

Železničář

22. SRPNA 2019 | CENA 18 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY

 **České dráhy**
Národní dopravce



17

ROČNÍK XXVI

6–7 ROZHOVOR

České dráhy jsou v dobré finanční kondici a liberalizace by pro ně měla být benefitem. Alespoň to o firmě říká první náměstek ministra dopravy a předseda řídicího výboru ČD **Tomáš Čoček**.

8 ZPRAVODAJSTVÍ

Cestující mohou na **Masarykově nádraží** využívat zcela **nové pokladny**. Ty jsou umístěné blíž k nástupištím, což zjednoduší lidem jízdu vlakem. Stavební práce na nádraží tím ale zdaleka nekončí.

11–14 TÉMA

Debaty o **výstavbě vysokorychlostních tratí** u nás vyvolávaly na tváři všech lehký úsměv. Plány existují léta, realizace nikoliv. To se ale pomalu začíná měnit. Jak by tedy mohla síť VRT vypadat?

15 LIDÉ A PŘÍBĚHY

Jako malý snil o tom, že se stane strojevedoucím. Od dětství pozoroval vlaky ze dveří rodného domu. Osud ale nakonec rozhodl jinak a z **Jana Studeníka** je dnes šéf údržby Pendolin OCÚ Střed.

16–17 ZAHRANIČÍ

Po 20 letech čeká železnice ve Slovinsku další významný krok v modernizaci vozidlového parku. Slovinské železnice (SŽ) objednaly u švýcarské společnosti Stadler **tři typy ucelených jednotek**.

18–19 CESTOPIS

Pro většinu z nás je to vzdálená a exotická země. Přesto **Indie** rozhodně stojí za návštěvu. Vydejme se proto do druhé nejlidnatější země světa a podívejme se na její krásy zblízka.

20–21 HISTORIE

Tato událost se nesmazatelně zapsala do společné historie Čechů a Slováků. Připomeňme si, jak se zrodilo **Slovenské národní povstání**, od něhož uplyne 75 let. Velkou úlohu v něm měly i vlaky.

TITULNÍ FOTO

Autor: Michal Málek

Pražské Masarykovo nádraží se v třítydenním předstihu dočkalo nových pokladen. Více se o nich dočtete na straně 8.



Bmz²²⁹

Petr Slonek | foto: archiv ČD

Jde o vůz 2. třídy určený pro dálkovou vnitrostátní a mezistátní dopravu. ČD jej pořídily v rámci odkupu celkem 50 vozů od Rakouských spolkových drah v roce 2014. Součástí této transakce bylo mimo jiné i 12 vagonů 2. třídy Bmz²²⁹, které se od ostatních lišily dětským kinem umístěným v prostředním oddílu. Jsou to klimatizované čtyřnápravové vozy se skříňní typu UIC-Z o délce 26 400 mm. Jejich nejvyšší povolená rychlost je 200 km/h. Vyrobeny byly v letech 1977–78 v Rakousku v SGP Simmering, SGP Graz a FIAT Turín. V Česku prošly v nedávné době modernizací v dceřině společnosti DPOV Nymburk. Vagony mají v devíti oddílech 54 míst k sezení. Sedadla jsou

posuvná. V oddíle s dětským kinem nejsou sedadla, ale koberec potažené schody.

Samozřejmostí jsou dvě standardní vakuové toalety. Nad sedadly v kupé jsou umístěny zavazadlové police s kovovým žebrovaním. Pod nimi jsou menší poličky k uložení drobných věcí obsahující v některých vozech též čtenářské lampičky. Vstupní dveře do vozu jsou přesuvné, ovládané tlačítkem. Mezi nástupním prostorem a chodbičkou jsou kyvné dveře. Vstupní dveře do oddílů jsou posuvné, ručně ovládané. Kupé číslo 11 slouží jako zázemí pro catering. Je vybavené lednicemi, kávovarem a místem pro servisovací vozík.

V aktuálním jízdním řádu jsou tyto vagony v dálkové dopravě nasazovány na linky R5, Ex6 a R20. ○

Číselná řada	61 54 29-91 xxx-x
Počet vozů	12
Nejvyšší dovolená rychlost	200 km/h
Rok výroby (modernizace)	1981 (2017–2019)
Výrobce (zhotovitel modernizace)	SGP (DPOV)
Míst k sezení (pevná + sklopná)	54
Oddílů	9 + kino + catering
Hmotnost prázdný/obsazený	48 t/53 t
Délka vozu přes nárazníky	26 400 mm



Vážení čtenáři,

letní prázdniny, a s tím spojené období dovolených, vstupují do finále. Jedni si již zasloužené volno užili, jiní se na něj teprve chystají. To druhé jistě platí i pro zhotovitele rekonstrukčních prací na Masarykově nádraží v Praze.

Pravidelní cestující i prázdninovní návštěvníci druhého nejvytíženějšího a zároveň nejstaršího nádraží v Praze jistě zaznamenali zahájení provozu nových pokladen v exkluzivnější poloze. Jde o pokračování společné snahy Českých drah a dlouhodobého nájemce, společnosti Masaryk Station Retail, o dosažení co nejvyššího standardu poskytovaných služeb.

Již zhruba devět let se Masarykovo nádraží postupně mění před očima cestujících. Po velmi náročné komplexní rekonstrukci unikátního zastřešení hlavní haly následovalo její definitivní předláždění a postupné doplnění o solitérní obchodní stánky. Nájemce paralelně postupně rekonstruuje přízemní obchodní prostory a mění nabízené služby. Například pro schůzku pod replikou historických drážních hodin se můžete vyzbrojit čerstvými květinami. Co cestující nemohli zaregistrovat, bylo vybudování vodovodní přípojky, elektro-přípojky a nové výkonné trafostanice v suterénu objektu u metra. Naopak veřejností s nadšením přijímanou změnou a doslova skokem do jiného světa bylo vybudování nových veřejných WC v ložském roce. Právě původní nechvalně známé záchodky uvolnily místo nedávno otevřenému modernímu odbovacímu centru ČD.

Nutno poznamenat, že veškeré stavební aktivity, ať již Českých drah nebo nájemce, se odehrávaly a dále pokračují pod přísným dohledem orgánů památkové péče. Na začátku srpna uplynulo již 174 let od příjezdu prvního vlaku a je jisté, že po dokončení celkové obnovy, bude nádraží plnit svou funkci i v letech budoucích.

Památková ochrana významně ovlivňuje i probíhající přípravu komplexní rekonstrukce čtyř nadzemních podlaží objektu u metra, která budou sloužit pro provozní zaměstnance ČD. Chodba od nových pokladen bude do konce letošního roku oživena další službou cestujícím – novou úschovnou a infocentrem ČD. Ve vzdálenějším horizontu plánuje nájemce přestavět uvolněné pokladny na nové obchodní jednotky a zároveň se uskuteční rekonstrukce veřejné chodby u Hyberské ulice. Tamtéž České dráhy připravují stavební program pro přestavbu nadzemních podlaží přílehlé historické budovy.

Stavební zásahy do menší haly u sedmého nástupiště a zbývající části hlavní haly Masarykova nádraží čekají na nezbytnou koordinaci s rekonstrukcí a rozšířením kolejíště SŽDC, které vyvolá i částečnou demolicí nevzhledných objektů tvořících severní křídlo nádraží. Rozšířené kolejíště umožní nárůst počtu spojů zejména pražské příměstské dopravy a výhledově i zajíždění vlaků z Letiště Václava Havla.

Věřím, že dosavadní aktivity Českých drah a jejich nájemce budou pokračovat neméně úspěšně i v následujícím období.

Přeji vám krásný zbytek léta.



Šárka Cidlinská

ředitelka odboru správy a prodeje majetku



18x

Speciály na slavnosti piva přivezla Bardotka s Hektorem

Dvojice speciálně vypravených vlaků Českých drah opět vyrazila na slavnosti piva do pivovaru Chodovar v Chodové Plané. Zvláštní expresy přijely na Tachovsko ze dvou směrů – jeden z Plzně, druhý z Karlových Varů. V čele plzeňského speciálu, v němž byly zařazeny vozy řady Bdt a BamBistro a který zastavil například v Holýšově, Horšovském Týně, Tachově a Plané, se blýskla motorová lokomotiva řady 749.121. O speciál s vozy řad Bdt, B a BDa, jenž měl do Chodové Plané namířen z Varů přes Bečov nad Teplou a Mariánské Lázně, se naopak postaral stroj 720.145. V rámci pivních slavností ve stanici mimořádně zastavily i vybrané Západní expresy a vlak IC Pendolino 512. Několik stovek návštěvníků se mohlo těšit na netradiční prohlídky pivovarského provozu, četné koncerty, odemčené skalní sklepy, zábavné hry a soutěže nejen pro děti včetně klání o titul Pivní rytíř a Pivní rytířka, pivovarskou tombolu a samozřejmě ochutnávky piva a specialit na grilu.

(hol)



Cestu na Vídeň hlídají radary od ČD - Telematiky

Při cestě z Brna na Vídeň po silnici I/52 narazí motoristé na provizorní most, který přechodně překonává hráz vodní nádrže Nové Mlýny s nejvyšší povolenou rychlostí omezenou na 20 km/h. Dopravní opatření souvisí s rekonstrukcí vozovky stávajícího mostu. Nově je na zhruba stometrovém úseku mostního provizoria instalován kamerový systém pro měření úsekové rychlosti. Stavbu koordinovala ČD - Telematika. Instalace úsekového měření rychlosti přispěje k vyšší bezpečnosti a zvýší komfort pro obyvatele i rekreaty, protože pomalejší jízda zajistí mnohem nižší hlučnost. Důvodem pro omezení rychlosti a kontroly jejího dodržování je snaha zabránit poškození provizorního mostu především rychle jedoucími kamiony a vysoká hlučnost provozu na jeho specifickém povrchu. Zakázka byla zhotovena v rekordně krátké době. Od zveřejnění výzvy zadavatele ŘSD počátkem července po předání zakázky uplynulo pouhých 30 dnů. Součástí prací bylo i poměrně náročné kompletní přivedení napájení. Samotný systém dodala firma Gemos CZ, jeden z osvědčených partnerů ČD - Telematiky. Práce vyvrcholily 31. července ověřením stanoveného měřidla Českým metrologickým institutem jako certifikační autoritou.

(red)



Rekonstrukce trati zkrátí jízdní doby

Stavbaři se v minulých dnech vrhli na opravu železnice mezi Oldřichovem u Duchcova a Litvínovem. Po skončení prací budou moci vlaky úsekem projíždět rychlostí 140 km/h. Podle SŽDC rekonstrukce zahrnuje modernizaci kolejí v Oldřichově u Duchcova, dále na vlečce do svařovny na napojení odbočujících tratí na Litvínov a Teplice lesní bránu a samozřejmě na dvoukolejném úseku mezi Oldřichovem a Bílinou. Kvůli rekonstrukci v Oldřichově se navíc pro snazší přístup cestujících přesunou nástupiště do části kolejiště ve směru na Bílinu. Tam vznikne nová zastávka Jeníkov-Oldřichov. V této souvislosti vznikne nový podchod pod železniční tratí, který umožní přístup cestujících na jednotlivá nástupiště. Součástí rekonstrukce je také vybudování nového sdělovacího a zabezpečovacího zařízení, trakčního vedení, osvětlení či elektrického ohřevu výhybek. V rekonstruovaných zastávkách bude zajištěn bezbariérový přístup. Investice dosáhnou částky 1,9 miliardy korun.

(hol)



ZSSK si pořídí 25 nových jednotek RegioPanter

V nejbližších dvou letech se na slovenské koleje rozjede 25 nových elektrických dvousystémových jednotek, které jsou obdobou českých Regio či InterPanterů. Tyto moderní nízkopodlažní vlaky, které nakupuje Železniční společnost Slovensko (ZSSK), začnou jezdit v pravidelném provozu od první poloviny příštího roku v Žilinském kraji, konkrétně na trasách ze Žiliny do Púchova nebo Čadce a polského Žwardoně či do Liptovského Mikuláše. Stranou nezůstane ani mezinárodní trasa z Púchova do Horní Lidče ve Zlínském kraji. Od července se již první dvě jednotky prověřují ve Zkušebním centru VUZ ve Velimi. Podle zprávy ZSSK bude nákup nových elektrických vlaků znamenat v žilinské regionální dopravě revoluci a po dokončení nové rychlostní trasy z Púchova do Považské Bystrice budou moci využít i svoji maximální rychlost 160 km/h. Plzeňská Škodovka dodá ZSSK dvě varianty těchto moderních vozidel. Třináct jednotek označených řadou 661 bude třívozových s 247 sedačkami, a naopak dvanáct řady 660 bude čtyřvozových pro 343 sedících cestujících. Uspořádání vozidel je podobné Panterům Českých drah. (mah)



Lokálka do Židlochovic znovu ožije

Tříkilometrová trať z Hrušovan u Brna do sousedních Židlochovic ožije již v příštím roce. Dráha, která vznikla v roce 1895, sloužila jak nákladní, tak i osobní dopravě, přičemž osobní vlaky měly v Hrušovanech návaznost na spoje Brno – Břeclav. Za první republiky jezdilo na této lokálce až šestnáct párů osobních vlaků denně. Osobní doprava na trati byla ale zastavena v červnu 1979 a ještě několik let po lokálce jezdilo pár spojů nákladních vlaků, které však během následujících desetiletí byly zrušeny. Vše se ale opět obrátilo ve prospěch kolejové dopravy, neboť v listopadu loňského roku se rozeběhly první stavební práce na opravě a elektrizaci této lokální železnice. Ty jsou nyní v plném proudu. Ve stanici Hrušovany vzniká navíc plná peronizace a v Židlochovicích bude u obnoveného nádraží zbrusu nový přestupní terminál. Od příštího roku budou z Brna přímo do Židlochovic zajižďet elektrické vlaky linky S3 IDS JMK s cestovní dobou přibližně 20 minut. (mah)

Trať ze Železného Brodu do Tanvaldu čeká oprava

Na začátku září začne celková oprava trati ze Železného Brodu do Tanvaldu. SŽDC vedle prací na železničním svršku rovněž upraví nástupiště ve stanici Velké Hamry a v dalších třech zastávkách. Souběžně s nepřetržitou výlukou, která začne 2. září, bude výrazně omezen provoz také v navazujícím úseku do Harrachova. Hlavním důvodem bude rekonstrukce několika mostů. Nepřetržitá výluka v úseku Železný Brod – Tanvald se uskuteční od 2. září do 30. listopadu. Během ní budou vyměněny koleje a pražce. Součástí projektu je i oprava sedmi mostů, stejného počtu propustků a opěrné zdi. Naplánovány jsou opravy přejezdových konstrukcí na celkem šesti přejezdech, a to včetně železničního spodku. Kromě toho se obnoví systém odvodnění. Pozitivem pro cestující pak bude úprava stávajících nástupišť ve stanici Velké Hamry a v zastávkách Spálov, Jesenný a Návarov. Po dokončení stavby v květnu příštího roku se zvýší traťová rychlost pro některé typy vozidel až na 75 km/h. Celková hodnota prací dosáhne 409 milionů korun. (red)

Kniha přibližuje železnici z Brna do České Třebové

K již 170. výročí železniční trati z Brna do České Třebové vyšla v nedávné době kniha s názvem Železniční trať Brno – Česká Třebová na starých pohlednicích. Na začátku srpna byla slavnostně pokřtěna v Městském muzeu a galerii ve Svitavách. Křtu díla, které sponzoroval jak Pardubický, tak i Jihomoravský kraj, se zúčastnili kromě řady slavnostních hostů z Českých drah a dalších institucí především hejtman Pardubického kraje Martin Netolický, náměstek jihomoravského hejtmána Roman Hanák a většina autorů knihy. Vedoucí kolektivu tvůrců Karel Černý vyjádřil uspokojení nad tím, že se podařilo dohledat velké množství fotografií z archivních i soukromých sbírek, z nichž mnohé byly zveřejněny poprvé. Historii trati přibližuje i výstava, instalovaná v celém prvním patře svitavského muzea, kde najdeme fotografie a texty, které jsou doplněny řadou trojrozměrných předmětů, cedulí, dokumentů a modelů parních lokomotiv. (mah)

České dráhy jsou zajímavým partnerem

ČD jsou v dobré finanční kondici a liberalizace by pro ně měla být benefitem. Alespoň to říká o státem vlastněné akciové společnosti první náměstek ministra dopravy a zároveň předseda řídicího výboru ČD Tomáš Čoček. V rozhovoru pro časopis *Železničář* se vyjádřil i k současné finanční situaci dopravce.

Josef Holek | Foto: autor

Kam by měly České dráhy směřovat po roce 2019?

Snahou ministerstva dopravy je, aby ČD byly nejvýznamnějším hráčem na českém trhu a aby liberalizací, která není jen otázkou České republiky, pojal jako benefit. Mohou se totiž začít rozvíjet. Chtěli bychom, aby firma do liberalizovaného prostředí vstoupila v dobré kondici a byla schopná konkurovat dopravcům nejen doma, ale i v zahraničí. Pokud budu hovořit o celé skupině, již nyní platí, že například ČD Cargo už na otevřeném trhu funguje, a myslím, že velmi dobře. I na základě těchto zkušeností není důvod se obávat, že by to osobní doprava nezvládla.

Co je tedy hlavním úkolem pro stát a ČD?

Vystoupit z historického modelu státního dopravce, který měl nepsané vazby se státem, vztahy, které možná nebyly finančně honorované. Tyhle vztahy by se měly vyčistit. Mám na mysli to, že služby, které ČD poskytují, by měly být zasazeny do smluvních a finančních rámců tak, aby nebyly k tíži dopravce. Dám příklad: ČD jsou síťovým operátorem a poskytují ve stanicích své různé služby, což jim logicky přináší velké náklady. Měly by tedy analyzovat, zda poskytované služby jsou komerčně zajímavé, a pokud ne, důsledně ověřovat, zda tyto služby objednatelé požadují. Pokud ano, pak je ale také musí uhradit.

Ministerstvo už před více než rokem ČD vyzvalo, aby přesně definovaly oblasti, kde poskytují státu službu, byt je například založená na zvykovém právu, a bude jim zaplacená. Se vším, s čím dopravce přišel, jsme se snažili vypořádat. Vždy jsme se bavili, zda jde o věc, kterou stát už nebude dále potřebovat, anebo ji chce. A když ji chce, musí si ji zaplatit. Zatím jsme však nenalezli žádnou oblast, kde by nevypořádané vztahy ve vztahu ke státu přetrvávaly.

Jak jsou na tom ČD z pohledu financí?

Vydaly dluhopisy za velmi výhodný úrok. Bez ohledu na to, jak jsou ČD vnímány, existuje velmi vysoká ochota soukromých investorů ČD půjčit. Jsou prostě zajímavým partnerem. Je to jasným znakem dobré finanční kondice. Nejlepší by samozřejmě bylo, kdyby byla skupina bez dlouhodobých dluhových závazků, ale myslím, že jejich stav je nyní velmi dobrý. Management ji nevede do žádných problematických konců.

Kde je hranice mezi nedovolenou podporou a zájmem na prosperitě ČD?

Nemůžeme zvýhodnit jednoho dopravce oproti jiným, byt je podnik státní akciovou společností. Stát si nemůže vybrat firmu a říci, že jí dá speciální podporu. Tím naruší trh. Ministerstvo se toho bude snažit maximálně vyvarovat. ČD zároveň nemohou počítat s tím, že bychom jim dávali speciální finanční injekce. My se budeme snažit, a je to dovolenou podporou, preferovat odvětví železniční dopravy, a umožnit mu tak stabilní rozvoj a stabilní fun-

gování na trhu. Ze stabilního rozvoje, dlouhodobých smluv a rozumných finančních výhledů je jasné, že ČD mohou být majoritním hráčem. Velmi nešťastné by bylo, pokud bychom dopravci dávali jen krátkodobé smlouvy a znejišťovali sektor. Projevilo by se to v nervozitě ČD a jejich lidí a také investorů. Nemůžeme jít formou podpory jednoho subjektu, ale můžeme jít podporou odvětví jako takového.

Říkal jste, že je nešťastné dávat smlouvy na krátký čas, ale běžně se to děje.

Je to tak, že stát řekl: máme postupné otevírání trhu a liberalizace nebude provedena najednou. Proto jsme vytvořili harmonogram, kdy mají jít dané linky do soutěže. Nejen ČD vědí, že v určitých letech budou vypisovány jednotlivé soutěže. Skutečně existují linky, které jsou na nižší počet let a naopak. Kdybychom vše uzavřeli na deset let a poté přišel náraz, přišli bychom o možnost přípravy. Rozhodli jsme se postupovat tímto měkčím způsobem.

Plánujete změny v onom harmonogramu?

Vstupují nám do něj soukromí dopravci. Jsme zvědaví, jak se jim podaří rozjet vlaky a služby. Je to zatím neznámá věc, jsou vidět jen na některých linkách. Například z Prahy do Ostravy anebo do Brna. Jejich vstup si vyhodnotíme, což bude mít odezvu v postupném otevírání trhu. Dopravců začne jezdit v závazku více, bude platit jednotný tarif a uvidíme, jestli systém ztěžkne, nebo zda bude pro cestujícího stále přijatelnější. Učit se budeme všichni, a to nejen my, ale celá Evropská unie. Jde o nový fenomén. Nebude-li něco fungovat, bude to pro nás poučení a zohledníme to v dalších soutěžích.

Nabíráte zkušenosti i v zahraničí?

Ano, a vím, že to tam není jiné. Narušují se dlouhodobé zvyklosti. Ve všech státech byla národní železnice a rozdělila se na infrastrukturu a provoz, což cestující nepoznali. Nyní se provoz fragmentuje a všichni sledují, co se stane například s mezistátní spoluprací. My jsme třeba museli zajistit národní tarif, neboť se dopravci nedohodli na společném tarifním systému. Základem práce se všemi dopravci je mít dobře ošetřené smlouvy a vědět, co od nich chceme. Zároveň musíme mít na mysli fakt, že se v průběhu zasmulvněného období může cokoliv změnit, a musíme také mít ve smlouvě možnost změn dosáhnout. A umět uplatnit sankce tak, aby to dopravce nutilo plnit závazky. Cílem je, aby měl cestující odpovídající komfort a péči.

Plánujete nějaké nové linky dálkové dopravy?

Před krátkou dobou vznikly dvě nové, a to konkrétně zcela nová expresní linka vedená po dokončovaném IV. železničním koridoru a označená Ex7, vedená na relaci Praha – České Budějovice – Linz. O rok později jsme objednali novou linku po III. železničním koridoru s označením Ex6 na relaci Praha – Plzeň – Cheb/Mnichov, se kterou vyjela i nově



TOMÁŠ ČOČEK

Tomáš Čoček vystudoval pražskou Fakultu dopravní Českého vysokého učení technického, kde v roce 2001 získal titul Ing. O čtyři roky později k němu přibyl vědecký titul Ph.D. Od roku 2003 působil na ministerstvu dopravy, kde byl referentem Odboru mezinárodních vztahů a EU a také odboru Fondů EU. Dále zastával funkci vedoucího Oddělení přípravy projektů v Odboru fondů EU a později se stal ředitelem téhož odboru. Mezi lety 2009 a 2015 působil ve SFDI na pozicích náměstek ředitele a ředitel. Následoval opět resort dopravy, zde se v roce 2015 stal státním tajemníkem a 1. náměstkem Sekce ekonomiky, fondů EU a strategie. Od roku 2017 je prvním náměstkem ministra. Ve volném čase si rád vyrazí na horský trekking anebo si zahraje volejbal.



koncipovaná linka R16 Praha – Plzeň – Klatovy s přímým vedením vybraných vlaků v objednavce Plzeňského kraje do Železné Rudy. Tím jsou hlavní rozvojové plány na několik zcela nejbližších let vyčerpány, ale i v budoucím období existují záměry na nové linky dálkové dopravy.

Náš úřad například aktivně jedná s polskou stranou o vzniku nové linky označené R32 vedené v relaci Praha – Wrocław s možným dalším pokračováním do Polska. Budou-li rozhovory úspěšné, lze předpokládat zahájení provozu v horizontu několika let. Se zprovozněním modernizované infrastruktury lze pak v druhé polovině 20. let očekávat zavedení expresní linky Ex10 Praha – Hradec Králové s dalším pokračováním vlaků do prostoru Královéhradeckého kraje. Expresní vlaky se předpokládají i na modernizovaném koridoru Brno – Přerov po jeho dokončení.

Jak vypadá příprava státního tarifu?

System jednotného tarifu, který umožní flexibilní cestování vlaky různých dopravců na jeden jízdní doklad, je aktivně připravován. V tuto chvíli již je uzavřena smlouva se státním podnikem Centrum dopravních informačních služeb, který má přípravu uvedeného projektu na starosti. Jsou připraveny přístupové smlouvy pro jednotlivé dopravce, aby se mohli do systému zapojit. Spuštění provozu se předpokládá v průběhu roku 2020, ostrý provoz od začátku platnosti jízdního řádu 2020/2021.

Jak to bude s režijkami a clearingovým centrem?

Co se týče režijek, jedná se o trochu ambivalentní problém. Na jednu stranu není nic špatného na tom, jsou-li poskytovány určité výhody pro zaměstnance, zahrnující třeba i jejich přepravu za nižší či režijní jízdné, pokud se pro to dopravce rozhodne. Je to podobný případ jako jiné zaměstnanecké benefity. Stávající model režijek je ale v řadě ohledů velmi specifický a je spíše pozůstatkem dřívější odlišné situace, kdy na trhu byl jediný dominantní dopravce a jemu jedinému byly režijky ukládány, a to dokonce přímo právním předpisem. Je to samozřejmě velmi citlivý problém, ale dnes je na místě tento systém prověřit a vyhodnotit, zda je efektivní i pro budoucí období. Úřad pro ochranu hospodářské soutěže v minulosti shledal, že určitým způsobem znevýhodňuje ČD, a je tudíž otázkou, zda tento systém může fungovat i do budoucna tak, jak je nyní nastavený. Pokud se týče clearingového centra, to je součástí projektu Systém jednotného tarifu a jako takové by mělo fungovat v rámci tohoto projektu. ○

Na Masarykově nádraží fungují nové pokladny

Cestující mohou na pražském Masarykově nádraží využívat zcela nové pokladny. Ty jsou umístěné výrazně blíž k nástupištím, což zjednoduší lidem jízdu vlakem. Nová šestice přepážek ČD včetně zázemí pro personál vyšla na více než čtrnáct milionů korun. Stavební práce na nádraží, které patří národnímu dopravci, tím ale zdaleka nekončí.



Josef Holek | Foto: Michal Málek

Další část Masarykova nádraží v Praze září novotou. Po kompletně opravené vstupní části odjezdové haly, prostorách pro občůdky a nových toaletách se cestující v polovině srpna dočkali i nových pokladen. Jsou situované ve stejném traktu jako ty původní, nicméně přístupné přímo z hlavní auly.

„Na Masarykově nádraží byly historicky umístěné daleko od odjezdové haly, nástupiště a současné hlavní přístupové cesty od výstupů ze stanice metra a od tramvají v Havlíčkově ulici. Proto jsme je v rámci rekonstrukce budovy přesunuli hned k prvnímu nástupišti. Odbavení bude rychlé a pohodlné,“ uvedl Radek Dvořák, místopředseda představenstva Českých drah. „Podíl zákazníků, kteří si jízdní doklady nakupují přes e-shop nebo mobilní aplikaci, postupně roste. Přesto pokladny stále mají svůj význam, zejména v Praze,“ dodal.

Cestujícím v jedné z nejvýznamnějších železničních stanic, kterou denně projde až 35 tisíc lidí, tak nyní slouží šest nových přepážek. Mohou využít mezinárodní pokladnu, vnitrostátní pokladnu, informace a noční vnitrostátní pokladnu s okénkem do chodby. Prostor doplňují odjezdové monitory a dva dotykové elektronické informační panely s informacemi o odjezdech a příjezdech vlaků, jízdním řádem a řazením vlaků, které byly doposud řešeny papírovými vývěskami. Při výstavbě nových pokladen, jež přišly na zhruba 14,5 milionu korun, vzniklo i nové zázemí pro pokladní a personál stanice.

Srdcem moderní čtvrti

V souladu s harmonogramem dalších fází rekonstrukce začnou České dráhy směřovat k Hy-

bernské ulici v nejbližších týdnech budovat čekárnu a úschovnu zavazadel. „Hotové by měly být na přelomu roku a předpokládané náklady jsou kolem 3,6 milionu korun,“ zmínil Radek Dvořák. Další sto milionů korun spolknou oprava traktu B (blíže ke vstupu do metra), kterou v přízemí zdobí malá secesní sloupová dvorana.

V patře pak najdou zaměstnanci dopravce nové noční kanceláře. Stavbaři by se měli

do práce pustit na podzim letošního roku, hotovi by měli být do dvou let.

„V příštím roce ještě vrátíme velkou restauraci do prostoru, které na dlouhou dobu zabralo kasino. Zároveň do ní obnovíme přístup z Hybernské ulice, jako tomu bylo v době první republiky,“ doplnil Pavel Strellov, ředitel pro komerční výstavbu Penta Real Estate,

společně v konsorciu Masaryk Station Development. Celkové náklady na jeho rekonstrukci do roku 2021 přesáhnou částku čtvrt miliardy korun. „Nádraží by nemělo sloužit pouze cestujícím. Chceme, aby se stalo skutečnou součástí života místních obyvatel i návštěvníků Prahy. Do dvou let proto otevřeme další obchod-

ní jednotky v jeho budově podél Hybernské ulice.“ V příštím desetiletí navíc okolo nádraží vyrostou pod taktovkou Penty nová čtvrt Prague Central Business District, jejíž návrh před časem představila již nežijící architektka Zaha Hadid. O revitalizaci tohoto místa se ČD snaží déle než deset let.

Masarykovo nádraží je velmi důležitým dopravním uzlem. Nejen příměstská doprava se tu kříží s linkami tramvají a metrem trasy B. V docházkové vzdálenosti se nachází i autobusové nádraží na Florenci. V budoucnu by měla odsud vést i železnice na Letiště Václava Havla v Ruzyni. ○



Pokladny za velkého zájmu médií slavnostně otevřel místopředseda představenstva ČD Radek Dvořák s výkonným ředitelem Penta Real Estate Petrem Paličkou.



České dráhy si vozy modernizují svépomocí

Oblastní centrum údržby Západ Českých drah v Plzni si po dobrých zkušenostech s revitalizací stovek osobních vozů řad A, AB, B a BDs připsalo na účet dalších jedenapadesát úspěšně opravených vozů řad Bdmtee, Btee a Bdt. Tentokrát nebudou vyslány do celé republiky, ale místo najdou na linkách ve Středočeském kraji. Nyní se v Plzni chystají na dalších až sedmatřicet vozů řady Bdt.

Josef Holec | Foto: Jan Chaloupka, Zdeněk Kodalík

Technici z plzeňského Oblastního centra údržby Západ Českých drah mají za sebou další úspěšnou revitalizaci osobních vozů. Po zhruba 180 opravených vozech řad A, AB, B a BDs nyní dopřáli omlazovací kúru dalším jedenapadesáti vozům řad Bdmtee, Btee a Bdt. Většina už je v provozu.

„U rekvizice osobních vozů je kladen důraz na pohodlí cestujících a kulturu cestování. U všech vozů renovujeme sociální zařízení

včetně obložení stěn, provádíme čištění topných kanálů, výměnu podlahové krytiny a přečalounění původních sedaček z koženky do látky. U vozů dochází ke kompletní renovaci oken s výměnou těsnění,“ uvedl Vladimír Janoušek, ředitel OCÚ Západ. Všechny vozy řad Bdt a Btee jsou osazeny signalizací otevření dveří. Vybrané vozy Bdmtee dostávají i nové kabelové vedení. Pokud je skříň vozu v původním zeleno-bílém nátěru, dostává nový lak v korporátních barvách. „Téměř vše si děláme svépomocí. Jen přečalounění z koženky do látky provádí exter-

ní firma. O lak se stará dceřiná firma DPOV. U vozů řady Bdt a Bt navíc dosazujeme závěsy,“ vyjmenoval Zdeněk Kodalík, vedoucí oddělení osobních vozů OCÚ Západ s tím, že opravu si odbylo dvacet vozů řady Bdmtee a jednatřicet řad Bdt, respektive Btee.

Jeden za tři týdny

S vozy řady Bdmtee má OCÚ Západ bohaté zkušenosti. Vypravuje je například z Plzně do Berouna. Nyní všechny vozy zmíněné řady revitalizuje pro OCP Střed. Budou tedy jezdit na spěšných vlacích mezi Prahou a Benešovem (Táborem) nebo Prahou a Kutnou Horou. „Řady Bdt a Btee budou také pro tyto linky,“ upřesnil Kodalík. Rekonstrukce jednoho vozu trvá zhruba tři týdny. „Začali jsme na začátku roku, hotovo bude do konce prázdnin,“ doplnil Vladimír Janoušek.

Dopravce však nerenovuje vozy řady Bdmtee jen v plzeňském OCÚ. Na veletrhu CzechRaildays v Ostravě letos v červnu představil prototyp modernizovaného osobního vozu od firmy DPOV. Jde o další způsob, kterým hodlají České dráhy řešit modernizaci starších vagonů původem z NDR. Rozdíl je pak zejména v komfortu. Zcela nové tu jsou sedačky s textilním potahem, elektrické zásuvky, USB konektory či audiovizuální informační systém s LCD monitory. Sedačel je na palubě o něco méně, odpadá tak hlavní slabina – málo místa pro nohy cestujících.

Na podzim je v Plzni na spadnutí zahájení rekvizice dalších až sedmatřiceti velkoprostorových vozů řad Bdt. V inventárním stavu jich je devětapadesát. „Dvaadvacet z nich je ale již technicky nevyhovujících. Ze zbytku patnáct kusů opravíme a ponecháme v Plzni. Vozy nasaďme na linku do Domažlic. Dalších osm kusů předáme kolegům do Děčína a čtrnáct jich bude záložních. V případě schválení bude rekvizice provedena v průběhu 1. pololetí 2020,“ uzavřel ředitel OCÚ Vladimír Janoušek. ○

Drážní úřad informuje

NOVÉ ZASTÁVKY

V minulých týdnech jsme schválili žádosti, na základě kterých jsme stanovili názvy nových železničních zastávek. Síť nových nástupních a výstupních míst pro cestující veřejnost se tentokrát rozroste v Libereckém a Plzeňském kraji.

Plzeň-Slovany – zastávka vznikne na trati č. 190 Plzeň – Horažďovice předměstí – České Budějovice, Písek město – Protivín v úseku mezi železničními stanicemi Plzeň hlavní nádraží a Plzeň-Koterov. Konkrétně je její vybudování plánováno v kilometrické poloze 346,395 – 347,055 trati.

Roztoky u Jilemnice zastávka – zastávka vznikne na trati č. 040 Chlumeck nad Cidlinou – Trutnov v úseku mezi železničními stanicemi Roztoky u Jilemnice a Martinice v Krkonoších. Správci železniční infrastruktury plánují její zřízení v kilometrické poloze 84,000 – 84,087 trati. Oba dva názvy nových zastávek budou platné ode dne jejich otevření.





Noční šichta ve vlaku: nic pro bázlivé

Aby se cestující ve vlaku Českých drah cítili skutečně bezpečně, doprovází je, kromě klasické vlakové čety, i ochranka. Měli jsme možnost se zúčastnit celonoční patroly v mezinárodním expresu mířícím z Prahy do Varšavy. Že se muži v černém jen procházejí? Z omylu vás snadno a rychle vyvedeme.

Josef Holek | Foto: autor

Noční akce bývají nejdramatičtější. Pod rouškou tmy za lupem vyrážejí zloději, opilci se vrací po večerních pitkách domů a černých pasažérů také nebývá ve vlacích právě málo. A těch kuřáků na toaletách... Dost pádných důvodů k tomu, abych se po čase opět postavil po bok dvou členů vlakové ochranky. Postavu mám silnou, naleštěné kanady pamatují doby, kdy jsem jako skaut přísahal věrnost vlnce, ale stále sedí. Bunda a džíny už jsou vpravdě civil, ale „masnáčká“ taktická vesta s logem firmy Securitas mi dodává sebevědomí. Vzhůru na noční vlak EN 443 Slovakia Českých drah z Prahy na Slovensko a do Varšavy. Naším cílem však bude Bohumín.

„Procházíme v určitém intervalu celý vlak, a pokud se cokoliv děje, má na nás vlakový doprovod číslo a zavolá. Jsme schopni téměř okamžitě zasáhnout,“ vysvětluje Igor, jeden z mých dnešních průvodců. Tihle muži v čer-

ném se starají o všeobecný pořádek nejen při jízdě rozjařených a alkoholem posilněných cestujících, ale i na spojích, kde mohou potenciálně hrozit problémy. České dráhy disponují systémem, který eviduje veškerá hlášení od vlakových čet. Pracovníci generálního ředitelství vyhodnotí, zda je stav únosný či nikoliv, a podle toho vysílá ochranku na konkrétní vlak. Kromě nevybíravého chování pasažérů či opilců ochranka řeší i ničení vybavení souprav a krádeže. Často v jejich rukou končí i kuřáci anebo cestující bez jízdenky.

Pohoda na palubě

Točíme už čtvrtou „procházku“, cestující v lůžkových anebo lehátkových vozech vesměs spí, ve vozech s oddíly určenými k sezení je příjemné teplo, které většinu osazenstva také už uspalo. Jen na mě jde krize. Zoufale mě bolí nohy z dlouho nevyšlapaných bot, v zimní bundě pod černou vestou je vedro k padnutí. A pořád: dvanáct vozů tam, přestávka, dvanáct vozů zpátky. Celou cestu z Prahy do Bohumína na nohou.

Tahle práce si žádá fyzickou, hodí se i při řešení incidentů. A tu já prostě nemám. Ovšem stačí ji jen prezentovat, ochranka se s nikým nepere. „Vyložene fyzicky nás nikdo zatím ne napadl,“ říká druhý z mužů. A já se ani nedívám. Oba pánové jsou fyzicky zdatní a jejich mohutné postavy oděné do černých kapsáčů a bund typu bombr odradí od útoku leckterého výtečníka. „Ani se s námi moc nehádají.“

Stačí pár slov

Ptám se, co dělají s černými pasažéry. „Přijedeme, dotyčného vyzveme, aby s námi šel

do chodbičky, nebude přece bez jízdenky pohodlně sedět. Do první stanice postojíme ve spolupráci s vlakovým doprovodem a je vyloučen z přepravy. Musím říci, že problémy nedělají,“ odpovídá Igor. „Jen jednou se v průběhu naší letité praxe stalo, že jsme museli notorického cestujícího bez jízdenky, bez použití násilí, doslova vynést. Průvodčí nás o to požádala,“ vypráví. A opilcům stačí domluvit. „Vše řešíme dialogem. Vysvětlíme jim, jaké následky mohou nastat, kolik stojí například zastavení vlaku. Stačí slovní argumentace a vše se uklidní.“ Třetí skupinou hříšníků jsou kuřáci. Ty obvykle prozradí typický zápach linoucí se z toalet. „Zaklepeme, počkáme, a pokud není odezva, otevřeme si klíčkou. Mezitím jeden z nás dojde pro vlakvedoucího, aby si šel provinilce převzít. Většinou se vše vyřeší pokutou 400 korun.“

Učebnicový případ se nakonec přihodil i naší patrole. Jeden z opilých cestujících chtěl vystoupit v Ostravě-Svinově. Jenže zaspal a probudil se až po odjezdu ze stanice. Když vlakvedoucí menšího vzrůstu kontrolovala jeho jízdní doklad a požadovala nicotný doplatek na hlavní nádraží, vulgárně jí začal nadávat. I nastoupili černí šerifové, stačilo pár slov a situace se vmžiku obrátila ve prospěch mladé vlakvedoucí ČD.

Po výstupu na nádraží v Bohumíně sotva pletu nohama. V půl třetí ráno na zdejší nádraží našťastí funguje malé bistro. Dávám si kafe, colu a energetický nápoj. I přes nápor kofeinu se mi oči klíží. O generaci starší pánové před staniční budovou pokuřují, popíjí kávu, jsou fit a svěží. A možná se mi i trochu smějí. Co dál? Cesta zpět vlakem EN 442. ○



VRT v Česku: smělé plány realitou?

Debaty o výstavě vysokorychlostních tratí v Česku vždy vyvolávaly na tváři všech lehký úsměv. Plány existují léta, realizace nikoliv. To se ale pomalu začíná měnit. Rozsáhlá síť tratí, kde by se mohly jednotky světových výrobců prohánět rychlostí až 320 km/h a zkrátit tak dobu cestování o několik hodin, se pomalu začíná rýsovat. Jako vzor si navíc ČR vybrala zemi rychlovlakům zaslíbenou – Francii. Co už stát pro vybudování udělal? A jaká bude role Českých drah?

Josef Holec | Foto: SNCF, DB AG, Shutterstock

Příprava výstavby vysokorychlostních tratí v ČR je zatím ve stadiu odborných debat.

Nicméně v poslední době začaly úřady i správce infrastruktury činit první konkrétní kroky nezbytné pro rozjezd staveb. Síť VRT tak dostává první obrysy. Půjdeme francouzskou cestou a počítá se s rychlostí až 320 km/h.

O vysokorychlostních tratích se vedly první debaty už na začátku 80. let minulého století. Tehdejší ČSD plzeňské Škodovce zadaly požadavek vyvinout dvousystémovou elektrickou lokomotivu na rychlost 200 km/h, studijní práce dokonce počítaly na železnici s rychlostí až 270 km/h. Už tenkrát si vládní představitelé uvědomovali, že Československo leží uprostřed Evropy, a je tedy vystaveno tlakům mezinárodní tranzitní dopravy. Ty ještě násobně zesílily po revoluci. Bylo jasné, že země se musí zapojit do budování vysokorychlostní sítě, která by se začlenila do infrastruktury evropské. Jenže, jak píše autoři publikace Vysokorychlostní železnice a nekonvenční dopravní systémy, rozvoj si v tomto případě nedopřává železnice, ale spíše dálnice. „Vzniká soustava o vysoké dopravní kapacitě a kvalitě. Musíme přiznat, že železniční síť se s ní srovnávat nemůže,“ konstatují autoři. A zatímco VRT zůstaly v roli Popelky, kamionová doprava směřující z Balkánu, Rakouska, Slovenska i Polska jezdí výlučně přes naše území, čímž způsobuje nevidané zhoršení životního prostředí a dopravní kolapsy.

VRT podmiňuje existenci

Česká republika tak musí rychle vyprojektovat a realizovat výstavbu VRT. Ano, představuje to vysokou investici v řádech stovek miliard korun, avšak nezbytně nutnou pro to, abychom nebyli odsunuti na druhou kolej. „Nezbytná je i včasnost investování do infrastruktury vysokorychlostní železniční sítě. Každý neprozíravý odklad znamená velké ztráty nejen na investici, ale i neblahý dopad na všechna odvětví veřejného života společnosti,“

MOŽNOSTI ZVYŠOVÁNÍ KAPACITY A ATRIBUTY FÁZÍ PROVOZU

1. fáze do 230 km/h

- prodlužování souprav dalšími vozy lokomotivou tažené soupravy to umožňují
- na v převážné délce konvenčních tratích již dnes nezbývají žádné další volné trasy
- plynulý přechod z vysokorychlostních úseků na navazující konvenční tratě
- jednotné zabezpečení ETCS na konvenčních i vysokorychlostních tratích
- optimálně i jednotné napájení na konvenčních i vysokorychlostních tratích (25 kV 50 Hz, spojitě dvoustranné napájení)
- vlakové soupravy pro rychlost 200 km/h a více budou muset být tlakotěsné, naopak budou na VRT zapovězeny soupravy s dvoukřídlými dveřmi a bude muset být důsledně zavedena taktová doprava s vysokými denními kilometrickými proběhy souprav



uvedli autoři knihy. Je tedy v zájmu státu iniciovat vybudování zcela nové dopravní infrastruktury odpovídající evropské úrovni a neodkládat ji na další dekády. Nejlépe potřebu VRT lakonicky vystihl pro Českou televizi dopravní expert Jiří Pohl: „Toto buď postavíme, nebo nebudeme existovat.“

Vážnost celého problému si uvědomuje i Správa železniční dopravní cesty. Zároveň považuje realizaci vládního Programu rozvoje rychlých železničních spojení v ČR, tedy dokumentu, který slouží jako základní koncepční podklad pro rozhodnutí vlády o tom, zda a za jakých podmínek se má republika vydat směrem k přípravě, výstavbě a provozu uceleného systému rychlé železnice, za prioritní. Vládním usnesením se ČR přihlásila k otevřenému provoznímu konceptu, kdy VRT budou součástí běžného dopravního systému. Díky tomu budou kompatibilní s konvenční železniční sítí i VRT všech sousedních zemí.

Zrychleně tři úseky

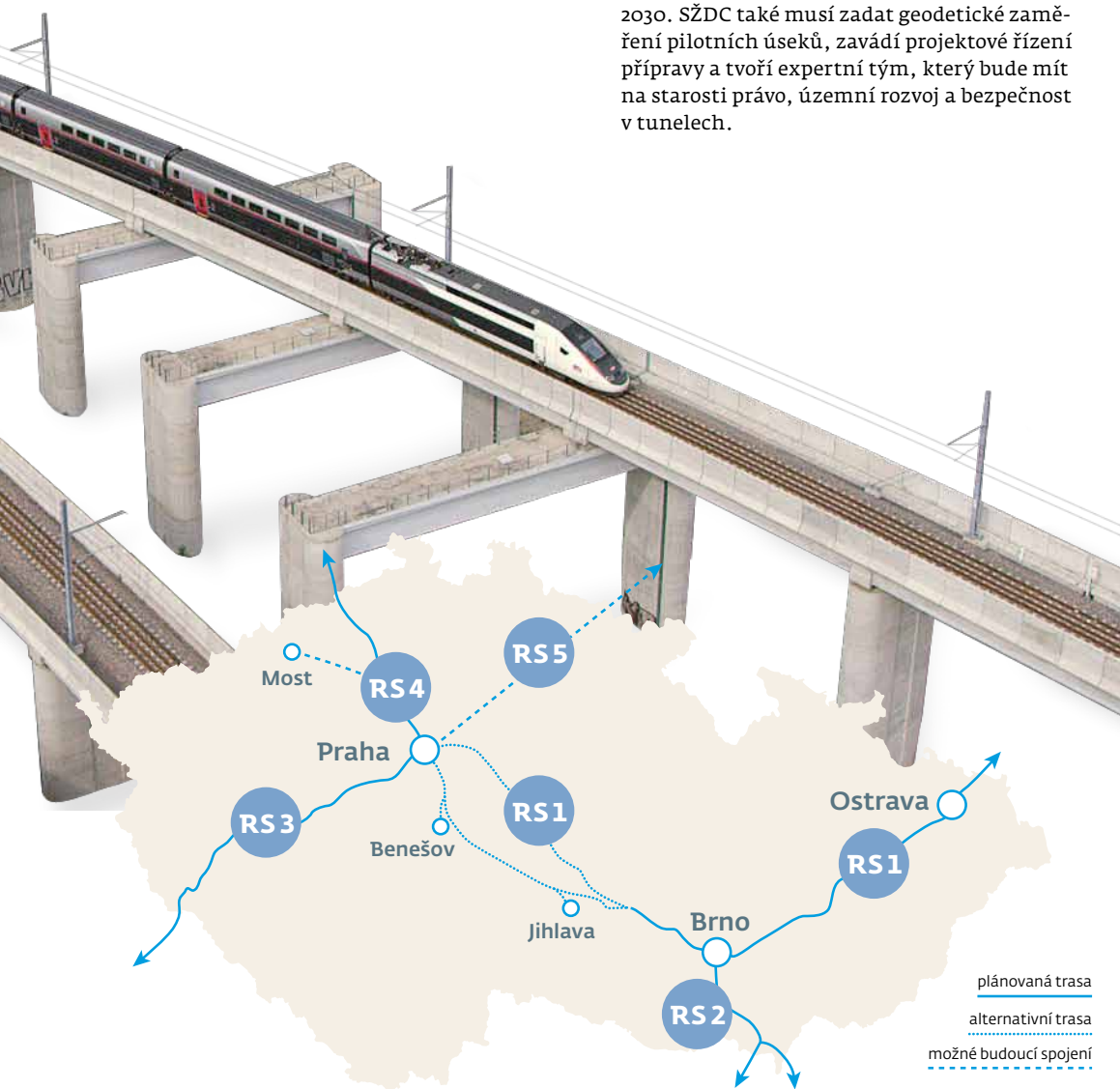
Pro úspěšnou přípravu a realizaci je ovšem nezbytná intenzivní spolupráce státní správy reprezentované ministerstvem dopravy, SŽDC, orgánů krajových i místních samospráv a v neposlední řadě i zahraničních partnerů a národního dopravce. Přípravné a koordinační kroky pod taktovkou SŽDC se už několik let dějí. Například na konci loňského roku SŽDC uvedla, že v běhu je zpracování studií proveditelnosti na směry RS1/2 Praha – Brno – Břeclav, RS3 v úseku Praha – Beroun/Hořovice a RS4 Praha – Drážďany. Dokumenty mají být hotovy do konce příštího roku. Dále SŽDC analyzovala možnosti zrychlení přípravy a výstavby VRT. „Analýza byla zpracována s cílem identifikovat úseky předpokládané sítě VRT v Česku, které budou zapojeny do systému Rychlých spojení a mohly by být realizovány jako pilotní. Vybrány byly tři úseky, a to Praha – Běchovice – Poříčany, Přerov Ostrava a Brno – Vranovice,“ uvedla SŽDC. Půjde tak o první fázi provozu VRT, čímž se odkloní dálkové vlaky osobní dopravy (SC, EC, IC, R) z nejvíce přetížených tratí tranzitních koridorů s cílem uvolnit je pro regionální a nákladní dopravu a vytvořit redundantní trasy pro jejich údržbu. Jinak řečeno, SŽDC vybrala záměrně trasy, které budou alternativou k velmi vytiženým koridorům.

Všechny úseky tedy budou mít významný přínos už pro stávající vlaky, které jsou dnes provozovány na přetížených tratích (psali jsme v Železničáři č. 15). „Nová vysokorych-

lostní infrastruktura zvýší kapacitu železnice v příslušném směru, čímž se zlepší spolehlivost dopravy. Současně se doprava zrychlí, když odpadne předjíždění spojů různých kategorií, odpadne i umělé prodlužování jízdních dob vlivem vysokého obsazení trati," uvedla SŽDC s tím, že jako oprávněný investor požádala o aktualizaci zásad územního rozvoje na uvedených úsecích VRT dotčených krajů. Vyzvala rovněž k vymezení koridoru pro umístění infrastruktury a veřejně prospěšné stavby v místě dosavadní územní rezervy pro VRT. Nejen kvůli tomu byla udělena výjimka ze závazných postupů přípravy investic do dopravní infrastruktury obsažených v příslušné směrnici ministerstva dopravy. SŽDC tak mohla přistoupit k daným krokům vedoucím ke kýženému zrychlení výstavby VRT.

Podpora od vlády

Ředitel odboru strategie Radek Čech na pražské odborné konferenci ŽelAktuel, která se problematikou VRT zabývala, představil harmonogram naplnění Programu Rychlých spojení, resp. zrychlený postup přípravy vysokorychlostních tratí pro pilotní úseky. Tedy: loni a letos požádala o aktualizaci zásad územního rozvoje pro pilotní úseky a dále v následujících dvou letech zahájí předprojektovou přípravu a proces posuzování vlivu na životní prostředí EIA (územní rozhodnutí). V roce 2022 až 2024 je v plánu zahájení projektové přípravy pilotních úseků (stavební povolení) a po roce 2025 rozběhne samotnou výstavbu pilotních úseků. Standardní postup přípravy je o něco pomalejší, nicméně počítá se zahájením výstavby dalších úseků vysokorychlostní železnice v roce 2030. SŽDC také musí zadat geodetické zaměření pilotních úseků, zavádí projektové řízení přípravy a tvoří expertní tým, který bude mít na starosti právo, územní rozvoj a bezpečnost v tunelech.



ZÁKLADNÍ PARAMETRY VRT

- optimální poloměry směrových oblouků 7 000 m a více pro rychlost 350 km/h
- optimální poloměr svislého zaoblení lomů podélných sklonů 25 000 m
- max. stoupání 35 ‰ dle TSI pro tratě s výhradně osobní dopravou
- nápravový tlak 17,5 t
- napájecí systém 2 x 25 kV 50 Hz
- dokonalý odběr elektrické energie z trolejového vedení
- širá trať VRT se zřizuje zásadně dvoukolejná s osovou vzdáleností 4,7 m pro rychlost 350 km/h
- cena výstavby: širá trať cca 400–500 mil. Kč/km, estakády a mosty cca 800–1 000 mil. Kč/km, tunely cca 1,6–2,0 mld. Kč/km

PLUSY, MINUSY A MÝTY

Plusy

- přiblíží cestující ostatním částem země a Evropy a výrazně zkrátí nejen cestování
- nabídne více spojů díky zvýšené poptávce po přepravě na delší vzdálenost za kratší čas při využití vysokorychlostních vlaků, a to nejen na nových tratích, ale i na stávajících přetížených koridorech
- regiony, země i celá Evropa mohou těžit z benefity vyvolaného hospodářského růstu, rozmachu cestovního ruchu nebo rozvoje udržitelného a k životnímu prostředí šetrného druhu dopravy, při kterém dochází k převedení části cestujících od automobilů a letadel k ekologické formě cestování
- daleko nižší zábor půdy pro stejnou kapacitu oproti dálnicím
- vyšší bezpečnost, plynulost a spolehlivost – méně smrtelných nehod v porovnání s automobily
- pokles spotřeby energie na pouhých 15 až 20%
- vytvoření redundantních spojení ke konvenčním tratím vybudováním nových vysokorychlostních tratí – vytvoření objízdných tras pro údržbu nejvíce zatížených úseků národních tranzitních železničních koridorů

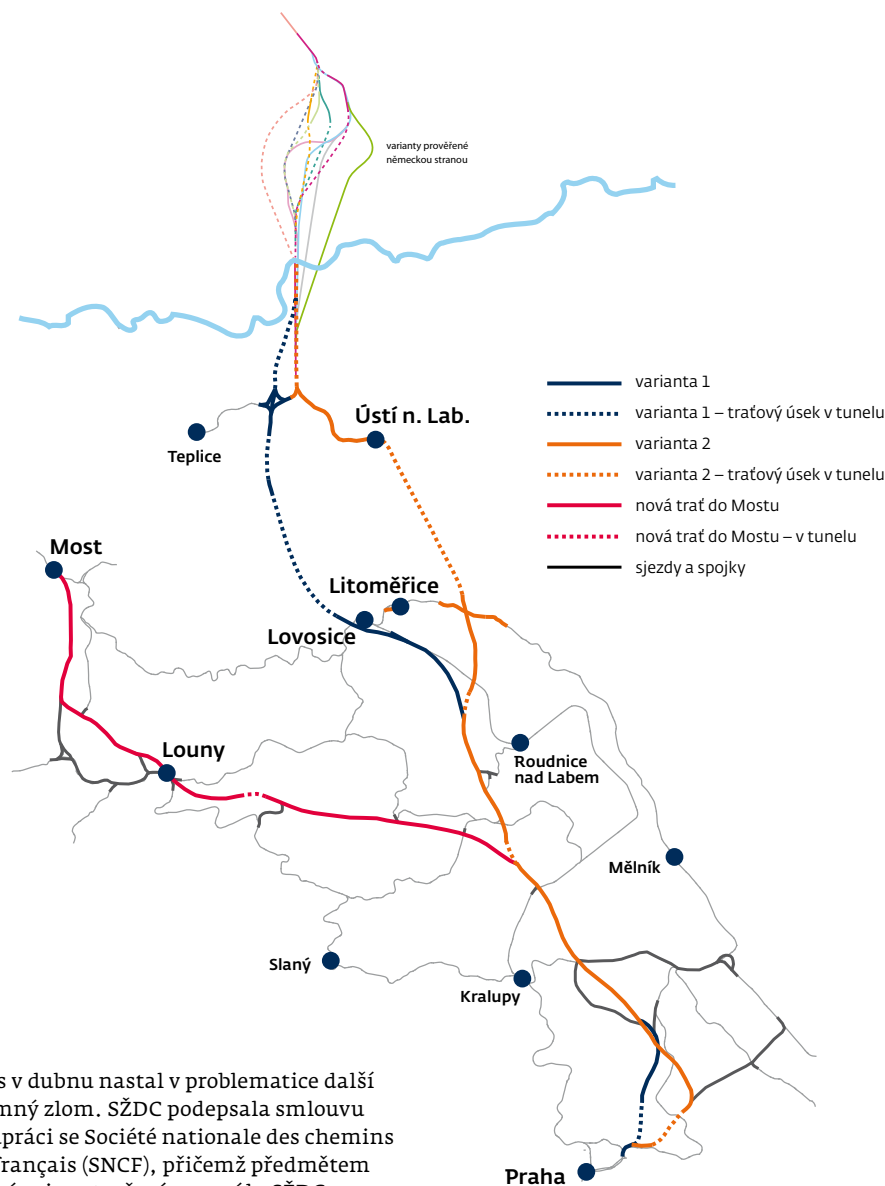
Minusy

- bariérový efekt v krajině, kterou rozděluje a omezuje přirozenou migraci zvířat, nutno stavět podchody a protihlukové stěny
- nákladná výstavba: tratě s velkými poloměry vyžadují stavbu četných mostů, tunelů a estakád

Mýty

- Naše země je pro tento druh dopravy příliš malá. To však vyvrací cestování vlakem rychlostí 300 km/h v Belgii nebo v Nizozemí.
- Vlak se v ČR na rychlost 320 km/h ani nerozjede. Omyl. Vysokorychlostní vlak potřebuje pro dosažení rychlosti 300 km/h dráhu dlouhou asi 25 km.
- Vysokorychlostní vlaky zastavují pouze ve velkých městech. Na trati mezi Kolínem nad Rýnem a Frankfurtem nad Mohanem vysokorychlostní vlaky ICE zastavují i ve městech s 13 000 obyvateli.
- Vysokorychlostní vlaky jezdí jen na VRT. Například ve Francii vlaky TGV běžně využívají rychlost kolem 300 km/h třeba v polovině své trasy a dále jedou rychlostí do 200 km/h po klasických tratích s častými zastávkami.

Zdroj: SŽDC, ČD, publikace Vysokorychlostní železnice a nekonvenční dopravní systémy



Zvažované varianty trasování první české VRT z Prahy do Drážďan

Letos v dubnu nastal v problematice další významný zlom. SŽDC podepsala smlouvu o spolupráci se Société nationale des chemins de fer français (SNCF), přičemž předmětem spolupráce je vytvoření manuálu SŽDC pro projektování vysokorychlostních tratí ve stupni „Dokumentace pro vydání rozhodnutí o umístění stavby“ (DÚR). Jinak řečeno, VRT se budou v tuzemsku stavět podle osvědčeného francouzského mustru. Typologie tamních tratí je velmi podobná připravovaným pilotním úsekům v ČR. Jedná se o tratě pro osobní dopravu a maximální rychlosti až 350 km/h. „Potřeba vytvoření uceleného manuálu pro projektování vysokorychlostních tratí ve velmi krátké době vyplývá ze Strategie SŽDC, kterou jsme přijali v loňském roce. Jedním z cílů je zajistit realizaci vládního Programu rozvoje rychlých železničních spojení v ČR a zahájit výstavbu prvního úseku vysokorychlostní tra-

tě do roku 2025. Splnění termínu vyžaduje alespoň částečné převzetí know-how správce infrastruktury, který má s výstavbou a provozem VRT zkušenosti,“ uvedl generální ředitel SŽDC Jiří Svoboda.

První jednání v Paříži

SŽDC tedy získá technickou podporu a poradenství při vytvoření výše zmíněného Manu-

álu pro projektování VRT. Tím, že stát provede tuto transakci, zrychlí celou přípravu o zhruba pět let. První jednání s Francouzi začala letos v květnu. Do Paříže navíc vyjela pracovní skupina a získala ucelený obraz o celém provozu. Jiří Svoboda upřesnil, že na studijní cestu navázaly v létě workshopy, které se věnovaly jednotlivým oblastem. „Trochu překvapivé je, že ve Francii nepoznáte rozdíl mezi konvenční a vysokorychlostní tratí. Jediný viditelný rozdíl je ten, že vysokorychlostní je oplocená. Když se ve Francii připravuje tento typ tratí, výsledná trasa je navržena tak, aby vedla co možná nejméně po terénu bez zbytečných mostů a tunelů. Odborníci ze SNCF naše experty několikrát upozornili také na důležitost včasné a správné komunikace s veřejností a místní samosprávou pro projednávání návrhu trasy, a to už ve fázi studie,“ sdělil Lidovým novinám.

Jen pro zajímavost: podobně jako ČR postupovalo i Maroko, které taktéž získalo know-how od SNCF, nicméně zde už vysokorychlostní jednotky Euroduplex od Alstomu jezdí od loňska na trase dlouhé 200 km mezi Tangem, Kénitrou a Casablankou. Dohoda mezi oběma zeměmi byla podepsána v roce 2007, stavba začala o 4 roky později.

SNCF provozují VRT již téměř 40 let, přičemž jejich TGV aktuálně umožňují rychlost až 320 km/h. Pro SŽDC by sice bylo možné vyvinout vlastní standardy na předmětnou problematiku, ale bylo by to časově náročné a nebylo by možné využít dlouhodobé, praktické zkušenosti z Francie. Vhodnost výběru byla konzultována a potvrzena i profesorem Andrew McNaughtonem, který je předsedou výboru pro meziměstskou a vysokorychlostní dopravu Mezinárodní železniční unie UIC a strategickým poradcem SŽDC pro VRT.

ČD a jejich role

Výstavba i provoz budou vyžadovat značné množství finančních zdrojů, přičemž jejich společenská návratnost je do značné míry podmíněna realizací větší části systému VRT. „Žádoucí je proto legislativně zajistit koncepční, územní i finanční kontinuitu přípravy výstavby i provozu VRT. V počátku přípravy v rámci Rychlých spojení jsou klíčovými riziky povolovací procesy, tedy územní plánování včetně EIA a územních rozhodnutí,“ sdělil na nedávné konferenci ŽelAktuel Radek Čech. „Pro částečnou eliminaci těchto rizik je tedy naprosto nezbytné zajistit zpracování velmi kvalitních studií proveditelnosti a zajistit jejich projednání se všemi dotčenými subjekty,“ shodli se další diskutující.

Můžeme směle říci, že právě nyní se rozhoduje o zdařilosti vysokorychlostního železničního systému v ČR. Svůj díl odpovědnosti vnímají i České dráhy. Konkrétně za vytvoření funkčního a ekonomicky efektivního vysokorychlostního železničního systému z pohledu jeho přínosu pro rychlé, pohodlné, cenově dostupné a přitom ekonomicky efektivní propojení tuzemských regionů i z pohledu jeho integrace do evropského železničního systému. ČD jsou reprezentantem dopravce s evropskou působností, disponujícím vozidly, prostory a technologiemi pro jejich údržbu, kvalifikovaným personálem a více než stoletou zkušeností. ○



Pendolina se stala jeho druhou rodinou

O vlacích Pendolino poprvé slyšel ještě před rokem 2000. Tehdejší přednosta Lokomotivního depa Praha se o nich zmínil na jednom setkání se zaměstnanci, což byl nakonec zásadní milník v životě Jana Studeníka. Tehdy ho ještě vůbec nenapadlo, že svou pracovní kariéru spojí právě s těmito jednotkami.

Martin Harák | Foto: autor

Původně si Jan Studeník vysnil, že bude strojvedoucím. Od dětství pozoroval vlaky ze dveří rodného domu v Sázavě, a ač celá rodina pracovala ve sklárnách, on už tenkrát toužil být železničářem. A tak se také stalo. „Při nástupu na železniční učiliště si každý určil konkrétní lokomotivní depo, kam půjde po vyučení pracovat. A protože to bylo ještě před revolucí, tak jsem se začal učit pro tehdejší Lokomotivní depo Praha Střed, které dnes už neexistuje. Ani nevím, jak se to stalo. Já kluk z Posázavského Pacifiku jsem se dostal do depa, kde byly jen elektrické lokomotivy,“ vzpomíná na začátky.

Raději opravářem

Na „Masaryčce“ začal pronikat do tajů oprav mašin a zalíbilo se mu to natolik, že se po krátké etapě jako kandidát strojvedoucího vrátil zpět na dílnu. Jednoduše zjistil, že ho opravování lokomotiv baví více než je řídit. „Když jsme se v roce 2000 stěhovali do vršovického depa, tak se pomalu připravoval i příjezd prvního Pendolina do Čech. Koncem roku 2002 se začali vybírat lidé, kteří vytvoří nové oddělení pro údržbu a opravy těchto jednotek. Měl jsem štěstí, že jsem se ještě se dvěma kolegy dostal přímo do servisního týmu italského Alstomu a několik let získával zkušenosti od vedoucího servisu Slavena Kovačeviče. Tohle období považuji prozatím za úplný vrchol pracovní kariéry,“ říká český šéf údržby Pendolin OCÚ Střed.

Vzpomíná, jak se s kolegy v Itálii setkávali s technologiemi, o nichž se jim do té doby ani nesnilo. Nejprve jeli na dvoutýdenní školení do továrny v Saviglianu v Itálii, kde měli možnost vidět všechny jednotky pro ČD v různých stadiích rozpracovanosti. Než ale začala jezdit s cestujícími, musela projít schvalovacím procesem. Ten neprobíhal tak hladce, jak se předpokládalo, a tak Studeník s kolegy první rok strávil s jednotkami 001 a 002 na zkušebním okruhu VUZ ve Velimi. „Z Pendolina se tak trochu začalo stávat nechtěné dítě, a dokonce byly i snahy je vrátit zpět výrobci. Po osmnácti měsících od příjezdu první jednotky do Prahy konečně začal testovací provoz s cestujícími a před Vánoci 2004 byl už každý den v provozu první český rychlovlak jako rychlík z Prahy do Děčína a zpět. Počátkem roku 2006, když začala jezdit i další Pendolina s cestujícími mezi Prahou a Bohumínem, přišla krutá zi-

ma a začala se projevovat nedostatečná ochrana různých zařízení před silnými mrazy. Ať to bylo zamrznání odpadních trubek WC, poruchy řídicích karet pomocných pohonů či praskání některé kabeláže na podvozcích. Následkem byly poruchy protismyků a poškození kol,“ popisuje problémy.

Krušné začátky

Na jednu stranu je ale dobře, že se tak stalo hned na začátku provo-

zu, a ne až po několika letech. Vzhledem k trvající garanci musel výrobce vyřešit problémy ještě v záruční době a postupem času se z Pendolin začala stávat nejspolehlivější vozidla ČD. A to hlavně zásluhou všech lidí pod vedením Jana Studeníka. „Část údržby se odehrává i v bohumínském depu, a kdyby nebyly prováděny pravidelné vyvazovací opravy v nymburském závodě DPOV, asi by tyto vlaky nejezdily tak spolehlivě. Za dvacet let jsme si s kolegy vytvořili k Pendolinům určitý vztah a pojmenovali jsme je jako sedm trpaslíků. A věřte nebo ne, ale nad tím vším bdí také Sněhurka, což je přezdívka jednoho ze zaměstnanců, který je u Pendolin od úplného začátku,“ směje se Studeník.

A jak jsme na tom v porovnání s jinými zeměmi, kde také provozují Pendolina? V posledních letech český šéf údržby navštívil i jiná depa v zahraničí. Naposledy ve Varšavě, kde servisují Pendolina PKP-Intercity. Oproti pražskému depu mají jednu velkou výhodu. Hala je určená jen pro Pendolina, podobně jako v Manchesteru nebo Miláně. „V Praze se bohužel hala pro tyto jednotky nikdy nepostavila, ač byla v plánu. Musíme se tak přizpůsobit podmínkám v hale 518 OCÚ Střed, a když je to potřeba, uvolníme prostor jiným vozidlům, jako je railjet,“ říká Studeník. I tak si ale v poněkud specifických



JAN STUDENÍK

Po absolvování Středního odborného učiliště železničního nastoupil v prosinci 1991 k bývalým Československým státním drahám do tehdejšího Lokomotivního depa Praha Masarykovo nádraží (dříve LD Střed) jako mechanik kolejových vozidel, odkud přešel v září 2000 do Provozní jednotky Praha Vršovice. Od března 2003 pracuje v týmu zabývajícím se údržbou a opravami vlaků Pendolino v nádraží Středisku údržby jih (dříve ONJ) Oblastního centra údržby Střed.

podmínkách jeho tým nevede špatně. V kontaktu jsou s kolegy z Portugalska, Švýcarska, Itálie, Slovinska, Finska a Polska, s kterými si často předávají zkušenosti, neboť v těchto zemích jezdí podobná Pendolina jako u nás. „Vlak nejde znát celý nazpaměť. Postupně vystávají nové poruchy či závady, a vy jim musíte přijít na kloub,“ tvrdí. „Dnes, kdy se z Dep kolejových vozidel stala Oblastní centra údržby, to vidím jako osud, že opět pracuji tady. Už to není sice Lokomotivní depo Praha Střed, ale OCÚ Střed. Asi se jen kruh uzavřel,“ říká na závěr Jan Studeník. ○

Slovenské železnice vsadily na jednotky od Stadlera

Po přibližně 20 letech čeká slovenské železnice další významný krok v modernizaci vozidlového parku. Národní železniční dopravnice Slovenské železnice (SŽ) objednal u švýcarské společnosti Stadler tři typy ucelených jednotek, které významně omladí flotilu osobních vlaků. Jsou to patrové jednotky KISS a jednopodlažní jednotky FLIRT v elektrické a motorové verzi. Celkem si SŽ objednaly včetně letos v květnu zúčiněné opce 56 nových jednotek.



Vizualizace jednotek Stadler Flirt a Kiss. Slováci uzavřeli kontrakt se společností Stadler na dodávku 26 jednotek celkem tří typů.

Petr Štáhlavský | Foto: autor | Vizualizace: Stadler

Železnice ve Slovinsku vznikla za stejných podmínek jako u nás v rámci industrializace a zlepšení dopravních cest v Rakousko-Uhersku s hlavním směrem do Vídně. Slovinsko s Vídní spojila Jižní dráha otevřená mezi Štýrským Hradcem a slovinským Celje 1. července 1846. Do hlavního města Lublaně dosáhla železnice 26. září 1849. Díky tomu lze v mnoha směrech sledovat podobnost s naší železnicí.

1 200 kilometrů pro dva miliony obyvatel

Další vývoj slovinských drah byl ovšem o dost odlišný od Československa, ovlivněn vznikem

Jugoslávie, střety mezi Jihoslovany a Italy v období 2. světové války nebo ekonomicko-politickou strategií nezávislosti jugoslávského komunistického vůdce J. B. Tita. Díky tomu se na slovinských železnicích objevila elektrická trakční soustava 3 kV DC nebo lokomotivy pocházející nikoliv z Východu, ale ze Západu, a dokonce z amerického kontinentu.

Současné Slovinsko se dvěma miliony obyvatel a rozlohou pouhých 20 273 km² s velmi členitým reliéfem od mořského adriatického pobřeží na jihozápadě přes roviny kolem Drávy a Mury na východě po alpské velikány na severu a západě překračující 2,5 tisíce metrů (nejvyšší Triglav s 2 864 m n. m.) disponuje železniční sítí s délkou 1 229 kilometrů se 128 nádražími.

Díky rozmanitosti krajiny je většina slovinských tratí turisticky atraktivní, ale docela pomalá. Rychlosti se běžně pohybují do 100 km/h, jen rovinatý severovýchod umožňuje na některých úsecích dosáhnout rychlost až 160 km/h. Právě zde v úseku Pragersko – Maribor vytvořila jednotka ETR 310 Pendolino slovinský železniční rekord 207 km/h.

Členitost krajiny se odráží i v parametrech železniční sítě. Nejnižší bod se nachází v přístavu Koper jen tři metry nad hladinou moře, zatímco nejvýše položená stanice Postojna je 582 m n. m. Mnoho tratí sleduje říční údolí, ale ne všude je to možné, proto místní tratě dosahují sklony až 27 promile a najdou se na nich i velmi dlouhé tunely, například Bohinjský

(6 327 metrů) nebo pohraniční Karawanken (7 976 metrů).

Tato síť je ve velké míře elektrifikovaná soustavou 3 kV DC, kterou do Slovinska zavedli v roce 1942 Italové. Elektrický provoz je na 610 km tratí (50 %). O mnoho hůř je na tom však kapacita infrastruktury, když Slovinské železnice (SŽ) disponují jen 331 kilometrem dvoukolejných tratí (27 %). Tuto síť dnes využívá přibližně 14 milionů cestujících za rok.

V první etapě Fiat a Siemens

Po politických změnách v Evropě na přelomu 80. a 90. let minulého století prošla slovinská železniční infrastruktura velkou modernizací, která stále pokračuje. Uvažuje se i nad dalšími projekty budoucnosti, např. nad výstavbou nové kapacitní tratě do koperského přístavu, která by doplnila současnou málo kapacitní jednokolejnou trať se značným sklonem.

Dílčí obnovou prošel i vozidlový park, který pocházel ve značné míře už před rokem 1989 ze Západu. Například několik typů motorových jednotek z let 1970 až 1986 bylo vyrobeno v Německu a v Itálii. Elektrické lokomotivy z let 1962 až 1977 dodali Italové (Ansaldo Breda) a Francouzi (Alstom) a motorové lokomotivy se vyráběly buď přímo v zahraničí (např. General Motors), nebo podle zahraničních licencí v chorvatském závodě Đuro Đaković.

První vlnu modernizace zahrnovalo několik elektrických vozidel. Vlajkovou loď představují tři třívozové jednotky ETR 310 Pendolino, které dodala společnost Fiat Ferroviaria v roce 2000. SŽ je nasadily na velmi rychlé vlaky InterCity Slovenija mezi Mariborem a Lublaní, ke kterým nabídly i další doplňkové služby. Cesta mezi dvěma největšími městy se zkrátila na přibližně 2 hodiny. V dalších letech byl jejich provoz rozšířen na spojení Mariboru a Koperu a několik let zajišťovaly také provoz vlaku EuroCity Casanova mezi Lublaní a Benátkami.

Většina veřejnosti však vnímá modernizaci prostřednictvím 10 dvouvozových a 20 třívozových jednotek Desiro Classic dodaných v letech 2000 až 2002 a označených řadou 312-0, resp. 312-1. Ty nahradily podstatnou část starých, v 60. a 70. letech minulého století vyrobených a z Polska dovezených jednotek řady 311/315, přezdívaných po polském vůdci Gomulka.

První vlnu modernizace završila dodávka lokomotiv Taurus řady 541 v letech 2006 až 2009. SŽ si postupně objednaly celkem 32 vícesystémových moderních lokomotiv, které podle provedení mohou jezdit také v Chorvatsku, Rakousku, Německu, případně také v Itálii a v zemích střední Evropy. Díky tomu je lze často potkat i daleko za hranicemi. Řada 541 je s výkonem přes 6 MW a rychlostí 200 km/h nejsilnější a nejrychlejší slovinskou lokomotivou.

Další vlaky dodá Stadler

Slovinské železnice hledí do budoucnosti s optimismem. V roce 2023 by rády přepravily okolo 20 milionů cestujících, o 6 milionů osob více než v současnosti, a v roce 2031 chtějí přepravit přes 22 milionů zákazníků. V této době by mělo využívat hlavní trať z Lublaně směrem na Zidani Most a k chorvatské hranici až 8 milionů lidí ročně. Trať z Lublaně do Jesenice a ze Zidaniho Mostu do Celje, Mariboru a k rakouské hranici má využívat ročně kolem 3 milionů zákazníků. SŽ chtějí zároveň vyřadit nejstarší vozidla. U motorových



Pendolino ETR 310 od firmy Fiat Ferroviaria je stále vlajkovou lodí vozidlového parku Slovinských železnic.

jednotek mají některé řady 47 let a osobní vozy mají v průměru 41 roků. Proto Slovinci uzavřeli 17. dubna 2018 kontrakt se společností Stadler na dodávku 26 jednotek tří typů a letos v květnu aktivovali také opci na dalších 26 jednotek.

Objednáno je celkem 21 čtyřvozových elektrických vícesystémových jednotek Flirt, které mají zajíždět také do Rakouska a Chorvatska. Další 10 jednotek typu Kiss je určeno jen pro slovinské tratě. Poprvé půjde o patrové soupravy pro Slovinsko. Třívozových motorových jednotek Flirt s jedním motorovým modulem (PowerPack) bude po aktivaci opce dodáno 21 a mají být schváleny i pro provoz v sousedních státech. Všechny nové vlaky budou nabízet ob-

vyklý komfort moderních vlaků, jako je klimatizovaný interiér, nízkopodlažní nástup, místa pro osoby na vozíku či pro uložení jízdních kol.

Celková hodnota kontraktu je kolem 320 milionů eur a první soupravy budou dodány 24 měsíců od podpisu kontraktu. SŽ pak počítají do roku 2031 s komplexní obnovou vozidlového parku v hodnotě kolem 400 milionů Euro.

Nejnovější zpráva v souvislosti s obnovou parku SŽ pochází ze začátku letošního roku, kdy „dcera“ SŽ pro nákladní dopravu SŽ-Tovorní promet uzavřela smlouvu s českou firmou CZ LOKO na dodávku 4 dieselelektrických lokomotiv řady EfficShunter 1000 pro provoz v koperském přístavu. ○

PŘEHLED NOVÝCH VOZIDEL STADLER PRO SŽ

Typ	FLIRT EMU	KISS	FLIRT DMU
Počet jednotek	21	10	21
Počet vozů	4	3	3 + PowerPack
Napájení	3 kV DC; 25 kV 50 Hz AC, 15 kV 16,7 Hz AC	3 kV DC	Dieselelektrický
Max. rychlost v km/h	160	140	140
Výkon v kW	2 400	2 400	900
Kapacita míst (z toho v 1. třídě)	235 (12)	292 (16)	171 (12)
Délka jednotky v m	80,7	79,8	70,4



Slovinci by v roce 2023 chtěli přepravit okolo 20 milionů cestujících, což je o šest milionů více než v současné době.

Pestrý svět jižní Indie (I.)

Když jsem před deseti lety opouštěl Indii po cestě její severní částí, v další cestu jsem příliš nedoufal. Už jen proto, že tato rozmanitá, barevná a zároveň obrovská země není pro běžné cesty z mnoha důvodů tak úplně jednoduchou destinací. Tentokrát to však za mě vyřešila parta přátel, kteří se touto zemí nadchli a chtěli ji poznat. Mělo se jednat o cestu na indický jih, s jediným styčným bodem mé minulé cesty – Kalkatou. Snaha o indické vízum byla korunována úspěchem, takže první únorový den letošního roku jsme mohli vyrazit.

Martin Černý | Foto: autor

Naši první destinací je Kalkata, asi patnáctimilionové velkoměsto, jehož obyvatelé stejně nikdy nikdo přesně nespočítá. Po příletu si okamžitě oblékáme krátké kalhoty a trička, které až do konce pobytu nesundáme – trojky jsou prostě tady! Kalkata je trochu svěbytné místo i v rámci Indie, a to nejen tím, že zde již po desetiletí vládne Komunistická strana Bengálska, ale především duchem samotného města. To v minulosti bývalo sídlem generálního guvernéra Východní Indie. Bohužel honosné stavby té doby jsou velmi často zpusťlé a zanedbané. Kalkata je však především obrovským lidským mraveništem. Stačí jít po ulici a dívat se. Po ránu se stovky lidí myjí u veřejných hydrantů na rohu ulice, ženy připravují jednoduché pokrmy na zčernalých pánvích, děti skotačí v odpadcích okolo a chýše zbudované z lepenek či vlnitých plechů jsou přilepené k bývalým honosným palácům. Na zemi na novínách leží zakryté ve špinavé dece tělo – je to člověk, nebo snad zvíře? Na ulici za rohem stojí seřazené dřevěné rikši s vysokými loukoťovými koly, jejichž majitelé na jejich sedácích přespávají zabalení v houních, protože nic jiného ani nemají. Po ránu se tito drobní šlachovití mužiči opláchnou a vyrážejí za obživou. Jen pleskot jejich bosých chodidel o špinavý asfalt dotváří okamžik mého údivu. Nutno říct, že lépe jsou na tom cyklorikšové, kterým jejich vozidlo umožňuje přepravovat nejen lidi, ale také náklad. Ten je mnohdy tak velký, že se pod ním chudák rikša skoro ztrácí. Ale výdělek je potřeba a krůpěje potu na tváři jen značí jeho usilovné snažení.



Příměstské jednotky ve stanici Avadi před cestou do města Chennai, dříve známého jako Madras

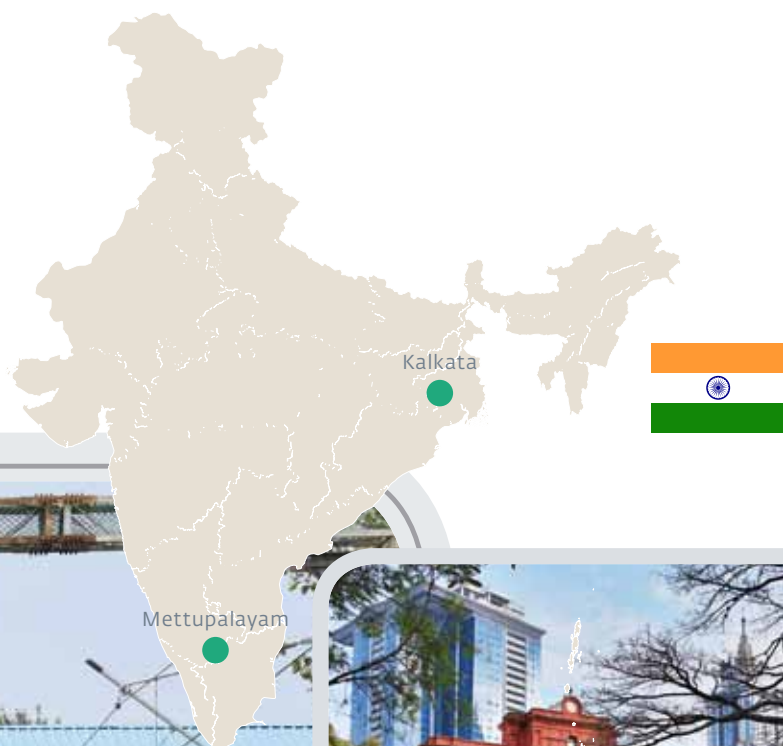


Kuriozitou jízda tramvají

Kalkata umožňuje také jedinečnou věc, kterou žádné jiné indické město nenabízí – jízdu tramvají. Tento dnes již legendární dopravní prostředek je zcela jiný, než jak ho známe z naší domoviny. Tramvaje jsou pomačkané, rozhrkané, jezdí pomalu a velmi nepravidelně. Umožňují však za zhruba 2 Kč jízdného poznat z otevřených oken život v ulicích. Život, který se tu odehrává v celé své nahotě a kráse. Stačí se jen nechat vézt, dívat se a vnímat syrovost okamžiku, jenž je naší poklidné evropské domovině již na hony vzdálen. Jednoho odpoledne jsem se ocitl na předměstském nádraží Park Circus. Jeho čtyři koleje s nástupišti byly obsypány lid-

mi a krámky, čekajícími na přeplněné příměstské vlaky, což byl další nápor na lidské smysly. Chaos a tisíce lidí. Koupil jsem si láhev s vodou za pár korun a procházel davy lidí, občas vyfotil vlak mezi něčím, co vzdáleně připomíná lidské obydlí, a zabloudil do lokality, kde jsem byl pro místní děti exotem já sám. Je pravda, že jiného cizince jsem tu opravdu nepotkal!

Kalkata nemůže nikdy zklamat. Alespoň ne toho, kdo dokáže vnímat osudy a strasti lidí, kteří prostě žijí jinak než my a za svůj život to ani nezmění. Nic naplat, čeká nás Chennai, dříve známé jako Madras, a potom Bengaluru, další neskutečná místa se silnicemi a chodníky nacpanými lidmi k prasknutí. V Chennai jsem si splnil přání a navštívil klasický jihoidický chrámový komplex, tvořený pestrobarevnými gópurami, vyzdobenými stovkami barevných postav bůžků. V Bengaluru to byla nejen návštěva uklidňující obrovské botanické zahrady, ale také trhů s květinami. Květinová tržiště jsou typická pro mnohá indická města. První otáz-



Kontrasty architektury v centru Bengaluru

ka však zní, co s tolika květy vlastně dělají? Naprostá většina Indů jsou hinduisté a ti mají v úctě tisíce bohů a bůžků, kterým je potřeba projevat úctu. Při každé modlitbě, obřadu, jakékoliv oslavě či úmrtí se to projevuje především květinami. Ty se splétají nejen do věnců či copů, ale prodávají se i volně a jednotlivé květy se sypou na svatá místa či házejí do vody. Spotřeba pestřích květů mnoha druhů je v Indii prostě obrovská. Pokud něco zbude, rády to sežerou posvátné krávy a nikdo jim v tom rozhodně bránit nebude!

to míst má asi sto tisíc obyvatel. Trať o celkové délce 46 km a metrovém rozchodu je vybavená na necelých dvaceti kilometrech Abtovou ozubnicí a sklony dosahují až osmdesát promile. Dodnes tu jsou v provozu parní lokomotivy švýcarského původu. Koncová stanice (dříve známá jako Ooty) je nejznámější horskou stanicí v jižní Indii a na počátku 19. století sloužila jako letní hlavní sídlo tehdejší madráské vlády. Nedaleko odsud dosáhne trať svého nejvyššího bodu – 2 225 metrů nad mořem. Tohle jsme si přece nemohli nechat ujít! A tak již brzy po sedmé ranní vyrazíme jediným provozovaným vlakem do hor, obklopeni desítkami indických turistů, kteří křičí a pískají při průjezdu každým z tunelů. A že jich tu je! Svahy vystupující z mlžného oparu jsou porostlé nejprve džunglí, ve vyšších výškách čajovými plantážemi. A jednu chvíli dokonce lehce sprchlo, což byla velmi příjemná změna oproti vedrům panujícím všude v nížinách.

Čas relaxace a odpočinku

Pro celkový relax je ideální nejmenší indický svazový stát Góa, který byl až do roku 1961 portugalskou kolonií. A právě tam míří naše další kroky. Po celonočním přesunu vlakem vystu-



Všudypřítomné opice a ukradený banán

DRUHÁ NEJLIDNATĚJŠÍ ZEMĚ

Indie je sedmá největší a s více než miliardou obyvatel také druhá nejlidnatější země světa, ležící v jižní Asii. Jedná se o republiku – svazový stát (federaci) s parlamentním zřízením. Je členem Commonwealthu, vlastní jaderné zbraně a disponuje vlastním kosmickým programem. Ekonomika vykazuje v posledních letech po Číně největší růst na světě. Zároveň je považována za regionální mocnost. Hlavním městem je Nové Dillí, úředními jazyky jsou hindština a angličtina. Platí se indickou rupií (INR). Země má velké přírodní bohatství, díky úrodné půdě a příhodnému klimatu má ideální podmínky pro zemědělství, přesto se potýká s chudobou.



Atrakcí parní ozubnicí

Po celodenní návštěvě Kánčipuramu s jeho mnoha chrámy míříme vlakem dále na jih. Naším cílem je Mettupalayam, který je již od roku 1898 výchozí stanicí ozubnicové železnice do pohoří Nilgiri a jejich center Coonoor a Udagamandalam. Ale jsme v Indii, takže zapomeňme na tatranské osady, každé z těch-

pujeme časně ráno v Margau a přesunujeme se do jednoho z pobřežních letovisek. Zdejší, doslova kýčovitě pláže s jemným bílým písekem lemované palmami, nádherně průzračným a teplým mořem jsou pro znaveného cestovatele ideálním místem k návštěvě. V restauracích se dají pořídit běžné evropské pokrmy, a dokonce tu měli i pivo, v Indii docela neběžná věc! Góa se stala proslulou především v minulém století, kdy se sem uchýlilo mnoho přívrženců hnutí hippies. Občas jsem měl dokonce pocit, že někteří členové této komunity jsou tu od šedesátých let nastalo, jen jsou o „pár let“

starší... Téměř nikde v Indii není vliv bývalého kolonialismu tak silný jako v Góe. Vliv křesťanství a portugalské architektury je nepopíratelný a mnohde velmi silný. Nic netrvá věčně, takže opět po ránu nasedáme do dálkového vlaku a Kókandskou železnicí směřujeme dál na sever, do Bombaje. Ale o tom až v příštím dílu. ○



Obrněný vlak IPV-II Hurban v železniční stanici Horný Harmanec

Obrněné vlaky pomáhaly vojákům při povstání

Událost se nesmazatelně zapsala do společné historie Čechů a Slováků. Protifašistické síly na území Slovenska se v závěru druhé světové války postavily proti německému vojsku, které překročilo hranice a začalo okupovat zemi našich východních sousedů. Tak se zrodilo Slovenské národní povstání, od jehož vypuknutí 29. srpna uplyne už 75 let. Významnou úlohu v něm měly i vlaky.

Josef Jirsa | Foto: Muzeum SNP, archiv ČD

Vojenským velitelem povstání byl zpočátku Ján Golian, který se stal velitelem pozemního vojska v Banské Bystrici. Povstání mělo začít podle plánu po přiblížení Rudé armády ke slovenským hranicím a vzbouřenci měli umožnit vstup Rudé armády na slovenské území. Již před vypuknutím povstání se na území středního Slovenska rozšířilo partyzánské hnutí, a proto 10. srpna 1944 vyslala vláda Slovenského státu do oblastí Velké Fatry a Nízkých Tater vojenskou expedici, která ho měla zlikvidovat. Expedice však neuspěla, naopak

se rozšířil protiněmecký odboj, lidé podporovali partyzánské hnutí a připravovali se na celonárodní povstání.

Impulsem obsazení země

Bratislavská vláda Slovenského státu chtěla uklidnit situaci, a proto vyhlásila 12. srpna stanné právo na celém území Slovenska. Partyzánské akce nicméně nadále pokračovaly a ani vojsko a slovenské pořádkové služby nic nezmožily. Vše vyvrcholilo 27. srpna, kdy na železniční stanici v Martině byla partyzány 1. čs. partyzánské brigády M. R. Štefánika a vojáky místní martinské posádky zadržena německá

vojenská mise, kterou vedl Walter Ernst Adolf Otto vracující se vlakem z Rumunska do Berlína. Při pokusu o odpor byla celá vojenská skupina o čtyřicet vojáků v místních vojenských kasárnách zlikvidována.

A 29. srpna 1944 proto německé ozbrojené a dobře vycvičené hitlerovské vojsko začalo z několika směrů obsazovat slovenské území, což byl signál k otevřenému vypuknutí povstání a zahájení ozbrojeného odporu. Povel vydalo Vojenské ústředí v Banské Bystrici, kde bylo rovněž sídlo politického a vojenského velení a partyzánských sil. Bojovalo přibližně 18 tisíc partyzánů a 50 tisíc příslušníků povstalecké armády. Ta byla 31. srpna 1944 zformována do 1. Československé armády, kterou Velká Británie, USA a tehdejší SSSR uznaly za spojeneckou armádu. Od 1. září se do čela povstání postavila Slovenská národní rada. Ozbrojené povstání začalo tedy vynuceně dříve, než bylo vojensky připraveno. Přesto se bojovalo téměř dva měsíce v souvislých frontách a až koncem října bojující jednotky povstalců ustoupily do hor, kde dále pokračovaly v odporu.



Do obranných bojů se zapojila řada příslušníků různých národů včetně několika tisíc Čechů. Z bývalého Sovětského svazu přiletěl na pomoc na letiště Tri Duby a Zolná 1. československý samostatný stíhací letecký pluk s velitelem Františkem Fajtlesem a 2. československá samostatná vzdušná brigáda. K povstání se však včas nepřidaly východoslovenské obrněné divize, které byly rychle odzbrojeny, a rovněž bratislavská vojenská posádka. Povstalcům proto scházely zejména těžké zbraně.

Vznik obrněných vlaků

Za pomoci prvního slovenského pověřeníka dopravy a veřejných prací Štefana Višňovského, který se aktivně přihlásil k povstání, byly v železničních dílnách ve Zvolenu během několika týdnů postaveny tři obrněné vlaky, a to Štefánik, Hurban a Masaryk. První z nich, Štefánik, byl uveden do provozu již 4. září 1944. V konstrukčním provedení, materiálu a výzbroji se improvizovalo. Vlak Štefánik sestával z pěti vagonů, které byly opancérovány pouze dostup-

ným kotlovým plechem ve dvou vrstvách, a mezi dvoupláštěm byl prostor vyplněn šterkem. Ve vlaku bylo 10 těžkých kulometů ráže 7,92 mm, dvě děla ráže 37 mm a horské dělo ráže 75 mm. Posádku tvořilo 70 mužů. Nasazen byl na trati Zvolen – Krupina a 27. 9. 1944 na trati Hronská Dúbrava – Kremnice, kde byl při Starej Kremnici poškozen při leteckém náletu.

Po opravě ve Zvolenu opět zamířil do bojů u Ždiaru nad Hronem, Jalnej a Dobré Nive. Po postupu nepřátelského vojska ho posádka zničila v Ulance.

Druhý pancéřový vlak byl dokončen v říjnu 1944 a dostal jméno po Jozefu Miloslavu Hurbanovi. Jeho replika je vystavena nedaleko stanice Zvolen. Výzbroj měl obdobnou jako předcházející obrněný vlak Štefánik – dělo ráže 100 mm,

NEZBYTNÍ POMOCNÍCI

Obrněné vlaky se prvně objevily ve válkách 2. poloviny 19. století. Skládaly se z opancéřované lokomotivy a několika obrněných vagonů se zbraněmi. Složení se obměňovalo podle potřeby. Měly především chránit přepravy pro vlastní vojska, ale využívaly se také jako bojový prostředek v místech blízkosti železničních tratí. Vyvíjely se postupně. Velice se rozšířily již během první světové války. Bojovali na nich například i českoslovenští legionáři při své sibiřské anabázi, konkrétně na vlaku Orlík. Před druhou světovou válkou měla Československá armáda 18 obrněných vlaků, nejvíce rozšířené však byly v Sovětském svazu, Polsku a Německu. Svůj vrchol zažily ve druhé světové válce. Mezi nejznámější patřily vlaky Štefánik a Hurban.

dále tři děla ráže 37 mm a 10 těžkých kulometů. Obrněný vlak se zúčastnil bojů na trati Hronská Dúbrava – Žiar nad Hronem a u Čremošného, kde byl poškozen. Po opravě v železničních dílnách ve Zvolenu se objevil na trati Banská Bystrica – Diviaky, 23. 10. 1944 u Heľpy a později na trati Brezno – B. Bystrica. Bojovou činnost ukončil v Harmanci, kde byl opuštěn posádkou před postupujícím německým vojskem.

Poslední obrněný vlak Masaryk byl už vybaven silnějším 15milimetrovým plechem vyrobeným v nedalekých strojárnách v Podbrezové. Skládal se z předního předběžného vozu, dělového, kulometného vozu a měl čtyři tankové vozy. Opancéřovaná lokomotiva byla ř. 320.2. Do bojů byl nasazen u Červené Skaly, Valkovny, u Nové a Pohorelské Maše. U Horného Harmance byl zneschopněn a opuštěn posádkou.

Potlačeno, ale nezlomeno

Povstání na Slovensku bylo potlačeno, ale zcela neskončilo. 27. října německé jednotky obsadily Banskou Bystricu, velitelství povstalecké armády se ovšem přesunulo do Donoval v sedle Nízkých Tater. Velitelství partyzánských oddílů pak za-

mířilo do Lomnísté doliny v Nízkých Tatrách. Povstání nesplnilo svůj hlavní cíl – spojit se s východní frontou a zajistit bezproblémový přechod Rudé armády na Slovensko, navázalo ale na sebe německé vojenské síly (až 35 000 mužů), které nemohly být použity na jiných místech fronty.

Velící generál a bývalý legionář Rudolf Viest převzal 7. října velení povstání od Jána Goliana. Oba byli zatčeni 3. listopadu 1944 při ústupu a pronásledování v Pohronském Bukovci. Němci je dopravili do Berlína a poté do koncentračního tábora Flossenbürg, kde oba zahynuli. Velitel východoslovenské armády generál Augustin Malár byl zatčen na začátku vypuknutí povstání v Prešově, když se vracel k armádě z Piešťan, po výslechu byl odvezen do koncentračního tábora Sachsenhausen v Německu, kde rovněž zemřel.

Krvavé boje

Vzpomeňme na jména Kaliště, Telgart, Kremnička, Klak, Skýcov, Ostrý, Grúň, Nemecká, Tokajík, Kováčová, stejně tak na boje francouzských partyzánů u Strečna, na více než 60 vypálených slovenských obcí a další tragické události, které povstání připomínají po celém Slovensku. Zapomenout nelze ani na přibližně 3 000 padlých povstaleckých vojáků, 350 nezvěstných a zhruba 10 tisíc zajatých, z nichž 450 zahynulo v zajateckých táborech. Navazující boje na Slovensku se staly počátkem osvobození Československa. Osvobozující vojska překročila hranice Slovenska a boje s mnoha obětmi se přenesly na Duklu, kde 1. československý armádní sbor pod velením generála Ludvíka Svobody 6. října 1944 přešel státní hranici. Boje Rudé armády pokračovaly například u Dargova u Dargova v zimě 1944/1945, mnoho civilních obětí přineslo také bombardování Nových Zámek nacházejících se na území okupovaném Maďarskem. Do osvobození Slovenska se zapojila rovněž vojska 4. ukrajinského frontu, 15. americká letecká armáda či 1. a 4. rumunská armáda, přičemž právě rumunská vojska při osvobození Slovenska utrpěla velké ztráty – zahynulo nebo zraněno bylo 60 tisíc lidí. Ve Zvolenu se nachází rumunský hřbitov, kde je většina obětí pochována. ○



Replika obrněného vlaku Hurban. Vlak je umístěn ve Zvolenu nedaleko železniční stanice.

Zmýlení

Břetislav Buchta

Traťový mistr Igor Valeš uzamkl kladku na vchodových vratech do střediska a vykročil k nádraží. Takovou směnu už dlouho nezažil. Řídil výlukové práce na výměně kolejnic a výraz, že se nedařilo, byl jen slabým vyjádřením skutečnosti. Nejprve nemohli ráno nastartovat motorový vozík a zdálo se, že na výluku vůbec nevyjedou. Potom svářecům vytekl svar a museli zajet na středisko pro novou kolejnici. A aby nebylo smůly dost, při vrtání poslední díry odmítla vrtačka pokračovat v práci a museli jet na okrasek pro starý vysloužilý stroj, který si ještě našťestí ponechali. Jen tak tak stíhali ukončit výluku včas. Suma sumárum – šichta k zbláznění. Ještěže jej čekal vytoužený víkend.

Igor zamířil ke druhému nástupišti ve stanici v Bohumíně, odkud mu obvykle odjížděl vlak na Ostravu, když mu zazvonil mobil. Manželka... „Ano, miláčku?“ vzdechl, jelikož tušil, že jej žena pověří nějakým úkolem. A zrovna dnes další činnosti kromě jídla a „gaučingu“ skutečně nepotřeboval.

„Igoru,“ zazněl medový hlas jeho ženy, „stávila jsem se u Ivy a probíráme ten její rozvod. Ale už nebudu stíhat do obchodu. Víím, že jsi unavený, ale skoč pro chleba a pár rohlíků. Zítra ti udělám nějakou dobrou baštu na oběd, jo?“ Igor vzdychl. „To víš, že jo, lásko. Co bych pro tebe neudělal... Pozdrav Ivu.“

Igor nevýskal nadšením, že se musí zdržet cestou domů. Ale zároveň viděl pozitiva. Supermarket měl po cestě od tramvaje, nákup bude hned, a navíc doma bude mít potom do večera klid. Dnes opravdu nechtěl poslouchat referát své ženy o tom, jak je šéf při pátku zase zavalil prací.

Igor jako obvykle nastoupil do třetího vagonu. První kupé už bylo obsazené, ale druhé by-

lo prázdné a Igor sedl k oknu. Pohodlně se natáhl v měkkém sedadle, zavřel oči a zapudil chmurné myšlenky o trablech dnešního dne. Jeho plány byly veselejší. Ohřeje se skvělý buřt-gulášek, který si včera udělal a dnes bude akorát dobře uleželý. K tomu si dá čerstvý chleba, který koupí, a vychlazené pívko. Sedne si pěkně do obýváku a pustí si telku. Kdyby byla žena doma, s jídlem by ho z obýváku hnala.



Digishock

Igor pevně věřil, že těžkosti dnešního dne má za sebou a čeká jej pohodový večer a víkend. Venku se ozvala píšťalka výpravčího a zanedlouho se vlak rozjel. Igor pootevřel oči a sledoval za roky známý obraz míjenceho nástupišťe a za ním konturu nadjezdu. Vlak vjel pod most a Igora na okamžik oslnilo slunce a přivřel oči. Když je po chvíli otevřel, zbystřil. Zdálo se mu, že jedou nějak moc vpravo. Jakmile vlak nena-

mířil k výhybkám, které byly nasměrovány na Ostravu, ale na výhybku číslo šedesát, bylo mu vše jasné. Nemíří domů do Ostravy, ale omylem nastoupil na vlak do Polska!

„Do prd**e!“ ulevil si Igor hlasitě, že jej muselo být zajisté slyšet i v sousedních kupé. Poklidné pokračování dne bylo v háji. Igor se rychle snažil vzpomenout, zda ten vlak stává v Chalupkách, což by ještě byla přijatelná komplikace. Z Chalupek by se dalo těch sedm kilometrů dojít pěšky, případně mohl využít taxi. Pokud by však vlak zastavil až po dvaceti nebo třiceti kilometrech, situace by byla velmi složitá.

Igor byl následující minuty jako na trnii, a kdyby se uměl modlit, určitě by tak učinil. Pevně však věřil, že při té vši dnešní smůle snad aspoň nyní bude mít trochu štěstí.

Byl vyslyšen. Průvodčí se neukázala a vlak zastavil už v Chalupkách. Igor chvíli zvažoval možnost, že zkusí najít před stanicí taxíka. Ale byl si jistý, že by jej polský taxikář asi natáhnul o pěkných pár korun, proto nakonec zvolil pěší sedmikilometrovou variantu po trati do Bohumína.

„Miláčku, hádej, kde jsem?“ zavolal Igor manželce těsně před hranicí, když chytil český signál. „Ty už jsi doma? Byl jsi nějaký rychlý. Kolega tě vzal z práce domů autem?“ „Ne, lásko. Jsem na menším výletě do Polska...“ „Do Polska? Prosím tě, jak ses tam ocitl?“

„To je na delší povídání. Více doma, jo? Ale ten obchod asi nestíhnu.“ „Doufám, že to Polsko není výmluva... Dobrá, nic se nečeje. Doma je půl bochníku chleba na večeri a snídání. A zítra zajdu nakoupit. Hlavně se mi v pořádku vrať.“

Igor si oddechl. Čekal nějakou výčitku, ale jeho žena si zřejmě uvědomila, že nastala nějaká mimořádná situace. Přesl most na česko-polské hranici. Ještě kousek a bude v půli svého neplánovaného putování z Polska do Bohumína. ○

PŘEČETLI JSME ZA VÁS

SŽDC otevře data o tratích, můžou vzniknout „navigace“

SŽDC začne dopravcům poskytovat informace v tabulkách traťových poměrů (TTP) v otevřených datech. Dopravci tak budou mít nově možnost s daty lépe pracovat a vyvinout si například vlastní aplikace pro strojvedoucí, které je budou lépe informovat o trvalých změnách rychlostí na trati. Až dosud tato data zveřejňovala SŽDC na portálu Provozování dráhy formou souboru pdf. Ten ale není strojově čitelný a neumožňuje jednoduché přehrávání do aplikace. „V rámci elektronických TTP pracujeme na úpravě programu, který umožní export v xml formátu. Bude tedy možnost pomocí případných aplikací tato data využívat,“ uvedla mluvčí SŽDC Radka Pistoriusová. O potřebě dat ve strojovém formátu se začalo mluvit po nehodě nákladního vlaku u Mariánských Lázní, kde došlo ke změně pomalé jízdy, na kterou jsou strojvedoucí upozorněni rozkazem, na trvalé omezení rychlosti. O něm se strojvedoucí dozví až z trati podle návěstí. SŽDC ale odmítá, že by šlo o změnu vyvolanou právě nedávnou nehodou. **zdopravy.cz 8. 8. 2019**

České dráhy se o dalším postupu k zabezpečení vozů poradí na trhu

České dráhy dál hledají způsob, jak vybavit své vlaky zabezpečovacím systémem ETCS. Po zrušených zakázkách zahájily tržní konzultace pro získání nových informací, které chtějí využít při příštích soutěžích. ETCS umožňuje převzít kontrolu nad vlakem ze vzdáleného pracoviště, například výpravčím. ČD by měly do roku 2025 instalovat ETCS do více než 450 vozidel. V červnu společnost uzavřela první smlouvu na vybavení až 131 elektrických lokomotiv, zároveň závazně objednala instalaci do dalších 102 elektrických hnacích vozidel v celkové hodnotě 1,4 miliardy korun. Část z této sumy by měly pokrýt evropské dotace. Vedle toho pokračuje další zakázka na vybavení motorových vlaků. Současně však v červnu ČD zrušily kvůli vysokým cenám čtyři další zakázky. V nich chtěl podnik získat vybavení na zabezpečení do lokomotiv 380, Pendolino, railjetů a elektrických jednotek. ČD proto hledají způsob, jak v plánu pokračovat. Nové soutěže chtějí případně vyhlásit až po výsledku konzultací. **ČTK 6. 8. 2019**

Jedna za víc než 100 milionů. ČD vyhlásí obří tendr na 65 lokomotiv

Bude to jeden z největších nákupů ČD za poslední dobu. V září vyhlásí obří zakázku na 65 elektrických lokomotiv. Některé z nich budou muset umět vyvinout rychlost až 230 km/h. Je to logický krok. Ve chvíli, kdy České dráhy ve velkém nakupují nové vlaky, potřebují i odpovídající množství strojů, které je potáhnou. Ale nebude to levné. Státní železniční dopravce počítá s tím, že jedna lokomotiva vyjde na více než 100 milionů korun. „Máme od řídicího výboru a dozorčí rady ČD schválen nákup až 65 lokomotiv, zakázky by měly být vyhlášeny do konce září. Rozdělíme je na 22 lokomotiv pro rychlost až 230 km/h a 43 lokomotiv až na 200 km/h,“ řekl LN Radek Dvořák. Pokud by se vedení ČD rozhodlo teoreticky podepsat kupní smlouvu na všechny lokomotivy, šlo by o částku přesahující 6,5 miliardy korun. Stroje prodají i to, že už mají v povinné výbavě systém ETCS – evropský zabezpečovač, který umí v krizové situaci zpomalit nebo převzít řízení vlaku. Měl by být podle nařízení EU ve všech vlcích na hlavních tratích do roku 2025. **LN 9. 8. 2019**

ŘECKO – KARPATHOS



Malebný a klidný ostrov na konci léta, ideální k odpočinku.
 Sophia Hotel – dvoulůžkové pokoje s polopenzí na 11 nebo 12 dnů.
Termín 10. 9.–20. 9. a 20. 9.–1. 10., letecky z Prahy v Last minute ceně.
 V nabídce také Anna studia bez stravy nebo s polopenzí.
Více na www.cdtravel.cz, J. Zamykal, tel.: 972 243 054.



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



**Náborový
příspěvek
50 000 Kč**

Vlak vám zajistí budoucnost

Hledáme:

- mechaniky elektronických zařízení
- elektromechaniky
- mechaniky kolejových vozidel
- soustružníky kovů
- posunovače

**Získáte dlouhodobou perspektivu
a jistotu seriózní práce.**

- zvýšená výměra dovolené
- příspěvek na penzijní připojištění, stravování a rekreaci
- jízdní výhody po České republice a Evropě i pro rodinné příslušníky
- možnost pracovat kdekoli v ČR
- možnost zvýhodněného ubytování v Praze
- pracovní oděv a pomůcky zdarma



7. září 2019

Parním vlakem na Oslavanské historické slavnosti

Historické tržiště s dobovým programem, rytířský turnaj, vystoupení kejklířů a muzikantů nebo historický průvod městem v čele s králem Přemyslem Otakarem I. a jeho družinou. To jsou hlavní lákadla letošních Oslavanských historických slavností. V sobotu 7. září se na slavnosti můžete svézt parním vlakem. Ten odjíždí z brněnského dolního nádraží v 10:05 hod. a za hodinu vás doveze do Oslavan. Přistoupit do něj můžete také v Troubsku, Střelčicích, Silůvkách, Moravějezd 12:40 hod.) do Střelice a zpět. Jízdenky do parního vlaku jsou v předprodeji na zpáteční cestu (odjezd z Oslavan v 16:50 hodin), uskuteční ještě jednu jízdu z Oslavan (odmo ve vlaku. V nabídce jsou jízdenky pro úseky Brno dolní nádr. – Střelice a Střelice – Oslavany. Jednosměrné jízdné v rámci jednoho úseku stojí 60 Kč, zpáteční 80 Kč. Z Brna do Oslavan jsou to tedy dva úseky, to znamená 120 Kč za jízdu tam, 160 Kč stojí zpáteční. Více informací na www.cd.cz/vlakemnavylet.

Nejbližší železniční stanice: Brno dolní nádr./Střelice/Oslavany ad.



31. srpna 2019

Do Děčína na závody drezín

V sobotu 31. srpna se uskuteční mezinárodní mistrovství České republiky v jízdě pákových drezín. Osmý ročník oblíbené akce se koná na vlečce Česko-saských přístavů v Děčíně-Loubí od 10 do 16 hodin. Na šampionátu bude k dispozici i jedna páková drezína pro ty, kteří si chtějí zkusit jízdu na tomto dopravním prostředku. Nebude chybět občerstvení ani atrakce pro děti. Na vlečku se můžete svézt historickým motoráčkem M152.0 přezdívaným Orchestrion z děčínského hlavního nádraží nebo ze stanice Děčín východ. Bližší informace na www.pakove-dreziny.cz.

Nejbližší železniční stanice:
Děčín hl. n.



31. srpna až 1. září 2019

Nenechte si ujít letošní Hradozámeckou noc

Poslední prázdninový víkend patří nočním prohlídkám památek. Jubilejní 10. ročník Hradozámecké noci se koná ze soboty 31. srpna na neděli 1. září. Do akce se každým rokem zapojují desítky památek po celé republice, které nabízejí bohatý doprovodný program. Na některé hrady a zámky je nutná včasná rezervace. V rámci cyklu Po stopách šlechtických rodů, který pořádá Národní památkový ústav, je letošní rok věnovaný rodu Clam-Gallasů. Ti mimo jiné vlastnili hrad a zámek Frýdlant. Hrad byl zpřístupněn už roku 1801 a stal se prvním hradním muzeem v Evropě.

Nejbližší železniční stanice:
Frýdlant v Čechách ad.



31. srpna 2019

Historickými vlaky za technickým dědictvím

Druhý ročník projektu Technické dědictví – Tatra & Vagonka se koná v sobotu 31. srpna od 9 do 18 hodin na třech místech: ve Vagonářském muzeu na zámku ve Studénce, na leštišti Leoše Janáčka v Mošnově a v Technickém muzeu v Kopřivnici. K vidění budou stroje a výrobky, které nás proslavily po celém světě. Mezi Studénkou, Mošnovem a Kopřivnicí se můžete svézt historickými vlaky – elektrickou jednotkou EM475.1 (pantografem) a motorovým vozem M131.1 (Hurvínkem). Jízdní řády nostalgických vlaků a ceník jízdného najdete na www.cd.cz/vlakemnavylet.

Nejbližší železniční stanice:
Studénka/Kopřivnice/Mošnov, Ostrava Airport ad.

Foto: NPÚ, www.pakove-dreziny.cz, archiv ČD

Železničář

VYDAVATEL: České dráhy, a. s., nábř. Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1, IČ 70994226 | Vychází každý druhý čtvrtek v nákladu 10 500 výtisků. | **ŠÉFREDAKTOR:** Petr Slonek | **VEDOUcí ODDĚLENÍ:** Václav Rubeš
GRAFICKÁ ÚPRAVA: Michal Málek | **PRODUKCE:** SevenArt, s. r. o. | **ADRESA REDAKCE:** Železničář, České dráhy, a. s., Generální ředitelství, nábř. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1 | e-mail: zeleznicar@cd.cz
web: zeleznicar.cd.cz | **INZERCE A PŘEDPLATNÉ:** tel. 720 797 020, nebo www.cdprovas.cz/predplatne. **UZÁVĚRKA INZERCE** je dva týdny před vydáním.

HONORÁŘE DOPISOVATELŮM se zasílají měsíčně bankovním převodem. Nemohou však být vyplaceny, pokud autor nesdělí redakci adresu, rodné číslo a číslo účtu. Nevyžádané rukopisy a fotografie se nevracejí.
VYDAVATELSKÝ SERVIS ZAJIŠTĚJÍ: 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