně vypočítávány z obyčejného jízdného, které i nadále určoval stát a vyhlášoval ho v cenovém věstníku ministerstva financí. To byly ceny maximální a vyšší jízdné nebylo možné účtovat. Z tohoto obyčejného jízdného určoval stát slevu pro žáky 50 procent. Školáci si pak mohli nakoupit zlevněné jízdenky na období jednoho týdne, měsíce anebo dne. Pro mládež do 26 let navíc ČD zavedly Junior pas jako jednu z prvních obchodních nabídek. Vyšel na necelých sedm stovek a jeho držitel tak mohl získat padesátiprocentní slevu.

### Konec? Nikoli

Nový rok 1996 znamenal malou revoluci, vláda totiž zrušila žákovské jízdné a nahradila jej sociálním příspěvkem na dopravu. Stát tak tímto systémem dotoval rodiče celoročně, vyjma července a srpna, kdy jsou školy zavřené. České dráhy i přesto zareagovaly a s akční ce-

novou politikou šly v rámci svých komerčních aktivit žákům naproti. Hrana tomuto obchodnímu formátu zazvonila až 1. 9. 2004, kdy bylo žákovské jízdné opět zavedeno v čele se žlutomodrými a oranžovými kartičkami, tedy žákovskými průkazy, jak je známe dnes a které nevydávají dopravci, ale stát. Nyní žáci (6 – 15 let) musí získat slevu minimálně 62,5 procent a studenti (15 – 26 let) pak minimálně 25 procent z obyčejné ceny jízdného. Podmínkou je ovšem jízda z místa bydliště do sídla školy. Stejně jako jiní dopravci musí národní dopravce dodržovat platné předpisy. Slevy z jízdného jsou každoročně uváděny ve výměru ministerstva financí, kterým se vydává seznam zboží s regulovanými cenami.

Národní dopravce však před lety šel v případě studentů ještě dál a ti se v jeho vlacích mohou vozit se slevou 40 procent. Na plonkové období letních prázdnin, kdy žákovské slevy neplatí, ČD připravují akční nabídky. Další výrazné slevy mohou studenti získat při kombinaci s In Kartou. „Držitel získá dalších pětadvacet procent ze snížené žákovské ceny. I pořízení karty je pro tuto skupinu obyvatelstva výhodnější – roční je za dvě stě padesát korun, tříletá za necelých pět set korun,“ poznamenal Šulc. Zajímavá je 25% sleva, která platí i o prázdninách a během celého roku i při jízdách jinam než do školy a ze školy, tedy na trasu, na niž jsou vystaveny barevné kartičky.

### Vše ovlivňuje statistika

Papírový lístek jsme koupili na pokladně nebo webu a přicházíme na peron. I autorovi článku při nedávném cestování na vysokou školu vrtalo hlavou, proč jsou vlaky v exponovaných časech poněkud plnější. Klíčem k rozřešení této otázky je statistika. „Základem pro hrubé určení kapacity je sčítání. Jemné doladění zařídí informace od vlakových čet, vlastní sledování či předpoklad obchodníka nebo soupraváře, případně indicie od třetích osob, čímž mám na mysli organizátory velkých akcí,“ vysvětlil Libor Bastián, vedoucí oddělení jízdního řádu ČD. Časy odjezdů vlaků si určí zástupci státní správy, začátky a konce vyučování na základních a středních školách jsou dlouhodobě dané.

### U konkurence je to jinak

Toto v zásadě platí především pro regionální dopravu, nikoli dálkovou. Dálková doprava je hlavně o studentech vzdálenějších středních a vysokých škol. Ti už nelpí na jednom dojezdovém a jednom či dvou odjezdových spojích – zpravidla jsou přes týden na internátu či koleji a disponují časovou flexibilitou. „Proto správně a efektivně zařadit posilové vozy do vlaků je alchymíií soupravařiny, zvláště když musíte sledovat i špičkovou neshkolní frekvenci,“ připomněl Bastián. Ohled ale národní dopravce zároveň bere například i na cyklisty, počasí, svátky nebo prodloužené víkendy.

V případě soukromých dopravců je problematika částečně odlišná. Ti problém zvýšené frekvence nechťejí nebo nemohou řešit v okamžiku, kdy například disponují jen ucelenými soupravami. Ve špičkových dnech tak raději raději cenu, nikoli kapacitu. Provozované spoje mají zpravidla s povinnou rezervací. ◆

## JAK SE VYVÍJELY POČTY PŘEPRAVENÝCH OSOB

Podle Jakuba Chmelíka, vedoucího oddělení cenotvorby a obchodních analýz ČD, odpovídají počty přepravených studentů a žáků demografickému vývoji v Česku a jsou ovlivněny dopravními možnostmi obyvatel, které se vyvíjely. „Sledujeme vývoj v segmentu dojíždějících studentů, tedy cestujících, kteří si kupují studentskou jízdenku. Tyto počty v posledních letech odpovídají tomu, že střední a vysoké školy nyní navštěvují slabší ročníky narozené ve druhé polovině 90. let,“ konstatoval. České dráhy mají vlastní analýzu vývoje počtu studentů podle dostupných údajů, například o počtech žáků a studentů z dat ministerstva školství. „Současný trend se obrátí během několika málo let. Později tomu samozřejmě bude u cest vysokoškoláků více využívajících služeb dálkové dopravy, kdy lze změnu vývoje očekávat až po roce 2020,“ dodal Chmelík. Z toho vyplývá, že více studentů ve vlacích budeme potkávat, až děti „Husákových dětí“ půjdou na vysoké školy.

# Lenka Zohnová: Z programu těží i ČD

Další ženou reprezentující České dráhy v prestižním programu Equilibrium 2016 je Lenka Zohnová, ředitelka kanceláře místopředsedy představenstva. Před angažmá v ČD působila jako samostatná advokátka, čemuž předcházela dlouhodobá praxe koncipienty a právní asistenty v advokátních kancelářích.

TEXT: PETR SLONEK | FOTO: ČD

Během kariéry vyzkoušela i funkci podnikového právníka a později i vedoucího oddělení smluv v mezinárodní společnosti Gimborn. Do ČD nastoupila v létě 2011 jako právní poradce na odbor centrálního nákupu a logistiky. K opuštění soukromé praxe ji vedla především chuť vyzkoušet si něco zcela nového a úzce spolupracovat s progresivním týmem, který na tomto odboru tehdy vznikl. Podílela se na tvorbě a implementaci režimových opatření a systémových nástrojů včetně zpracování příslušné interní legislativy a metodiky pro procesy a činnosti v oblasti strategického nákupu.

## Od nákupu k ekonomice

„V roce 2012 jsem dostala nabídku ucházet se o místo ředitelky kanceláře výkonného ředitele pro ekonomiku. V té době jsem měla pocit, že má mise na odboru centrálního nákupu a logistiky byla úspěšně splněna a tuto nabídku jsem vnímala jako příležitost k získání potřebných znalostí a nových zkušeností primárně z oblasti ekonomiky, finančnictví a controllingu,“ vysvětlila změnu pozice Lenka Zohnová.

Její další postup v rámci struktur ČD souvisel s organizačními změnami v roce 2013, kdy byla nominována na pozici ředitelky kanceláře výkonného ředitele pro techniku a ekono-

miku a pak na pozici ředitelky kanceláře generálního ředitele. To znamenalo nové výzvy. Mezi úkoly, jež byly s touto pozicí spojeny, patřilo vedení agendy představenstva a dozorčí rady, porady představenstva a odborných ředitelů, agenda majetkových účastí a dceřiných společností, bezpečnosti, ale také například vedení správy knihoven a archivů.

V současné době působí Lenka Zohnová jako ředitelka kanceláře místopředsedy představenstva Ludvíka Urbana a do její působnosti spadá koordinace činnosti úseku zahrnujícího odbor investic a odbor regionálních obchodních center a dále přímé vedení oddělení dotací, které je rovněž součástí tohoto úseku.

## Otestovala jazykové schopnosti

„Do programu Equilibrium jsem se přihlásila s velkým entuziasmem, který byl, jak se v jeho průběhu ukázalo, naprosto opodstatněný. Studium jsem absolvovala na Univerzitě Karlově a vzhledem k tomu, že mezi mé zájmy patří rovněž studium jazyků, uvítala jsem program Britské obchodní komory mimo jiné jako skvělou příležitost otestovat své jazykové schopnosti v mezinárodním prostředí,“ řekla Zohnová.

„Hlavním motivem pro účast v tomto projektu však byla potřeba získávat a sdílet manažerské zkušenosti ostatních žen ve vedení



společností. Program je pro mě další velmi cennou příležitostí k osobnímu rozvoji,“ přiblížila své zapojení do programu.

Jako mentorka jí byla zvolena Eva Barabášová z ČNB. „Její životní postoje a rozsáhlé znalosti prostředí finančních trhů jsou obrovské. Obohacující je ale i kontakt s ostatními škooliteli a účastníky. Stejně jako mé kolegyně bych chtěla na tomto místě poděkovat předsedovi představenstva ČD Pavlu Krtkovi za tuto unikátní možnost, neboť věřím, že program Equilibrium 2016 je prestižní záležitostí, z níž neprofitují pouze a jen jeho přímí účastníci, ale i ČD jako celek,“ dodala ředitelka kanceláře. ♦

## DO OBNOVY PARKU DOPRAVCE INVESTOVAL 31 MILIARD KORUN

TEXT: PETR SLONEK, FOTO: MICHAL MÁLEK

Do obnovy vozidlového parku investovaly České dráhy v uplynulých šesti letech více než 31 miliard korun. Z této částky za roky 2010 až 2015 směřovalo přibližně 60 procent do obnovy regionálních vlaků a zhruba 40 procent na dálkové vlaky. I díky tomu je už třetina vozů vybavená klimatizací a polovina vlaků má nový systém uzavřených WC.

Vynaložené prostředky se také příznivě projeví ve snížení průměrného stáří v případě lokomotiv a samostatných jednotek o dva roky, u klasických vagonů o šest let. Průměrné stáří lokomotiv a jednotek nyní dosahuje 19 let. Průměrný věk

osobních vagonů při započtení modernizací činí 23 roku.

České dráhy aktuálně provozují přes dva tisíce lokomotiv, elektrických a diesellových jednotek a zhruba 2 130 osobních vagonů. V počtech vozidel se výrazně promítají celoevropské trendy, kdy jsou klasické soupravy s lokomotivou a osobními vozy postupně nahrazovány moderními ucelenými elektrickými a motoro-



vými jednotkami, obvykle nízkopodlažními. Celkový počet hnacích vozidel díky tomu vzrostl z 1 913 v roce 2011 na 2 132 v polovině letošního roku. Přibylo například vozů elektrických jednotek z 203 na 320 a motorových vozů z 672 na 703. Zároveň se snížil počet diesellových lokomotiv z 280 na 223 kusů. Podobně výrazně klesá počet osobních vozů, a to hlavně starších řad s koženkovými sedačkami, bez blokování dveří a se starým typem otočných dveří. Počet vozů klesl 2 716 v roce 2011 na 2 132 v polovině letošního roku. Jen od ledna do července nechal dopravce sešrotovat 110 těchto vozů.

Postupně roste i počet moderních a modernizovaných vagonů s klimatizací. Těch je nyní asi

1 100, zatímco v roce 2011 jich nebylo ještě ani 500. Podobně vzrostl počet bezbariérových vozidel a bezbariérových spojů. Nyní disponujeme více než 600 vozy upravenými pro vozíčkáře a nabízíme 4 656 bezbariérových spojů. V roce 2011 to bylo jen 410 bezbariérových vozů či jednotek a jen 2 562 bezbariérových vlaků.

V obnově hodlá národní dopravce pokračovat i v budoucnu. Chystá se například nákup 50 vagonů pro rychlost do 200 km/h pro linku Praha – Bratislava – Budapešť, probíhá výběrové řízení na nákup až 20 kusů elektrických jednotek pro tuzemské rychlíkové trati. Počítá se rovněž s odběrem až 30 kusů motorových jednotek o dvou či třech vozech s rychlostí až 140 km/h pro rychlíkovou dopravu.

# Bratři Bekové jdou v otcových šlépějích

Asi jen málokdo z železničních odborníků a fanoušků nezná jméno Jindřicha Beka staršího. Inženýr Bek se stal ikonou jak bádání v lokomotivní historii, tak především psaní a fotografování. Svým dílem nastavil latku, která je dnes pochopitelně v řadě případů překonána, poměrně vysoko. V otcových šlépějích jdou i jeho dva synové – starší Jindřich (1952) a také mladší Zdeněk (1956), oba dlouholetí železniční zaměstnanci.

MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOR

Jindřich Bek starší, který byl specialistou u tehdejších ČSD, později FMD v oboru kolejových vozidel, napsal v letech 1966 a 1968 dva atlasy lokomotiv – první se věnoval parní a druhý motorové a elektrické trakci. Takové knihy v bývalém Československu do té doby nikdo nevydal a šlo o převratnou novinku. Oba bratři – Jindřich a Zdeněk u tvorby těchto „biblí“ železničních odborníků a fanoušků mohli osobně být. Vzpomínají, že svobodomyšlný otec je oba nechával u stolu při všech jednáních například s kreslířem Jiřím Boudou nebo redaktorem Nadasu Miroslavem Hlavatým, aby mohli pozorovat jejich dlouhé debaty. „To nás s bratrem ovlivnilo. Osobně bych neměl s vlastními dětmi takovou trpělivost, ale jsem dodnes tátovi za jeho ochotu a vstřícnost vděčný, i když už delší dobu není mezi námi,“ říká starší bratr Jindřich. Tatínek Jindřich Bek prý býval ranní ptáče a pro bratry bývalo leckdy budíčkem klapání psacího stroje.

## Za vlaky chodili na nádraží

Bratři Jindřich a Zdeněk vyrůstali v Roudnici nad Labem, malebném severočeském městečku, kterým prochází významná železniční tepna, dnes nazvaná jako první železniční tranzitní koridor. A právě k této trati a hlavně na roudnické nádraží mířily často kroky otce Beka s ratolestmi. „Zpravidla v neděli před obědem potřebovala mít maminka klid na vaření, tak nás společně s tatínkem poslala na vycházku. Ta ale tradičně končila u železniční trati nebo na nádraží,“ říká Zdeněk. První kontakt s železnici byl díky papírovým technickým nákresem lokomotiv a vozů, které si Jindřich Bek starší pořizoval v dobách totálního nasazení během druhé světové války v českořebovském depu. „Nákresy byly vyvedeny na různých formátech papírů, které jsme si s bratrem spojovali k sobě a jezdili s nimi po stole. Jako malé kluky nás to fascinovalo. Protože jsme žádnou modelovou železnici neměli, šlo o jakési naše první PIKO,“ usmívá se Jindřich.



## ZDENĚK BEK

V roce 1974 dokončil Střední odborné železniční učiliště v Praze. Následně prošel různými pozicemi v tehdejším Lokomotivním depu Praha střed. Od roku 1986 pracoval v dispečerském aparátu ČSD, odkud zamířil po reorganizačních změnách v roce 1992 na tehdejší Odbor 11 do oddělení zabývajícího se předpisovou činností. V tomto období si doplnil vysokoškolské vzdělání na Univerzitě Jana Pernera v Pardubicích. V roce 2004 přešel na SŽDC, kde dělá dodnes.

## JINDŘICH BEK

Po vyučení provozním zámečnickem krátce pracoval v DP Praha. Po absolvování vojenské služby odešel do DP Opava, kde zůstal do roku 1977. Pak zamířil do ČSAD Opava a ZAZ Ostrava, kde se stal mistrem a dispečerem sběrné služby. V listopadu 1985 nastoupil do tehdejšího Lokomotivního depa ČSD v Ostravě. V letech 1988 až 1991 si rozšířil vzdělání studiem v Institutu pro vynálezy a zlepšovací návrhy v Praze. Po vzniku ČD Cargo působil jako inženýr železniční dopravy a jako technolog ve Středisku lokomotivních čtět PJ Ostrava, kde setrval až do odchodu do důchodu v roce 2015.

## Psaní knih byla nesmírná dřina

Oba bratři vzpomínají na usilovnou práci táty, který všechny texty psal výhradně ručně nebo na psacím stroji. Každá chyba se musela ručně opravit vplením malého papírku, na který se písmeno nebo slovo vždy ručně přepsalo. „Vzpomínám, jak táta nasadil do stroje jeden originální papír a pět průklepových kopií a rozjel mašinu. Pokud mu z tehdejšího vydavatelství NADAS vrátili podklady k přepracování, tak nastavil i řadu nocí. Nicméně rukopis knihy, jenž byl připraven pro vydavatelství, na čisto přepisovala sjednaná paní, protože v této verzi nesměly být absolutně žádné chyby. To se dnes zdá jako pohádka, ale takové to dříve bylo. Neexistovaly počítače, internet, e-mail,“ vzpomíná Zdeněk. Jindřich byl „rychlým poslem“, který nosil písemnou korespondenci nejen na poštu, ale i k domluveným vlakům, nebo ji vozil osobně kreslíři Josefu Janatovi do Ústí nad Labem.

## Zdeněk má archiv, Jindřich modelaři

Po Jindřichu Bekovi zůstal obrovský písemný a fotografický archiv, který spravuje mladší bratr Zdeněk. „Jde o rodinnou dohodu. Jindřich si může u mě kdykoli a cokoli vyzvednout. Po otcově smrti jsme se dohodli, že nemá cenu archiv dělit, protože hodnota spočívá v jeho ucelenosti. I když s bratrem bydlíme každý na jiném konci republiky, často se vídáme,“ vysvětluje Zdeněk Bek. V současnosti pracuje u SŽDC jako systémový specialista.

Ze staršího syna Jindřicha prý tatínek moc velkou radost zprvu neměl. Po vojně se oženil a odstěhoval na Hlučínsko, daleko od rodičů i bratra. Nejprve pracoval u ČSAD a až jako tříatřicetiletý nastoupil na dráhu, konkrétně do tehdejšího ostravského Lokomotivního depa, dnes SOKV ČD Cargo Ostrava. „Věnuji se modelové železnici v měřítku Ho a při stavbě různých komponentů často používám právě fotografie nebo výkresy táty. Jsem členem modelářských spolků Zababov a Ostramo a s nimiž příležitostně pořádáme po republice velké prezentační výstavy,“ dodává Jindřich Bek. Zdeněk se dnes naopak věnuje psaní článků do odborných periodik a bádání v archivech – momentálně se věnuje například srovnávacím zkouškám parních lokomotiv řady 534.0 ČSD a 50 DR z konce 30. let. Oba vzdali hold tátovi encyklopedií o parních lokomotivách. ◇

# Simulátory do kapsy

Dlouhou dobu jsme byli zvyklí, že zahrát si na strojvedoucího můžeme jen u obrazovky stolního PC nebo notebooku. S rozvojem smartphonů, tabletů a vývojem jejich operačních systémů se ale železniční simulace dostala i do našich kapes. Ano, je pravda, že na funkční a obrazovou úroveň soudobé desktopové simulace tito „telefonní bratříčci“ zatím nemají, ale je jen otázkou času, kde svou ztrátu vyrovnají a při oblíbenosti mobilní platformy dost možná i předčí.

AUTOR: VÁCLAVRUBEŠ | FOTO: GOOGLE PLAY, APP STORE

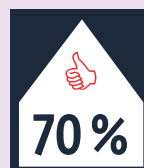
Názvat některé aplikace věnující se železniční dopravě pro mobilní platformy simulátory, by bylo snad až příliš odvážné. Míra zjednodušení ovládání vozidel i fyzikálních zákonů, absence vlakových zabezpečovačů a dalších technických zařízení tak typických pro železniční provoz dělá z naprosté většiny mobilních drážních simulátorů pouhé hry pro ukrácení dlouhé chvíle. Na druhou stranu je to ale pochopitelné. Vývojáři se snaží oslovit co možná největší spektrum konzumentů a ne každý má chuť, věk či znalosti na to, aby oživoval lokomotivu ze studeného stavu do plně provozního dlouhé minuty. V potaz je potřeba brát i to, že chytrý telefon nebo tablet má naprosté minimum ovládacích prvků a periferie typu klávesnice používá příliš málo uživatelů. Na samotný display se tak dají úsporně umístit jen základní ovladače jízdy a brzdy doplněné nemnoha ikonkami pro změnu pohledů kamery, ovládání dveří či informačních systému. Žádné „klikací orgie“ se nekonají. Výrazné zjednodušení však aplikace vyvažují velmi dobrou hratelností a v poslední době i stále lepší grafikou. A co je nejdůležitější – přenést se na stanoviště lokomotivy nebo do sedačky strojvedoucího metra můžete kdekoli, třeba právě ve vlaku nebo v podzemce. Vybrali jsme pro vás čtyři podle nás nejpovedenější programy tohoto druhu.

## EURO TRAIN SIM

Název zní slibně, tím spíše, když vám hlavní menu nabídne působení na tratích Augsburg – Mnichov, Kolín n. Rýnem – Frankfurt n. Mohanem a Milano – Paříž s poměrně autentickými vozidly. Bohužel zpracování už takové nadšení nevzbuzuje. Grafika výrazně zaostává za jinými recenzovanými aplikacemi a na dnešní dobu je výrazně podprůměrná. Tratě vedou po absolutní placce, o nějakém terénu nemůže být řeč. Tunely ze všeho nejvíce připomínají rozšlápnutou krabici od bot s portály vyřezanými nožem na koberce, podobně vypadají i stavby kolem trati či infrastruktura samotná. Jen o maličko lépe jsou na tom vozidla, tvarem připomínají své předlohy, jsou však prostě všech detailů, které by dnešní hardware i na poli mobilních zařízení bez problému zvládl. Naopak pěkně je zpracován kariérní mód, motivující k plnění dalších a dalších úkolů. Jinak se totiž k lákadlům ICE či TGV nedostanete. Za vyzkoušení určitě stojí, tím spíše, že je zdarma. Delší dobu než je kapacita jedné baterie telefonu či tabletu vás ale pravděpodobně bavit nebude.



1



### HODNOCENÍ

CENA: ZDARMA  
PLATFORMA: Android, iOS

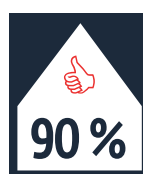


## INDIAN TRAIN SIMULATOR

Na první pohled tahle aplikace v záplavě rádo by simulátorů v obchodech Google Play či App Store ničím nezaujme. Kdo by také čekal kvalitní simulátor zasazený do Indie. Jenže opak je pravdou. Velmi povedená grafika, výrazně živější než u EURO TRAIN SIMU. Tratiť ožívuje řada objektů se zajímavými detaily. Sloupy trakčního vedení jsou dokonce vybaveny izolátory. Exteriér vozidel, která jsou pro nás velmi exotická, je příjemně jemný, dobře působí i barevnost textur. Ba co víc, stanoviště strojvedoucího má dokonce pult, který se už vzhledem přibližuje reálnému. Animované přístroje ale nečekejte, na to jsou displeje mobilů a tabletů skutečně moc malé. O provozní informace ale ochuzeni nebudete, vše důležité se odehrává na „Head up“ displeji přímo na obrazovce. A to včetně předvěštění znaku dalšího návěstidla nebo oznámení o změně rychlostního profilu trati. Ten je poměrně různorodý, a tak se virtuální strojvedoucí rozhodně nenudí. Maximální rychlost dosahuje 140 km/h, ale vlivem jízd do odboček a četných oblouků často padá na 40 km/h. Dodržet jízdní řád pak není úplně jednoduché. Fyzikální vlastnosti jsou i v tomto případě simulovány velmi omezeně, ale vzhledem k dobrému prvnímu (i dalšímu) dojmu tento nedostatek rádi odpustíme. INDIAN TRAIN SIMULATOR se rozhodně povedl!



2



### HODNOCENÍ

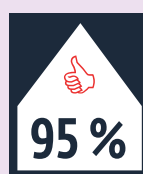
CENA: ZDARMA  
PLATFORMA: Android

## HMMSIM 2

Když má za něco člověk zaplatit v konkurenci podobných programů, které jsou zdarma, bývá to často dilema. A je úplně jedno, že je to jen padesátikoruna. Jenže slovo podobných je v tomto případě zcela zásadní. HMMSIM 2 je simulátor soulského metra a je placený. Nás vyšel na 57 Kč a nelitujeme ani jedné z nich. Je to bezkonkurenčně nejlepší aplikace současnosti s touto tematikou. Hra detailně simuluje linky číslo 2 a 7. Ty jsou poměrně dlouhé (jízda v každém směru trvá přes 45 minut) a díky tomu, že metro není trasováno jen pod povrchem, jsou poměrně zajímavé a různorodé. Tratiť i stavby jsou zcela autentické, stejně jako dva typy souprav, které můžete řídit. Úkolem je samozřejmě absolvovat celou trasu pokud možno včas a bez narušení rychlostních omezení, kterých je opět poměrně dost. Navíc je třeba přesně zastavovat v jednotlivých stanicích, program zohledňuje i odchylky v řádech decimetrů. Grafika je velmi příjemná a přibližuje se moderní desktopové simulaci. Programu by ještě prospělo oživit stanice postavkami cestujících, v ideálním případě pohybujícími se, a vylepšit by se dala i citlivost ovladačů jízdy i brzdy. Chybí též pohled na ovládací pult. Celkově ale odvedli vývojáři výbornou práci a podle informací na webu projektu (<http://www.jeminie.net/>) zdaleka nekončí. Ve stádiu betaverzí je několik addonů včetně jednoho českého. Rozhodně tedy je na co se těšit.



3



### HODNOCENÍ

CENA: 1,99 USD  
PLATFORMA: Android, iOS

## SUBWAY SIMULATOR PRAQUE METRO

Domácí prostředí je vždycky atraktivnější než cizí lokace. Proto jsme rádi, že do tohoto výběru můžeme zařadit i simulátor pražského metra. A to velmi věrný. Umožní vám vyzkoušet si práci strojvedoucího na trase A. Můžete brázdit podzemí mezi Depem Hostivař a Nemocnicí Motol naprosto neomezeně. Fandy naší jediné podzemky potěší grafická věrnost. Ovládací pult jako by z oka vypadl skutečné jednotce a věrné jsou i jednotlivé stanice, či detaily jako kabeláž vedoucí tunely. Bohužel na větších a modernějších zařízeních chybí detailnější textury a vůbec některé detaily, jako například zábradlí v některých stanicích nebo lavičky k usazení pasažéru. Trošku zamrzí i fakt, že jediným cílem hry je zastavit co nejpřesněji ve stanicích. Není to sice úplně jednoduché, po čase však tato jednoduše začne nudit a u aplikace vydrží opravdu jen skalní „metrofilové“ vlastníci Android. Uživatelé Applu mají v tomto případě smůlu. Ovšem autoři slibují další rozšíření, svoje dílo poskytují zcela zdarma a lepší simulátor pražského metra pro Android stejně nenajdete. Takže vlastně není nač si stěžovat.



4



### HODNOCENÍ

CENA: ZDARMA  
PLATFORMA: Android

# Jízda za dobrodružstvím po ukraj

Je jen málo míst, která jsou tak notoricky známá, jako rakouský Semmering. To, že na Ukrajině existuje podobně laděný úsek, ale ví jen místní a skuteční nadšenci. Je jisté, že tahle bohem zapomenutá železnice, vinoucí se Užanským národním parkem, patří k nejúchvatnějším. Připravte se na velkolepou jízdu divokou přírodou!

JOSEF HOLEK FOTO: AUTOR

Jestli něco nemám rád, pak jsou to povrchlivé nářky na dopravu v zemích na východ od našich hranic. Jistá averze našinců mě přivedla k myšlence vypravit se na Ukrajinu a vyzkoušet zdejší dopravu. Skutečně se potýká s takovými problémy? Vypravil jsem se to zjistit na trať z Užhorodu do vesnice Sianky u hranic s Polskem. Ano, do oblasti, kde se snoubí železnice s překrásnou přírodou a které se pro své typické stavební prvky přezdívá ukrajinský Semmering.

Ranní Užhorod je velmi přívětivý, zvláště když je červen a vypadá to na stálé a teplé počasí. Čerstvě rekonstruovaná historická budova zdejšího nádraží nabízí příjemný chládek, místní jsou dobře naladěni, a byť se evidentně neznají, s úsměvem klábosí. Rychlou pomoc nabízí i mně, neznalci azbuky. Digitální tabule s jízdním řádem nezná latinku, proto může být cestování složitější. Naštěstí je drážní personál chápavý a absenci mého jazykového vybavení bere na milost.

Vím, kam jet a se širokým úsměvem a s lámanou česko-slovenštino-ruštinou kupuji jízdenku. Pokladní mi oplácí úsměv a za zpáteční lístek do 90 kilometrů vzdálené obce požaduje zhruba 20 hřiven, tedy stejné množství v korunách. Poděkují a ve velké odjezdové hale si dopřejou čerstvou briošku.

## S cigaretou na představek

Přímý spoj z Mukačeva přijíždí na čas, místní ve mně poznávají turistu a dávají se se mnou do hovoru, prý odkud jsem a co chci na Ukrajině dělat. Když přiznám novinářskou profesi, skupinka místních důchodkyň mi nabízí třešně, které tu zrovna dozrávají. Vidouc zrcadlovku, začnou mi peckovinu nabízet vehementněji a slibují, že mi budou dělat průvodkyně. Jak s nimi hovořím? Víceméně česky. Mnohé mají české předky a základním frázím obstojně rozumí, vždyť mezi lety 1918 a 1939 patřila Podkarpatská Rus Československu.

Otráskaný pantograf mezi tím vyráží, na předměstí Užhorodu ještě mívá romský slum. Oproti východoslovenským ghettům mají zdejší Romové výhodu. Jejich příbytky jsou z cihel, nikoli z vlnitého plechu. Rozhrkaná elektrická jednotka už na divokých trasách evidentně zažila ledacos. Myčku neviděla možná od pádu bývalého SSSR. A interiér? Dřevěné lavice nebo kovové letištní sedačky v případě, že sedíte



v „polidštěném“ voze. O klimatizaci nemůže být řeč, zavděk je třeba vzít úzkými šterbinami výklopných okének. Kdo chce trochu kyslíku navíc, musí na představek. Solidní větrání totiž nabízejí prohnílé dveře. Ovšem ani to není bez rizika, místní chodí na spojnice vozů kouřit.

## Vlídný dělník Michalij

Mnozí Západoevropané by zřejmě ohrnovali nosy, mně se ale zdejší regionální cestování líbí. Do vesniček v Užanském národním parku zajíždí vlak asi čtyřikrát denně a na palubě panuje uvolněná atmosféra. Roztomilý kolorit dotváří pohled na malá políčka se senem složeným do homolek, malebné vesničky s bíle omítnutými kostelíky a zlatými báněmi nebo meandrující řeka Uh pramenící kde-si mezi Volosiankou a Užokem. Když tu nádhru

## JAK SE DO MÍSTA DOSTAT

Ideální je cesta z Prahy vlakem EN 443 Bohemia (23:09) do ukrajinského Čopu (14:10) a odtud spojem INT 108 (15:47) do Užhorodu (16:16).

# inském Semmeringu



chci vyfotit, musím vzít kapesník a potměnlá skla vycídit. Když to nejde nasucho, trocha slin to spraví. No co, okna stáhnout nejdu...

Mého podezřelého osamocení si všimá dělník Michalij. „Říkej mi Michalko,“ zazubí se a podá mi ruku. Jenže tento akt se musí na Ukrajině zapít. „To naša vodka,“ zahlaholí a podává mi malou lahvičku. Kromě silné vodky čímsi naředěné, zakusují preclík od Michalije. Jeho pohostinnost nezná mezí a ještě mi nabídne cigaretu. Nechci urazit a zapálím si, ač jsem nekuřák. A propos, než jsem na Ukrajinu vyrazil, četl jsem si pár tipů a dozvěděl se, že kuřba zdejší lid tak nějak sblízuje. Vědom si této zajímavosti, zakoupil jsem před cestou Ameriky. Mohl jsem se tedy revanšovat. „Napiš ut, chto my neljubime maďaré a rusí. My ljubime tšéchy,“ loučí se s lichotivou poznámkou Michalko, jehož jsem začal přezdívat Zlatozub.

### Za peníze cokoli

Když vlak zastavil ve Volosiance, obci o patnácti stech obyvatelích, vystoupil jsem s jasným úmyslem. Opět využívám své hatmatilky (vždyt ráno na pokladně tak hezky zafungovala) a prosím strojvedoucího, zda by mi neukázal stanoviště. „Nemogu,“ pokrčí rameny. Ale co to ten chlapík dělá s prstíky? Laškovně si tře palec o prostředníček a ukazovák. „Skolko,“ vyhrknu otázku a to už otevírá dveře. „Mam sto hriveň. To okéj,“ říká mi. „Okéj,“ odpoví a rychle si strká bankovku do kapsy. Poprvé v životě jsem někoho zcela regulérně podmázl. A jen pro zajímavost: za stovku si můžete na Ukrajině dopřát poměrně luxusní večeři.

Čistota kokpitu si nezádá s interiérem vlaku, do místa navíc táhne neuvěřitelný puch z toalety. Za nos by se jistě popadal i Ježíš Kristus, který se na mě dívá ze silně vyšívaného obrázku na palubní desce. Různých mučedníků bych na stanovišti strojvedoucího napočítal desítky.

### Kolem hor

Souprava šplhá do karpatských kopců a tu se před námi, ještě u Volosianky, objeví oblouk s vysokým železobetonovým viaduktem. Až tady tedy začíná nefalšo-

vaný ukrajinský Semmering. Z výšky ještě spatřím dřevěný kostel Svaté Eucharistie a to už se vrháme do dalšího otáčení. Trasu pak doplňuje asi šestice tunelů. Před nimi a za nimi vždy stojí ozbrojený voják, nezřídka má k dispozici i okop s kulometem. „Skry kameru,“ zavřčí strojvedoucí a zchladí mou touhu vyfotit ozbrojence. Ukrajinci území považují za strategické už od druhé poloviny 19. století, neboť Užocký průsmyk v dobách císaře pána ležel na pomezí Haliče a Uher a za první světové války se stal svědkem těžkých bojů mezi Rusy a vojsky Rakouska – Uherska. Počátkem 30. let, v dobách, kdy Podkarpatská Rus patřila pod správu Československa, tu stála celnice. Boje se místu nevyhnuly ani za druhé světové války a po ní země spadla do područí Sovětského svazu. Mimochodem, nachází se zde i hřbitov obětí té první velké války.

Karpaty a Užanský park nabízí úchvatné scenérie. Punc divokosti místu rozhodně neschází. Kostru celého prostoru tvoří převážně buky nebo duby, nouze tu není ani o jedle nebo javory, sem tam se k nebi tyčí smrk. Rozlehlé pralesní hvozdy jsou zároveň útočišti vlků nebo zubrů, kteří sem táhnou z Polska.

Dostáváme se na bezmála čtyřicet metrů vysoký a monumentální Ščerbinský most. Fíra stabilně drží třicítku, cesta připomíná vyhlídkou jízdu. Znatelné jsou opěrné zdi, neboť úsek u osady Ščerbín trpěl častými sesuvy. Podle strojvedoucího byla na dopravní cestě vybudována přeložka s dvěma novými tunely. Národní park objíždíme výletním tempem, karpatská širokorozchodná kolej dokáže přichystat i dvaadvacetipromilové stoupání. Naštěstí fouká vítr, alespoň trochu přeráží ten pronikavý zápach z toalety.

### Šest hodin ve vlaku

Přejíždíme hranice mezi zakarpatskou a lvovskou oblastí a pomalu dobrzdujeme ve vesnici Sianky. Staniční budova už tu nestojí, zbyly po ní jen ruiny. Po přestupu je možné dostat se přes Sambir do Lvova. Silně vytřesen usedám do stejného vlaku a mířím zpět do Užhorodu. Na dvě hodiny usínám.

Místní železnice mají sice daleko k těm našim, ale bát se rozhodně nemusíte. Když budete mít jakýkoli problém, místní vám pomohou. Pár minusů lehce vyvází romantické vesničky a přirozeně divoká příroda. Nemluvě o výhledech z horských úseků. Šest hodin ve vlaku sice představuje hodně, ale když vplujete do zdejší společnosti, ani vám ten uplynulý čas nepřejde. A že tu není uklizeno? To neřešte, o tom život na Ukrajině není. ◆

## ŠOTOINFO

Železnice vznikla před 111 lety a vede z Čopu přes Mukačevo a Užhorod až do Lvova. V západní části země kopíruje hranici s Polskem a Slovenskem. Podle dostupných zdrojů se stavěla k vojenským účelům. Za první republiky byla trať součástí sítě Československých drah. Další informace a jízdní řády najdete na stránkách [www.uz.gov.ua/en](http://www.uz.gov.ua/en).



Před osmdesáti lety začala železnici brázdit Slovenská strela. České dráhy ji připomínají reklamním polepem na lokomotivě řady 380. Co ale má vlak, který den co den spojuje českou a slovenskou metropoli, za sebou? A jaký bude další osud motorového vozu z dílen kopřivnické Tatry?

# Slovenská strela oslavila požehnaný věk

AUTOR: JOSEF HOLEK | FOTO: ARCHIV ČD, TECH. MUZEUM TATRA

**B**yla komfortní, výjimečná, rychlá a elegantní. Řeč je o motorovém a pro skvělou aerodynamiku vyhlášeném vozu řady M 290.0, přezdívaném Slovenská strela, která letos oslavila osmdesáté jubileum. Středa 13. července 1936 znamenala pro spojení Prahy s Bratislavou ohromný zlom, byť se vozy nikdy sériově nevyráběly a světlo světa spatřily jen dva prototypy M 290.001 a M 290.002. Do provozu přišly s nástupem grafikonu 1936/1937 a mezi metropolemi najezdily před druhou světovou válkou desetitisíce kilometrů. České dráhy k připomínce slavné železniční události polepily škodováckou lokomotivu řady 380.

## Technická noblesa

Design motorového vozu vycházel z pera týmu Hanse Ledwinky, technického šéfa kopřivnické Tatry spadající do koncernu Ringhoffer – ano, motorový vůz byl svěřen do rukou automobilových konstruktérů. S Ledwinkou spolupracoval i Josef Sousedík. Ten také přinesl do sportovně stříženého vozu elektromechanický přenos výkonu. Systém si nechala Tatra patentovat koncem února 1936, protože princip přenosu síly ze spalovacího motoru na nápravu byl v té době pokrokový a ve světě nevídaný. V čem byl vtíp? V obou dvounápravových podvozcích je totiž kromě motoru umístěný stejnosměrný generátor a elektromotor. Tento princip přinesl hospodárny provoz, neboť při

vysokých rychlostech je kvůli ztrátám lepší použít mechanický přenos výkonu běžného motoru. Naopak při rozjezdu byl efektivnější elektrický přenos, který má oproti mechanickému vyšší záběrový moment a vůz sebou neškubal. Přímý mechanický přenos plně nastoupil až při rychlosti 85 km/h. Z nuly na sto se tak motorák dostal za necelé dvě minuty!

Špičková technika si logicky žádala i neotřelou skříň. To byla příležitost pro architekta Vladimíra Crégra. Postaral se o konstrukci, barevný vizuál a uspořádání interiéru. Nepřehlédnutelný státní znak na čele pak nese rukoпись sochaře Jana Nušla. Správnost navržených tvarů karoserie byla potvrzena měřením na modelu v aerodynamickém tunelu Vojenského technického a leteckého ústavu.

## „Light“ strela

Expres si kromě své jedinečnosti připsal i časový a rychlostní rekord. Běžné vlaky tažené známou parní lokomotivou Mikádo urazily cestu za zhruba šest hodin, tatrovácké krasavici se ji podařilo zdolat o hodinu a čtvrt rychleji. To vše se odehrálo v polovině 30. let a vzdálenost mezi Bratislavou a Prahou je necelých 400 km – průměrná rychlost strelky tak atako-

## REKONSTRUKCE JE V NEDOHLEDNU

Tatrovácká Slovenská strela byla 1. července 2010 oficiálně prohlášena za národní kulturní památku. Vůz M 290.002 je k vidění v kopřivnické Tatře. O jeho rekonstrukci se hovoří téměř dvacet let, ale snahy o získání finanční injekce skončily nezdarem. Muzeum nedosáhlo na dotace, protože státem zřízená muzea a jejich exponáty měly přednost a pro soukromníky peníze nezbyly. „A soukromé finanční zdroje vysychají v okamžiku, kdy se potencionální donátor dozví, že strelu má naše muzeum pouze ve správě. Vlastníkem je totiž soukromoprávní subjekt,“ vysvětlil ředitel zdejšího technického muzea Lumír Kaválek. Pokud by se však vhodný investor našel, musel by ze svého rozpočtu ukrojit zhruba pětadvacet milionů korun. Naději dává muzejníkům Moravskoslezský kraj, který požádal o přidělení grantu. Pak by se teoreticky mohla strela dostat do provozu v roce 2019. Schválení žádosti je ale zatím v nedohlednu.



vala hodnotu 90 km/h. Objektivně vzato však musíme konstatovat, že strela byla pro expresní způsob přepravy konstruována – na svou dobu disponovala extrémně lehkou karoserií, výkonným motorem a omílaným aerodynamickým designem. Tomu nemohly běžné a těžké soupravy konkurovat. Kromě toho byl motorák relativně krátký. Těsně před nacistickou okupací tak vůz zvládal zkrátit cestovní čas na pouhé 4 hodiny a 18 minut.

Vlak se těšil velké oblibě mezi smetánkou i méně majetné cestující veřejností. Zatímco průměrné obsazení vlaků ČSD bylo kolem 27 %, Slovenská strela měla v prvním roce obsazenost až 36 % a po roce půl se blížila 50 %. Za protikorárů nebyly vozy v provozu, o slovo se však přihlásily záhy, byť kapacitně už příliš nevyhovovaly. Nicméně v době norimberského procesu byly naší vládou využívány na přímé kurýrní lince Praha – Norimberk.

Provozu nadčasového expresního vozu nebylo přáno ani po únoru 1948. Tratě za války doznaly značné újmy a zbídačelé hospodářství se orientovalo na velké přepravní výkony na úkor rychlosti a kvality. V roce 1953 tak železnici opustil vůz M 292.001 a zůstal v šumperských železničních dílnách, posléze byl deponován ve Studénce. Tady chátral a byl častým objektem řádění vandalů. Jeho bratříček

M 290.002 měl příznivější osud, neboť sloužil jako ministerská záloha v libeňském lokomotivním depu až do roku 1960. Posléze byl předán do Muzea Tatry v Kopřivnici.

### Odpovídající náhrada

Ještě při službě původních strel se na československé koleje dostaly dvoudílné německé jednotky SVT 137 přezdívané Létařící Hamburčan, u nás označené jako M 297.0, a motorové jednotky Ganz maďarské proveniencí. Ty nabízelely na spoji Slovenské strel ve srovnání s klasickými vozy poměrně dobrý komfort. Také rychlost se postupně zvyšovala a cestovní čas zkracoval. Hned po válce trvala cesta expresem skoro 5,5 hodiny a na počátku 50. let se na krátko dostala alespoň pod 5 hodin. Ganz opět nabídl i rychlost, na některých úsecích dokázal uhánět až stotřicítkou. Přesto rekord tatrováckého expresu netrhl. Výjimkou byl jen počátek 60. let, kdy cestovní časy krátce spadly o 15 až 20 minut pod pětihodinový limit. Pamětníci však nezapomenou připomenout, že takové hodnoty byly nad možností ČSD a vlaky se vrátily k pěti a více hodinám.

### Gorily v čele

Sedmdesátá léta nejenže přinesla vlnu politického ochlazení, ale i klasické soupravy sesta-

vené z lokomotiv a rychlíkových vozů. Na dlouhou dobu se tak standardem stala osmimístná koženková kupé a jízdní doby se výrazně přiblížily k neuvěřitelným šesti hodinám! Až na sklonku 80. let se na Slovenské strel objevily moderní vozy ČSD s textilním polstrováním polohovatelných sedadel. Co se pohonu týče, pak v čele stanuly lokomotivy řady ES 499.0 (350). Dvoustupňové lokomotivy pro napájecí systémy 3 kV AC a 25 kV 50 Hz DC dokázaly projet místo styku obou elektrických soustav bez zastavení a bez výměny lokomotiv. Disponují výkonem 4 000 kW a mohou jezdit rychlostí až 160 km/h. Dodnes mezi Prahou a Bratislavou zajišťují dopravu některých expresů, mnohdy už jsou však nahrazovány moderními lokomotivami řady 380.

### Rekord Tatra neudržela

Teprve pád režimu přinesl zavedení spojů evropské kvality InterCity a EuroCity. Do vlaků byly postupně zařazovány pohodlné klimatizované vagony a osmimístná kupé nahradila ta se šesti křesly. Vlaky jsou navíc sestaveny z vozů oddílových i velkoprostorových s možností připojení drobné elektroniky a schopností vozby cestujících na invalidním vozíku. Dokonce i bezdrátové připojení k internetu pomocí technologie wi-fi se stává standardem a restaurační vozy jsou součástí vlaků od samého počátku.

Prvním vlakem EuroCity mezi Bratislavou a Prahou se stala v roce 1993 Hungaria na lince z Budapešti do Hamburku. O dva roky později se k nim přidaly další spoje EuroCity a InterCity Mathias Corvinus a Comenius. Také ze Slovenské strel se stal vlak kategorie InterCity, ale protože ČD ani ŽSR ještě neměly komfortní vozy, dočasně zde jezdila polská souprava. Tu pak vystřídal slovenské nebo české vozy. Před deseti lety tu pak dokonce jezdily Pendolina. Cestovní rychlost se také poprvé dostala pod čtyři hodiny, lidé se nyní mezi metropolemi přepraví za 3 hodiny a 58 minut, Pendolino bylo ještě o 10 minut rychlejší. Letos na linku ČD nasadil zmodernizované osobní vozy 2. třídy a vypsal výběrové řízení na nákup padesátky nových expresních vozů. Toho například využijí i obyvatelé Pardubického kraje. Jejich hejtman Martin Netolický se nechal slyšet, že modernizované soupravy cestující jistě dobře ocení. Zároveň podotkl, že kraj je partnerem národního dopravce.

Slovenská strela po 80 letech na trase mezi Prahou a Bratislavou		
	1936	2016
počet vlaků za den s uvedenou cestovní dobou	1	7
doba jízdy	4 h 52 min. <sup>*)</sup>	3 h 58 min. až 4h.
průměrná rychlost vlaku	81,5 km/h <sup>*)</sup>	100 km/h
počet zastávek	1	5
délka pobytu v zastávkách	3 min.	13 min.
maximální rychlost vlaku	130 km/h	160 km/h
délka vlaku	25 m	203 m
počet míst	72 <sup>**)</sup>	cca 400 <sup>***)</sup>
hmotnost vlaku	36 tun	470 tun
výkon	246 kW	6 400 kW
měrný výkon	6,8 kW / t	13,6 kW / t

<sup>\*)</sup> rekordní cestovní čas v JŘ 1938/39 byl 4 hodiny a 18 minut, cestovní rychlost byla 92 km/h;

<sup>\*\*)</sup> pouze 2. třída;

<sup>\*\*\*)</sup> podle typu zařazených vozů

Zdroj: České dráhy



### Mladý průvodčí zaslouhuje velkou pochvalu za příkladné chování

Vážená redakce, zvolila jsem tuto cestu, abych vyjádřila velkou pochvalu panu průvodčímu s číslem 605 21. Jeho jméno bohužel neznám, což je velká škoda. Daleko milejší by bylo znát jeho křestní jméno, případně příjmení. Ve středu 3. srpna jsem po sedmé hodině ranní jela spojem z Valašského Meziříčí do Bystřice pod Hostýnem a hned ve vlaku si tento mladý průvodčí všiml, že se chci ujistit, zda vystoupím správně. Nestačila jsem ani vyslovit otázku a už mi hned sdělil směr vlaku a všechny stanice. Navíc při kontrole každého zdravil a dojal mě až k slzám svým nesmírně citlivým a pozorným přístupem. Pomohl totiž usednout starší paní a to ještě s úsměvem, který věnoval každému při cvaknutí jízdének. Děkuji vřele za předání či podstoupení těchto řádků jeho nadřízeným, případně přímo usměvavému, mladému panu průvodčímu s číslem 605 21. Přejí celé vaší redakci, čtenářům i cestujícím plno zdraví a pěkných zážitků při cestách a výletech.

JITKA MENŠÍKOVÁ

*Odpověď redakce: Děkujeme za dopis. Podle vyjádření kolegů z RP ZAP Olomouc je mladým průvodčím pan Miroslav Pánek ze služebny SVČ Kroměříž.*

### Poděkování vlakvedoucímu a průvodčímu za pomoc při cestě

Chtěla bych na stránkách vašeho časopisu pochválit vlakvedoucího číslo 10350 a průvodčího číslo 10328. V sobotu 6. srpna tohoto roku jsme s kamarádkou jely z dovolené z Českých Budějovic a měly jsme těžké batohy a kola. Oba pánové byli velmi ochotní, při nástupu na nádraží v Budějovicích nám pomohli vynést kola. V cílové stanici, v Praze, nám je ochotně vyložili, a dokonce nás jeden z nich doprovodil k vlaku na Olomouc, u kterého nám opět pomohl kola naložit. Děkujeme jim touto cestou za nebyvalou ochotu a velmi příjemné vystupování. Takové chování rozhodně zaslouhuje pochvalu.

JARMILA KUNEŠOVÁ

*Odpověď redakce: Děkujeme za slova chvály na adresu našich zaměstnanců. Podle vyjádření ředitelky Zákaznického personálu (ZAP) Jitky Kubíkové se jednalo o vlakovou četv RP ZAP Praha, SVČ Praha hl.n., konkrétně o vlakvedoucího Miroslava Frydryška a průvodčího Petera Brandobura. Jsme rádi, že se České dráhy mohou pochlubit zaměstnanci, kteří dělají čest sobě i firmě, v níž pracují.*

### Článek o parních lokomotivách Albatros mi udělal radost

Dělám to spíše výjimečně a do redakcí časopisů a novin moc nepíši, ale tentokrát jsem si čas na napsání dopisu udělal. Jsem pozorným čtenářem Železničáře už několik let. Nejraději v něm čtu příspěvky o mašinách či vlcích. Ať už o nejmodernějších novinkách, tak o historických strojích. Velkou radost mi proto v posledním čísle časopise udělal rozsáhlý materiál autora Miroslava Petra o parní legendě zvané Albatros. V uveřejněném článku jsem se dočetl spoustu zajímavostí včetně náročného a hlavně dlouhého zrodu nové řady. Jaká škoda, že se těchto krásných lokomotiv dochovaly pouze tři kusy... Navíc v provozu jezdí jediná. Vždyť Albatros představoval absolutní vrchol konstrukční školy parních mašin. Jednalo se o nejdokonalejší stroje s nájezdem více než 30 milionů kilometrů. Chtěl bych proto velice poděkovat za publikování tohoto příspěvku na stránkách Železničáře. Zároveň bych se přimlouval za otištění dalších podobných materiálů. Myslím si, že ve vašem čtrnáctideníku rozhodně mají své místo. Hezký zbytek léta redakčnímu týmu.

JAROSLAV SVOBODA, PLZEŇ

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



### Některá zanedbaná nádraží se brzy dočkají dílčí obnovy

Menší stavební firmy v regionech mohou zhruba od poloviny srpna vyhlížet vlnu zakázek od železničářů. Správa železniční dopravní cesty chystá sérii drobných oprav nejnadanějších nádražních budov. Vesměs přitom půjde o práce, jež nevyžadují stavební povolení, jako opravy střech a komínů, výměny oken, nové nátěry či obnovení fasády. Původně přitom mělo letos dojít už na „řádné“ rekonstrukce. Kvůli pozpoždějícímu se převodu nádraží od Českých drah ale stihne správa železnic vyhlásit první tendry nejdříve až na přelomu roku. Předtím navíc bude muset vyřešit jeden zásadní problém: sehnat odborníky, kteří tendry připraví. SŽDC se dosud totiž pozemním stavitelstvím nezabývala. Sami železničáři tak letošní „přechodovou“ akci nazývají okrašlovací. Celkem při ní chtějí utratit za desítky stanic do konce roku téměř 200 milionů korun. „Půjde o zakázky menšího rozsahu, oslovíme lokální dodavatele,“ řekl náměstek ředitele SŽDC pro správu majetku Tomáš Drmola. Na jeho seznamu je více než 150 stanic, například Ivančice, Blansko, Bystřice pod Hostýnem, Dobrušín nebo Skalice nad Svitavou.

E15 4. 8. 2016

### SŽDC mohla ušetřit, obří tendr však zrušila

Nejméně půlroční pozpoždění nabere rekonstrukce čtvrtého koridoru mezi vinohradskými tunely a nádražím v Praze-Hostyvaři. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) totiž svoji největší zakázku v letošním roce nečekaně zrušila. V nadsázce řečeno šlo o souboj Davida s několika Goliáši. Nejnižší cenu v soutěži nabídla firma Chládek a Tintěra Litoměřice, pro kterou by šlo o největší zakázku v historii firmy. Oproti svým konkurentům byla levnější o 800 milionů korun. Zakázku s odhadovanou cenou 3,6 miliardy chtěla dodat za 3,4 miliardy, druhé v pořadí bylo sdružení dvou velkých nadnárodních firem Strabag a Eurovia. Hodnotící komise sice už v červenci doporučila SŽDC uzavřít smlouvu s firmou Chládek a Tintěra, SŽDC ale ve středu 18. srpna nečekaně rozeslalo oznámení o zrušení soutěže. Vysvětlení konce soutěže není příliš konkrétní. „Důvodem pro rozhodnutí je zadavatelem zjištěná nemožnost učinit jednoznačný závěr o posouzení kvalifikace uchazečů,“ uvedla SŽDC v rozhodnutí, které má iDNES.cz k dispozici. Konec soutěže potvrdil mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský.

IDNES 18. 8. 2016

### Na lukrativních tratích umí jezdit každý, role ČD je nezastupitelná

Již 80 let uplynulo ve středu 13. července od zahájení provozu legendárního vlaku Slovenská strela, který se na tehdejší československé železnici na trase Praha – Bratislava objevil v roce 1936. Slavnostní jízdy se jako jediný zástupce krajů zúčastnil také hejtman Pardubického kraje Martin Netolický, který cestoval z České Třebové do Prahy. „Považuji za důležité se této prestižní akce zúčastnit, protože vnímám nezastupitelnou úlohu národního dopravce v rámci regionální dopravy objednávané českými kraji. České dráhy vždy byly, jsou a doufám, že i budou nadále partnerem při zajišťování dopravní obslužnosti v regionech. Původně stát krajům přispíval na základě memoranda, které však vyprší v roce 2019. Nyní již máme jistotu, že nám stát bude přispívat na objednávky osobních a spěšných vlaků až do roku 2035,“ uvedl hejtman Martin Netolický. „Na lukrativních tratích umí jezdit každý dopravce, ale na méně frekventovaných regionálních tratích plní České dráhy nezastupitelnou úlohu, kterou není podle mého názoru nikdo jiný schopen dostatečně nahradit,“ vysvětlil Netolický.

PARDUBICKÝ KRAJ, CZ.11. 8. 2016

### Na opravu Fantovy budovy potřebují Italové další dva roky

Italská firma Grandi Stazioni potřebuje na dokončení oprav historické Fantovy budovy na pražském hlavním nádraží další dva roky. Hotovo by mělo být v říjnu 2018, vyplývá z projektu, který společnost předložila SŽDC. Ta je novopečeným majitelem největší tuzemské železniční stanice. „Přinesli nám projekt k posouzení a schválení,“ řekl náměstek ředitele SŽDC pro správu majetku Tomáš Drmola. Na posouzení a případné schválení projektu mají železničáři čas zhruba do začátku září. Zásadní potíží tkví v tom, že podle platné smlouvy se má secesní Fantova budova zalesknout v původní kráse už letos v polovině října. Vyjma některých částí přitom rekonstrukce v posledních dvou letech stála. Říjen představuje klíčové datum pro další účinkování Italů na hlavním nádraží. Včasné ukončení rekonstrukce je podmínkou pro to, aby mohli spravovat budovu další desítky let. Možnosti jsou tři. Nereálná je varianta, že Grandi Stazioni rekonstrukci stáhne. Možné je, že obě strany uzavřou dodatek, který dá společnosti požadované dva roky na dokončení oprav. Třetí možností je, že Grandi Stazioni v Praze skončí a správa železnic se o nádraží postará sama.

E15 8. 8. 2016



### BULHARSKO – Slunečné pobřeží Hotel Bora Bora\*\*\*

8.9. – 15.9. 8 dní – odlet Praha  
Lastminute cena za osobu po dotaci 5 000,- Kč, 2-4 lůžk. pokoj se snídaní, 3. os. na pokoji 4 500,-Kč, dítě do 12 let 4 000,- Kč.  
V případě zájmu volejte tel. 97 22 43 053.  
Více na [www.cdtravel.cz](http://www.cdtravel.cz).



### ŘECKO – Thassos

**GREEN BAY\*\*\*** 19.9. – 29.9. 11 dní odlet Praha, Brno

Lastminute cena za osobu po dotaci 8 300,-Kč, 2-3 lůžk. pokoj s polopenzí, 3.osoba 3 700,-Kč.  
V případě zájmu volejte tel. 97 22 41 920.  
Více na [www.cdtravel.cz](http://www.cdtravel.cz).



### LEFKADA – Agios Nikitas Studia IRIS\*\*\*

16.9. – 27.9. 12 dní odlet Praha  
Studia se nacházejí na kopci v zahradě nad malebným střediskem Agios Nikitas. Naleznete zde nádherné pláže s křišťálovou vodou. 2-3 lůžkové studia, bez stravy.  
Cena za osobu po dotaci 5 000,-Kč, 3.osoba 4 000,-Kč. Cena zahrnuje ubytování, leteckou dopravu vč. všech poplatků a tax, komplexní cestovní pojištění.  
Více na [www.cdtravel.cz](http://www.cdtravel.cz) nebo tel. 9722 41920.



### Česká republika Liberec WELLNESS HOTEL BABYLON\*\*\*\*

Výhodná nabídka od 1. 4. do 31. 10. 2016 1 dospělý + 1 dítě do 12 let 1 490 Kč/1 noc se snídaní.  
Snídaně formou bufetu, neomezený vstup do iQLANDIE, iQPARKU, LUNAPARKU s ADVENTURE GOLF, AQUAPARKU, saunového světa po celou dobu pobytu, 1x vstup do zrcadlového labyrintu a 1x vstup do 4D kina.  
Příplatky za večere formou bufetu 299 Kč / dospělý, 169 Kč / dítě 3-11,99 let.  
Tato akce platí v libovolném termínu a libovolném počtu dní.



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



## DOPRAVNÍ VZDĚLÁVACÍ INSTITUT, A.S. AKTUÁLNĚ NABÍZÍ TYTO VOLNÉ PRACOVNÍ POZICE:

### pracovní pozice: DOPRAVNÍ LEKTOR

- Pracovní poměr: plný úvazek
- Lokalita práce: RCV Plzeň (lokalita České Budějovice); RCV Hradec Králové (lokalita Liberec)

### LEKTOR pro školení všeobecných, dopravních a technických předpisů

- Pracovní náplň: výuka a vyhotovování podkladů pro výuku
- Pracovní doba: pružná v pracovní dny
- Požadujeme: nejméně ÚSO s maturitní zkouškou, odbornou zkoušku D-07 (výpravčí) s minimální praxí pět let v oboru, spolehlivost, aktivitu, časovou flexibilitu, znalost práce na PC (OS Windows, MS Office – Word, Excel, PowerPoint).

Nabízíme firemní benefity. Znalosti NJ slovem i písmem výhodou.

### Pracovní pozice: TECHNICKÝ LEKTOR

- Pracovní poměr: plný úvazek
- Lokalita práce: Praha a Středočeský kraj; Česká Třebová; Ústí nad Labem

### LEKTOR pro technické a dopravní školení

- Pracovní náplň: výuka a vyhotovování podkladů pro výuku
- Pracovní doba: pružná v pracovní dny
- Požadujeme: nejméně ÚSO s maturitní zkouškou, odbornou zkoušku nejméně v rozsahu strojvedoucího s minimální praxí pět let v oboru, dobrá znalost předpisů v rozsahu pro strojvedoucí, technické znalosti hnacích vozidel motorové a elektrické trakce, držitel licence a osvědčení strojvedoucího výhodou, spolehlivost, aktivitu, časovou flexibilitu, znalost práce na PC (OS Windows, MS Office – Word, Excel, PowerPoint).

Nabízíme firemní benefity.



Foto: archiv Domu vláčků

### Z železničního muzea do Domu vláčků

Návštěva železničního muzea ČD v Lužné u Rakovníka je pro děti vždy zážitkem. Letos v muzeu navíc získají jeden dárek – dětskou vstupenku do Domu vláčků na pražských Petřínách. Akce platí do konce října letošního roku. I když byl Dům vláčků otevřen teprve loni v listopadu, záhy se stal vyhledávaným místem příznivců modelové železnice. Jeho expozice vyplňuje druhé patro obchodního centra, které se nachází hned u výstupu ze stanice metra Petřiny. K atraktivním drah (velikost H0e). V Domě vláčků nejde jen o fascinující podívanou. Vyzkoušet můžete řadu interaktivních prvků včetně řízení provozu na modelovém kolejišti. Součástí Domu vláčků je také muzeum železničních modelů s kompletní sbírkou modelů z bývalé NDR.

DO 30. ŘÍJNA 2016

**Nejblíže železniční stanice:**  
Praha-Veleslavín



### Na Svatováclavskou slavnost do Dobříše

V sobotu 10. září přesně v deset hodin odjíždí z nádraží Praha-Braník parní vlak. Přes Vrané nad Vltavou, Měchenice, Čisovice, Mnišek pod Brdy a Malou Hrašticí se s ním můžete svézt do Dobříše (přij. v 11:41 h). Na dobříšském zámku se v tento víkendový den koná Svatováclavská slavnost. Kromě kostýmovaných prohlídek zámeckých interiérů (pro cestující z parního vlaku jsou rezervovány prohlídky ve 12:30 a 13:15 h) bude připraven program pro děti v zámeckém parku, těšit se můžete na ukázky sokolnictví nebo šermířská vystoupení. Samozřejmě nebude chybět lákavá nabídka občerstvení. Ještě než se vydá parní vlak na zpáteční cestu do Prahy, uskuteční výletní jízdu mezi Dobříší (odj. 13:53 h) a Malou Hrašticí. Zpět do metropole odjíždí z Dobříše v 15:39 h (přij. Praha-Braník 17:23 h). Více informací včetně ceníku jízdného najdete na [www.cd.cz/zazitky](http://www.cd.cz/zazitky).

**Nejblíže železniční stanice:**  
Praha-Braník/Dobříš ad.



DO 4. ZÁŘÍ 2016

Foto: město Kopřivnice

### Slovenská strela v továrně

Tak se jmenuje výstava fotografií, které zachycují výrobu Slovenské strela od prvních dílů až po finální podobu tohoto unikátního motorového vozu. Fotografie zapůjčené z archivu firmy Tatra si můžete prohlédnout v kopřivnickém Lašském muzeu do 4. září denně kromě pondělí od 9 do 17 hodin. Letos 13. července tomu bylo 80 let, kdy motorový expres Slovenská strela poprvé vyjel na svou trasu mezi Bratislavou a Prahou. Motorové vozy řady M 290.0 byly v kopřivnické automobilce vyrobeny pouze dva a staly se legendou nejen pro svůj neobvyklý aerodynamický tvar a rychlost, ale také pro nabízený komfort. Kvůli nedostatku pohonných hmot jezdily kopřivnické motorové expresy jen do začátku druhé světové války. Krátce sloužily ještě po osvobození. Do dnešních dnů se zachoval pouze jeden vůz, který je vystaven před areálem automobilového muzea Tatrov v Kopřivnici.

**Nejblíže železniční stanice:**  
Kopřivnice



Foto: Milan Vašíček

### S párou na Oslavanské historické slavnosti

Druhou zářijovou sobotu (10. 9.) se z Brna do Oslavy, kde se konají tradiční historické slavnosti, můžete svézt historickým vlakem taženým parní lokomotivou 433.001 (Skaličák). Parní vlak s historickými vozy odjíždí z brněnského hlavního nádraží v 11:06 h a do Oslavy s ním přijedete ve 12:07 h. Ve vlaku nebude chybět bufetový vůz a příznivci cykloturistiky jistě uvítají, že v něm lze bezplatně přepravit jízdní kola. V sedle bicyklu je možné se z Oslavy vydat po některé ze čtyř tematických okružních cyklostezek. Během dne uskuteční parní vlak jízdu mezi Oslavy (odj. 13:30 h) a Střelicemi. Na zpáteční jízdu do Brna se vydá v 17:28 h. Jízdenky do parního vlaku se prodávají pro úsek Brno hl. n. – Střelice nebo Střelice – Oslavy. Jednosměrné jízdné stojí 50 Kč, zpáteční 70 Kč. Děti od 6 do 15 let zaplatí polovinu. Bližší informace získáte na [www.cd.cz/zazitky](http://www.cd.cz/zazitky).

**Nejblíže železniční stanice:**  
Brno hl. n./Střelice/Ivančice/Oslavy ad.