

# Železničář

21. ČERVNA 2018 | CENA 18 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



13

ROČNÍK XXV



## 6–7 ROZHOVOR

Modernizace odbavovacích systémů, integrace nebo nedostatek IT specialistů na trhu. Nejen o tom jsme hovořili s předsedou představenstva společnosti ČD – IS **Miloslavem Kopecským**.

## 8 ZPRAVODAJSTVÍ

České dráhy se připojily k mezinárodnímu dni bezpečnosti na železničních přejezdech **ILCAD 2018**. Ten se nedávno odehrál v areálu DKV Praha.

## 11–13 TÉMA

Léto je tady a s ním i prázdniny, období hudebních festivalů či výletů. **České dráhy** se na toto období opět dobře připravily. Posílily také řadu spojů.

## 14 PROVOZ A TECHNIKA

Třetím rokem běží velice úspěšný projekt ČD **Pohled z vlaku**. Za tu dobu si našel řadu příznivců. Jak se ale připravuje každý konkrétní díl?

## 18–19 CESTOPIS

Itálie není jen Řím, Benátky, pláže, pizza či dobré víno. Tato krásná země nabízí i něco dalšího. Jde o malebné vesničky na **Ligurské riviéře**.

## 20–21 HISTORIE

**Elektrizace tratí** se naplno rozjela v 50. letech 20. století. Před šedesáti lety byl otevřen další úsek na strategické spojnici ze Slovenska a elektrické vlaky začaly jezdit z České Třebové až do Prahy.

## Podpora žen ve vedení ČD

Předseda představenstva ČD Pavel Krtek se 4. 6. na Úřadu vlády zúčastnil jednání Výboru pro vyrovnané zastoupení žen a mužů v politice a rozhodovacích pozicích. Přiblížil, jak národní dopravce podporuje ženy ve vedení firmy. Zmínil například projekt Britské obchodní komory Equilibrium, jehož cílem je zvýšit podíl žen v manažerských pozicích. České dráhy zaměstnávají sedm manažerek, které tento program absolvovaly. Poukázal i na fakt, že na železnici trvale roste podíl žen v dříve mužských profesích – 31 inženýrek dopravy či 19 strojevedoucích a dalších 5 v přípravě. Zatímco v rámci EU je podíl žen v dopravě 22%, u ČD je více než 30%.

## Úspěch v anketě Czech TOP 100

Sdružení CZECH TOP 100 vyhlásilo 12. června v pražském Obecním domě za účasti více než sto vrcholových manažerů výsledky 24. ročníku žebříčku 100 obdivovaných firem ČR. Mezi oceněnými se neztratily ani České dráhy, které v kategorii Zvláštní cena skončily na druhém místě. Podle pořadatelů symbolizují chod české ekonomiky. V žebříčku největších zaměstnavatelů pak obsadily páté místo.

## TITULNÍ FOTO

Autor: Michal Málek

SC 241 Pendolino Košičan se v slunném červnovém ránu chystá na dlouhou cestu z Prahy do východoslovenské metropole.



## Nehoda ve Stéblové: Záhadné světlo a smrt v mlze

Petr Slonek | foto: archiv redakce

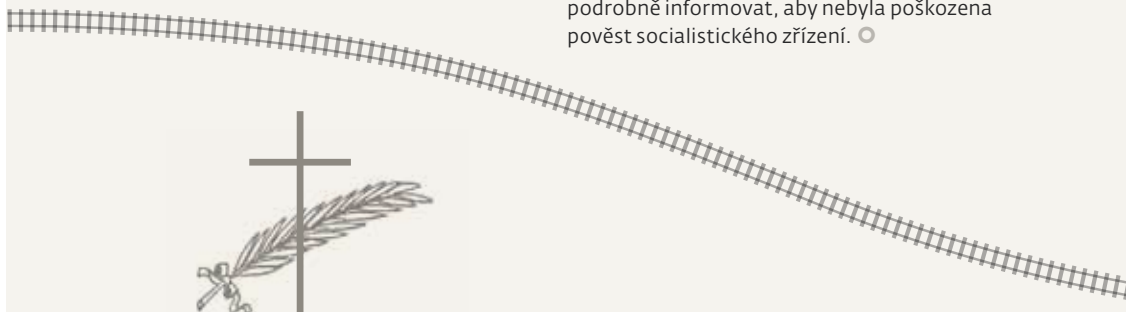
Jde o dosud nejtragičtější nehodu na tuzemské železnici. Stala se v podvečer 14. listopadu 1960 na trati z Pardubic do Hradce Králové. Zhruba kilometr a půl před stanicí Stéblová směrem na Pardubice se v podzimní tmě a mlze čelně srazil osobní vlak 608 tažený parní lokomotivou s motorovým osobním vlakem č. 653. Oba jely asi šedesátikilometrovou rychlostí. Následky srážky ještě umocnil požár, který vypukl poté, co žhavé uhlí vysypané z topeniště parního stroje zapálilo naftu unikající z motoráku. Nešťěstí si vyžádalo celkem 118 mrtvých a 110 zraněných.

Co této tragédii předcházelo? Vším stál předčasný výjezd vlaku 608 ze Stéblové bez svolení výpravčího. Právě sem krátce před tři čtvrtě na šest večer přijel vlak 608 z Liberce tažený parní lokomotivou. Ve stanici měl vyčkat na příjezd motorového vlaku 653, jenž se ke Stéblové blížil po jednokolejné trati od Pardubic.

Průvodčí vlaku však náhle dal znamení k odjezdu a ten se rozjel. Minul návštěvidlo v poloze Stůj!, rozřízl výhybku postavenou pro opačný směr a postupně nabíral rychlost. Z domku vyběhl vyděšený výpravčí a snažil se soupravu zastavit. Marně. Rozjetý vlak nestihl ani výhybkář na kole. Poslední šanci zabránit blížící se katastrofě bylo zastavit plně obsazený motorák od Pardubic na traťovém stanovišti kousek za Stéblovou. Telefon s příkazem se ale rozdrnčel v okamžiku, kdy už vlak projížděl pod jeho okny. Zhruba 1 500 metrů za Stéblovou se obě soupravy srazily.

Po záchranných pracích začalo vyšetřování. Průvodčí tvrdil, že v mlze zahlédl paprsek zeleného světla, který považoval za signál od výpravčího, a proto vydal pokyn k jízdě. To potvrdili i dva cestující. Výpravčí však nic takového udělat nemohl – nebyl totiž na nástupišti. Jak se pak ukázalo, signál nedal ani nikdo z vlakového personálu a zůstává dodnes záhadou.

Za viníky katastrofy soud označil členy posádky vlaku 608, kteří byli odsouzeni k několikaletým trestům vězení. Média o případu nesměla tehdy podrobně informovat, aby nebyla poškozena pověst socialistického zřízení. ○



Vážení čtenáři,

léto se nezadržitelně blíží a s ním i speciální letní nabídky společnosti České dráhy pro cestující. Vlajkovou lodí letního cestování je již tradičně Jízdenka na léto. Jízdenka, která svého držitele opravňuje ke 14 dnům plným zážitků na cestách našimi vlaky. Cena zůstává víc než příznivá – 990 Kč s In Kartou. Jako novinku pro tento rok představujeme variantu Jízdenky na léto pro děti. Za cenu 590 Kč tak umožníme prožít 14 dní prázdnin na cestách třeba s babičkou a dědečkem. K dispozici jsou samozřejmě i varianty sedmidenní a stále platí slevy pro držitele karet ISIC. Jízdenka platí od 1. července až do 31. srpna.

Pro ty, kteří se nechťejí vázat, nabízíme k letnímu cestování naše jízdenky Skupinová víkendová jízdenka celostátní i regionální a zároveň slevu pro skupinu s využitím objednávkového systému, který zajistí bezplatnou rezervaci a vyhrazení místa.

Cyklistům je určena celodenní jízdenka pro kolo za 99 Kč pro opakované cestování s jízdním kolem. Zároveň je v provozu všech 91 půjčoven jízdních kol ve 14 krajích, které s bicykly v perfektním stavu čekají na své zákazníky.

Léto také nabízí plno kulturních akcí a vlak je již tradičně jejich nedílnou součástí prostřednictvím jízdenky Vlak+, jež zajistí zlevněnou přepravu do místa akce. Letos zveme své zákazníky na festivaly Rock for people v Hradci Králové 4.–6. července, Vysočina fest v Jihlavě 5.–7. července a Colours of Ostrava 18.–21. 7. Na poslední jmenovaný dokonce premiérově České dráhy vypravují speciální vlak Colours expres, který pojedje 18. 7. po poledni z Prahy do Ostravy. Ve vlaku bude možné vyměnit vstupenku za pásku na ruku, a dostat se tak na festival bez čekání ve frontě. Zároveň v něm bude během cesty hrát živá kapela, proběhne autorské čtení a autogramiáda. Zpět do Prahy vyrazí 22. 7. dokonce dva zvláštní vlaky, jeden v časných ranních hodinách (3:10), druhý dopoledne (9:20).

Začátkem července nebude o zážitky nouze, kromě festivalů se v Praze 1.–6. července chystá Vsesokolský slet, na který jsou také připraveny jízdenky Vlak+, a dlouho očekávaný koncert Rolling Stones 4. 7. v Letňanech. České dráhy již nyní připravují maximum opatření, aby dostatečně zajistily přepravní kapacitu pro účastníky všech akcí.

Kdo má rád nostalgii a páru, může se vydat například na víkendové jízdy do oblasti Králického Sněžníku od 23. 6. do 29. 9. na trati Česká Třebová – Letohrad – Hanušovice, nebo třeba 6. 7. na nostalgickou jízdu Pernštejnské léto na trase Brno – Nedvědice.

Pro cestující, kteří se chtějí vydat do zahraničí, máme také pozitivní zprávy – od červnové změny JŘ se zrychlilo cestování mezi Prahou a Berlínem, vlaky kategorie EuroCity (EC) překonají vzdálenost mezi oběma hlavními městy za rekordní cestovní čas 4 hodiny 5 minut, respektive 4 hodiny 8 minut opačným směrem. Cesta do Hamburku se zkrátí na přibližně 6 a půl hodiny. Při ceně Včasné jízdenky Německo pro trasu z Prahy do Berlína – již od 369 Kč a z Prahy do Hamburku – již od 501 Kč nebrání tedy v cestě do těchto destinací našim zákazníkům téměř nic.

Třešničkou na dortu je Prezidentský vlak, jenž Národní technické muzeum připravilo ve spolupráci s Českými drahami a se ŽSR. Je složen ze železničních vozů, které v různých etapách sloužily československým prezidentům. Veřejnosti se představí od konce června do počátku září 2018 na 15 místech v ČR a SR.

Ať už se vypravíte v létě kamkoliv, přeji vám, aby vaše zážitky byly silné a abyste na ně dlouho rádi vzpomínali.



**Zuzana Čechová**

ředitelka odboru cenotvorby  
a produktové komunikace

## Milníky drážní historie Č(S)D

Vznik ČSD	1918
První tuzemské lokomotivy	1921
Mikádo	1926
Věžáky	1930
Motorové rychlíky	1936
Masarykův pohřeb	1937
Obsazení Sudet	1938
Odboj na kolejích	1940
Kořistní lokomotivy	1945
Zahájení elektrifikace	1949
Vrchol parní trakce	1950
TU47	1954
<b>Nehoda ve Stéblové</b>	<b>1960</b>
Vznik VUZ	1963
Nástup střídavé trakce	1963
Dodávky vozů z NDR	1964
T478.1	1964
ES 499.0	1974
Chuligáni ve vlaku	1985
Příjezd vlaků EC/IC	1990
Autovlak	1997
Vznik SŽDC	2003
Pendolino	2003
ČD railjet	2014
Vize	2019+





## Na Sodomkovo Mýto přijel i Stříbrný šíp

První červnová sobota připomněla všem zájemcům o dopravní historii ojedinělý odkaz geniálního karosáře a syna zakladatele autobusové firmy Karosa Josefa Sodomky. Již dvanáctý ročník velké společenské akce nazvané Sodomkovo Vysoké Mýto se tradičně odehrál nejen na hlavním náměstí Přemysla Otakara II., ale nově i v železniční zastávce Vysoké Mýto město. Právě tam dorazil z Prahy po desáté dopolední historický motorový vůz M 260.001 Stříbrný šíp národního dopravce České dráhy. Vlak sklídl velký ohlas u účastníků festivalu a po celý den několikrát pendloval mezi Vysokým Mýtem a Litomyšlím nebo Chocní. Zájemci o svezení si mohli zakoupit jízdenky jak na celou trasu z pražské Libně, tak i na jednotlivé traťové úseky. Letošní „sodomkovský“ festival se věnoval automobilismu, kultuře a životnímu stylu dvacátých až čtyřicátých let minulého století a navíc připomněl devadesáté výročí vyrobení prvního autobusu ve Vysokém Mýtě. (mah)



## Pavel Krtek zavítal na akce v rámci CER

Předseda představenstva ČD Pavel Krtek se 29. – 30. 5. zúčastnil dvou významných zasedání v rámci Společenství evropských železnic (CER). Nejprve zavítal na pozvání šéfa CERu a předsedy představenstva švédské dráhy SJ Cistera Fritzsóna do Stockholmu na Řídicí výbor CER. Jeho členové se zabývali například víceletým plánem EU, konkrétně jak dosáhnout na maximální objemy financí pro železnici, či novou úpravou evropské legislativy v oblasti práv cestujících. Na řadu přišel i „silniční balíček“ EU. CER lobuje za co nejúplnější harmonizaci silniční a železniční dopravy. Pavel Krtek přijel rovněž do Lisabonu na Regionální shromáždění UIC pro Evropu (RAE UIC). Vyhodnoceny byly nově navrhované projekty UIC pro rok 2019, především to, aby účast v nich byla co nejvyšší. Probírala se i vyšší efektivita UIC Europe. V rámci obou zasedání se uskutečnila řada dvoustranných jednání se zástupci DB, ÖBB, ZSSK na téma společných obchodních aktivit, například vyhodnocení výsledků na koridoru Vídeň – Praha – Berlín – Hamburk. Na snímku Pavel Krtek se šéfy ZSSK Filipem Hlubockým a ZSSK Cargo Martinem Vozárem. (red)



## Mattoni expres opět vyrazí, pojedje až do konce prázdnin

Motorové vozy M 262.043 a M 240.0100 otevřely letošní provoz na vlečce firmy Mattoni spojující stanici Vojkovice nad Ohří a areál Mattonky v Kyselce u Karlových Varů. Soupravu s vozem řady Balm vypravily České dráhy na tradiční Kyselské slavnosti, které se konaly v sobotu 26. května. Zvláštní vlak vyrazil z Chomutova a během dne ještě uskutečnil několik jízd mezi Mattonkou a Vojkovicemi. V centru obce nechyběl bohatý kulturní program včetně komentovaných prohlídek obnoveného areálu bývalých lázní. Národní dopravce vypravil do Kyselky speciální vlaky pod názvem Mattoni expres již loni v létě. Akce se tehdy setkala s velkým úspěchem. Letos vyjede Singrovka na vlečku, po které osobní vlaky běžně nejedí, 30. června a poté každou další sobotu až do konce letních prázdnin. Speciál vyrazí vždy z Karlových Varů. (hol)





## Parní vlak připomněl zrušení trati u Lovečkovic

Zubrnická museální železnice si připomněla smutné 40. výročí od ukončení provozu na lokální trati mezi Velkým Březnem a Lovečkovicemi. Při té příležitosti v sobotu 2. června na trať několikrát vyjel Expres Páni kluci v čele s parní lokomotivou 431.032, čtyřmi zařazenými vozy řady Bai z ČD Muzea v Lužné u Rakovníka a motorovou lokomotivou T 435.003. Vlak však vyrážel ze stanice Ústí nad Labem-Střekov a mířil do Zubrníc-Týniště. Krátce poté, co 27. května 1978 provoz na trati ustal, byly koleje ze Zubrníc-Týniště do Lovečkovic, Verneřic a Úštěku vytrhány. V Zubrnících proto na cestující čekala dvojice přípoj-

ných autobusů Škoda RTO. Kdo se nechtěl vypravit dál do Lovečkovic, mohl se pokochat historickými automobilovými skvosty především české provenience. Za zrušením trati kdysi stála nerentabilita provozu – předtím však byla do regionu zavedena souběžná autobusová linka, kterou si lidé oblíbili. Nyní se ZMŽ snaží o znovuzrození trasy do Lovečkovic. Pozemky vlastní, čeká jen na dotace. Termín, kdy bude provoz obnoven, ale není nikdo schopný říci. (hol)



## Železniční uzel Brno má být u řeky

Členové Centrální komise ministerstva dopravy vybrali variantu řešení přestavby celého železničního uzlu Brno. Na základě studií proveditelnosti, názoru odborníků a také vyjádření SŽDC a zástupců měst se brněnský železniční uzel přesune do polohy, která nese pracovní název Řeka, respektive Ab. Nové hlavní nádraží by pak bylo situováno zhruba v místě dnešního Dolního nádraží a autobusového nádraží Zvonařka poblíž řeky Svratky. Správce infrastruktury k tomu ještě zpracuje nezbytné technicko-ekonomické prověření průjezdnosti nákladní dopravy. Ministerstvo dopravy pak připraví podrobnou zprávu pro vládu, kde popíše výhody vybrané varianty. Náklady na celou přestavbu železničního uzlu jsou podle vybrané varianty Ab prozatím odhadovány na 43,1 miliardy korun, z čehož 40,8 miliardy půjde na železniční část a zbytek pak tvoří náklady související s městskou infrastrukturou. (mah)

## ČD se staly partnerem Evropských her

České dráhy se staly partnerem Evropských her handicapované mládeže Emil Open, které se opět po roce vrátily do Brna. Národní dopravce zajistil na začátku června pro soutěžící i jejich doprovod bezplatnou přepravu do dějiště konání her a zpět. Stovky účastníků z České republiky a dalších 16 evropských zemí zápolilo v atletice, bocce, plavání, golfu a boccii. Zahájení her se kromě dalších zúčastnil i ředitel brněnského Regionálního obchodního centra ČD Jiří Sysel. České dráhy jako jediný síťový dopravce ve velkém rozsahu zajišťuje přepravu osob s omezenou schopností pohybu a orientace a investuje do vybavení železničních vozidel, aby splňovala standardy této přepravy. Kromě toho ctí principy společenské odpovědnosti. (hol)



## Influenceri cestovali vlaky Českých drah

Služeb národního dopravce často využívají známé celebrity a sportovci z České republiky i zahraničí. Naposledy jeli vlaky Českých drah známí čeští influenceri, tedy lidé působící především na sociálních sítích Facebook a Instagram a jejichž příspěvky obvykle sledují a sdílejí desetitisíce lidí. Jednáctičlenná skupina, která se zabývá především módou, vyrazila v úterý 12. června z Prahy do Ostravy Pendolinem a posléze do továrny na výrobu klobouků TONAK v Novém Jičíně. Po exkurzi a návštěvě obřího firemního showroomu odcestovali influenceri mezinárodním expresem ČD Landek zpět do metropole. Ve skupině například nechyběla Česká Miss 2006 Renata Langmannová. ČD už s influencerky spolupracovaly při podzimní charitativní akci upozorňující na prevenci rakoviny prostaty Movember. (hol)

# Modernizace systémů ČD je pro nás výzvou

Modernizace odbavovacích systémů národního dopravce, integrace, zajímavé a úspěšné projekty anebo nízké počty schopných IT specialistů na trhu. O těchto i dalších tématech jsme hovořili s předsedou představenstva společnosti ČD – Informační systémy, dceřinky Českých drah, Miloslavem Kopeckým.

Josef Holec | Foto: Jan Chaloupka

## Můžete zhodnotit uplynulý rok z pohledu firmy, v jejímž čele stojíte?

Loňský rok byl spojený s řadou významných projektů pro naše klíčové zákazníky. Za to bych jim chtěl i touto cestou poděkovat. Kdybych měl jeden zmínit konkrétně, byl by to projekt na modernizaci odbavovacích systémů pro osobní přepravu Českých drah, pracovně známý pod názvem mISOP. Jde o živý program skládající se z celé řady projektů, které s sebou nesou spousty požadavků, a tedy i práce. Vzhledem ke kapacitám firmy musíme neustále zvažovat, jak se vejdem do smluvních dodávek a jak vyjdeme zákazníkovi, tedy mateřské společnosti, vstříc. Ale daří se.

## Byl odbavovací systém ČD už zastaralý?

ČD se rozhodly pro vylepšení odbavovacího systému, protože i konkurence na obdobných systémech pracuje a snaží se cestující zaujmout moderním odbavením. Národní dopravce přichází s novými věcmi velmi často. Jmenujme například Virtuální In Kartu, aplikaci Můj vlak, aplikace pro strojvedoucí a jiné. Všeobecně vzato portfolio produktů ČD-IS se v posledních letech značně rozšířilo. Dodáváme komplexní projekty s řešením naším i našich partnerů a v roli systémového integrátora a skupinového architekta za takové projekty ručíme. Odpovídáme za termín i za řádnou kvalitu.

## Jak dlouho ještě program mISOP potrvá?

Je plánován na pět let, začali jsme loni. Zcela pochopitelně by si ČD přály urychlení, protože železnice je konkurenční prostředí a moderní odbavení jednoznačně konkurenceschopnost posiluje. My se tomuto faktu snažíme vyjít vstříc. Projekt má logickou stavbu, něco urychlit lze, něco však jen velmi obtížně.

## ČD-IS stojí i za projektem In Karet s MAP strukturou, do níž lze nahrát doklady jiných integrovaných systémů...

Ano. Například z pohledu odbavení cestujících je přece výborné, když někdo dokáže zintegrovat dopravu a umožní cestujícímu se pohodlně dostat na jednu jízdenku více druhů dopravy z bodu A do bodu B. Odbaví se v jednom systému, na jednu kartu. Jednoduchý systém by měl být naším cílem a snem každého cestujícího a nejen jich. Zástupci jednotlivých krajských integrovaných systémů se na nás již obracují. Jsou rádi, že nyní mají partnera, který dokáže nabídnout celý konglomerát služeb prakticky na klíč. Integrace má smysl.

## Kdy si budou moci lidé koupit například jízdenku na MHD v pokladně ČD?

Vždy záleží na dohodě krajů a dopravců. Vedeme řadu jednání, leckde už se systém připravuje. Je nutné si uvědomit, že my jsme implementátor IT řešení, ale obchodní jednání od počátku až do uzavření dohod jde obvykle za ČD. My se nicméně zúčastňujeme trojstranných jednání. Technicky vzato jsme schopni celou akci provést v řádu několika málo měsíců. Vždy záleží na tom, co si kraje objednají. Řešení je připravené – podle přání zákazníka lze provést modifikaci.

Aktuálně se podílíme na projektu MOS (Multikanálový odbavovací systém, pozn. red.) pro Operátora ICT řešícím odbavení IDS v Praze a Středočeském kraji. Naším společným cílem s ČD je, že kupon na pražskou hromadnou dopravu si budou lidé moci koupit i v pokladně národního dopravce. Drtivá část CHAP-Su, ODP a část ČD-IS pracuje na vývoji odbavovacích systémů, změny jednoznačně přijdou a společně věříme, že budou zákazníkům vyhovovat.

## Které další projekty pochází z vaší dílny?

Kromě programu mISOP, obsahujícího 14 samostatných projektů, znovu zmíním virtuální In Kartu.

Můžete ji využívat v mobilu místo klasické plastové karty. Z dalších projektů nebo aplikací hotových jde například o nový web ČD, integrovanou zákaznickou databázi (IZDB), aplikaci Zaměstnanecké jízdní výhody, aplikaci Dokumenty k seznámení, implementaci EET do systémů ČD, zavedení tabletů pro strojvedoucí SIPS, implementaci nástroje pro podporu zadávání náhradní autobusové dopravy, začlenění tzv. reklamací na e-shopu a tím zrychlení celého procesu, automatizaci výkaznictví DPH či o aplikaci pro podporu vzdělávání (MED-IT). Aktuálně programujeme tzv. státní slevy do odbavovacího systému k 1. 9. 2018.

V poslední době jsme řešili i již zmíněné zavádění elektronické evidence tržeb. Spadla nám do náruče v období, kdy jsme se plně věnovali mISOPu a dalším projektům. Museli jsme zajistit i řešení EET pro ČD. Funkcionality týkající se zavádění se nám podařilo rozjet přesně v termínu, kdy začala EET platit. Dále vedle úkolů pro ČD realizujeme i řadu velkých projektů pro ostatní členy skupiny i mimo ni. Jde například o projekty pro ČD Cargo v oblasti Inteligentních vozů, nebo projekt na sledování energetické náročnosti hnacích vozidel, a společně s ČD-Telematikou realizujeme pro SŽDC projekt Technický pasport infrastruktury.

„IT je především o lidech, o dobré komunikaci a spolupráci. V těchto podmínkách jedeme asi dva roky, a přesto jsme dokázali formou akvizic firmu posílit a dodávat, co dodávat máme, včas a v požadované kvalitě.“





## MILOSLAV KOPECKÝ

Předseda představenstva ČD-IS Miloslav Kopecný maturoval na gymnáziu, následně na ČVUT studoval obor Ekonomika řízení výroby se zaměřením na počítače a získal titul Ing. Po vysoké škole si založil s kolegy IT firmu. Později pracoval i pro společnost Oracle. Od roku 2012 působí v ČD-Informační systémy. Rád sportuje, zajde do kina či divadla anebo si přečte dobrou knihu.



### **V jakém stavu jsou systémy ČD z pohledu kybernetické bezpečnosti?**

Jsou dobře zabezpečené. Blíže to ale z pochopitelných důvodů komentovat nemohu. Obecně vzato zákon o kybernetické bezpečnosti chce, abychom byli organizačně, profesně i technicky připraveni, že když se vyskytne bezpečnostní hrozba či riziko, poskytneme informace na centrální místo, které je sbírá a vyhodnocuje podle didaktického stromu. O bezpečnostních rizicích i incidentech víme a jsme chráněni. Máme na tuto problematiku vyčleněného specializovaného zaměstnance.

### **Potýkáte se s nedostatkem IT specialistů?**

Trefil jste se. Odborníci na IT se shání velmi těžko. Není to záležitost dneška, nedostatek začal být citelný před dvěma lety a postupně graduje. Chybí programátoři, analytici, architekti systémů. Zkrátka lidé, kteří umí vyrobit kvalitní software. Pohybujeme se na IT trhu, bavíme se s dodavateli a všude jsou na tom stejně. My jsme naprosto vytížení, lidé jedou na většinu kapacity. Chybí nám například seniorní specialisté vývoje a další odborníci. A pokud už je najdeme, jsou velmi drazí. Většina našich lidí k nám přišla na doporučení, na základě dlouhodobých a dobrých referencí.

### **Co jim umíte nabídnout?**

Práci na nejnovějších technologiích a projektech s celorepublikovým dosahem, což pro řadu lidí, kteří vyvíjejí software, je velmi důležité. Dále nabízíme podmínky, s nimiž dokážeme ostatním na trhu konkurovat. Firma je atraktivní a dovede pokrýt většinu požadavků na IT služby nejen od ČD, ale i externích zákazníků v oblasti dopravy. IT je, co se týče finančního hodnocení, stejně jako farmacie, nad průměrem. Headhunteri odhadují, že republika chybí okolo třiceti tisíc specialistů. To je ohromné číslo – Praha a Brno jsou na tom nejhůře. Funguje tu spousta firem, a nemají lidi, takže se různě pracovníci přetahují.

### **Proč nastal tento stav?**

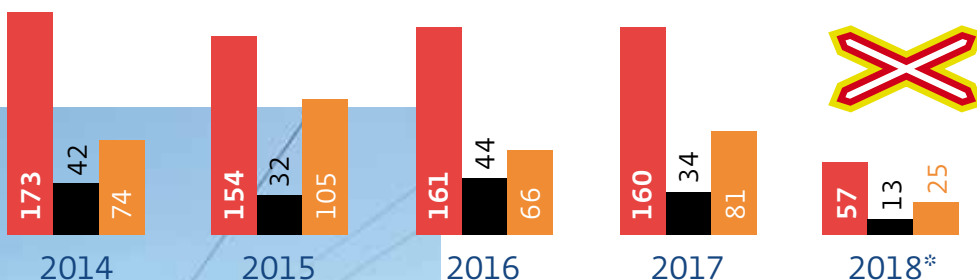
Bylo zvykem, že lidé byli na trhu volní a že pracovníci IT byli ochotní přejít z jedné firmy do druhé prakticky za stejných podmínek jen proto, že konkurence pracuje na zajímavějších projektech. Dobrý „ajťák“ totiž chce pracovat na zajímavých věcech. Jenže se začalo všeobecně tlačit na růst cen, IT firmy se dostaly do spirály, kde na konci je zvyšování cen výsledných produktů. Lidé jsou nyní v celé branži nejdražší. Jsou dražší než servery a počítačové sítě. Náš obor je o lidech, technika je komerční a je dostupná na celé zeměkouli, ale zaměstnanců se znalostí, kteří jsou primárním a také nejdražším zdrojem, je málo. Proto se o ně firmy perou, přetahují je za pomoci peněz, a výplaty v segmentu rostou. Nezapomínejme ale na to hlavní: IT je především o lidech, dobré komunikaci a spolupráci. V těchto podmínkách jedeme asi dva roky, a přesto jsme dokázali formou akvizic firmu posílit a dodávat, co dodávat máme, včas a v požadované kvalitě.

### **Umí pomoci i mateřská firma?**

Samozřejmě. Pomáhá tím, že dobře pracuje se svou značkou – běží reklamy, veřejnost vnímá ČD jako zajímavou firmu. Stalo se nám, že jsme narazili na zajímavého člověka a on velmi váhal, zda k nám jít, protože měl o Skupině ČD určité mínění. Nevěděl ale, že pracujeme na nejmodernějších technologiích, na zajímavých a perspektivních programech. Začal pracovat pro nás, získává určité know-how a násobně se zvedá jeho cena na trhu. Kromě toho u nás má dlouholetou perspektivu. Zaměstnáváme přes čtyři stovky lidí, jsme tedy větší IT firmou, která má zkušenosti. ○

# Cvičení ILCAD upozornilo na nekázeň řidičů

České dráhy se spolu se Správou železniční dopravní cesty připojily k Mezinárodnímu dni bezpečnosti na železničních přejezdech ILCAD 2018. Ten se uskutečnil počátkem června v pražské Michli. Při simulované dopravní nehodě na železničním přejezdu vjel řidič auta, který nerespektoval výstrahu, přímo pod rozjetý vlak. K mimořádné události vyjely složky IZS.



## NEHODY NA PŘEJEZDECH

Počet nehod | usmrceno | zraněno

\* stav k 31. 5. 2018

nehody, poté záchranáři poskytli neodkladnou první pomoc zraněným. Použili jsme i speciální, hydraulické, vyprošťovací zařízení k rozstříhání části karoserie,“ upřesnil na místě velitel zásahu s tím, že cestující z vlaku zranění nebyli.

### Letos opět hrozná čísla

Ostré výjezdy záchranářských složek k podobným událostem nejsou bohužel ničím výjimečným. Loni se takových nehod stalo 160 a za prvních pět měsíců letošního roku se statistika zastavila na čísle 57. „Přestože národní dopravce spolu se SŽDC v rámci projektů společenské odpovědnosti apelují na všechny účastníky silničního provozu, aby zbytečně neriskovali a věnovali se řádné řízení automobilů, jsou statistiky stále velmi znepokojující,“ zdůraznil Michal Štěpán, člen představenstva ČD odpovědný za úsek osobní dopravy. Připomněl, že jen loni na přejezdech zemřelo 34 lidí, dalších 81 osob bylo zraněno. Letos už ve vratcích aut zemřelo 13 lidí a 25 jich utrpělo zranění. „Dnes a denně se setkáváme s případy objíždění závor či vjíždění na železniční přejezd v době, kdy je v činnosti zabezpečovací zařízení. Řidiči zcela zbytečně riskují, následky jejich jednání bývají velmi tragické,“ doplnil generální ředitel SŽDC Jiří Svoboda.

Každý den přitom kamery umístěné na přejezdech zaznamenávají hazardní chování řidičů. Ani to nejdokonalejší zabezpečovací zařízení přejezdu nebude účinné, jestliže jej nebudou respektovat samotní řidiči. „SŽDC investuje značné finanční prostředky do zvýšení bezpečnosti na přejezdech, jen letos to bude více než osm set milionů korun do lepšího zabezpečení dvaosmdesáti úroňových křižování,“ vypočítal Jiří Svoboda. „Vedle modernizací nejstarších typů zabezpečovacích zařízení doplníme u dvacítky přejezdů závoru, na další čtyři přejezdy nainstalujeme výstražná světelná zařízení. Desítky dalších křižení projdou kompletní rekonstrukcí, která se zaměří také na povrch přejezdové konstrukce.“ Ze statistik za poslední roky vyplývá, že prakticky 99 procent všech nehod na přejezdech způsobí řidiči silničních vozidel. ○

Josef Holek | Foto: Jan Chaloupka

Na železničním přejezdu v Praze-Michli se ve čtvrtek 7. června simulovaně střetl osobní automobil Volvo S 40 s rychlíkem. Mimořádná událost si bohužel vyžádala jednu lidskou oběť, další z posádky vozu byl těžce zraněn. Řidič vyvázl jen s lehkým zraněním. Příčinou nehody bylo nerespektování výstrahy přejezdového zabezpečovacího zařízení. České dráhy se spolu se SŽDC touto formou zúčastni-

ly Mezinárodního dne bezpečnosti na železničních přejezdech ILCAD 2018.

Řidič volva vjel na přejezd v okamžiku, kdy se k němu blížil vlak. Následovala srážka, která vůz zcela zdemolovala. V autě cestovaly tři osoby, jedna srážku nepřežila, dvě byly zraněny. Nehoda byla oznámena dispečinku Integrovaného záchranného systému krátce po desáté hodině dopolední. K místu okamžitě vyjeli hasiči SŽDC i zdravotníci. „Hasiči museli po příjezdu na místo nejprve zabezpečit místo

## Drážní úřad informuje



### Kontrolní prohlídka tunelu

Ve středu 13. června 2018 jsme prostřednictvím plzeňského pracoviště vykonali kontrolní prohlídku stavby ejpovického tunelu. Ze závěrů této kontrolní prohlídky je zřejmé, že práce pokračují dle stavebního harmonogramu. Zatím nic nenasvědčuje tomu, že by tunel samotný nebo provoz v něm měl být z hlediska bezpečnosti jakkoliv narušen. Stavba tunelu Ejpovice je součástí modernizace III. tranzitního koridoru vedoucího z Prahy přes Plzeň do Německa. Předpokládá se, že jižní i severní trouba tunelu budou zprovozněny v průběhu posledního čtvrtletí tohoto roku, nejspíše pak k zahájení GVD 2018/2019.

### Neobvyklý přestupek

Dne 4. června 2018 nám byl Policií ČR předán neobvyklý přestupek. Ve vlaku Ex 141 Lan-dek se strhla „psí bitka“. Majitelky psů požádaly o pomoc vlakovou četou, ta přivolala policii. I když se pro všechny jednalo o nepříjemný zážitek, pro naše pracovníky jde o určité „zpestření“ oproti obvykle řešeným případům. Jeden ze psů utrpěl zranění, proto se majitelky dohodly na předání kontaktů. Z cestujících a vlakové čtyry nebyl nikdo zraněn.





## Třetí Léto na Bechyňce v duchu dvou výročí

Bobinka s Elinkou se po roce vracejí na naši nejstarší elektrifikovanou trať. Vlaky vedené elektrickou lokomotivou řady E 422.0 budou na vybraných spojích mezi Tábořem a Bechyňí jezdit každý víkend a o svátcích. Elektrický vůz řady EM 400.0 provoz doplní každých 14 dní. Pro letošní sezonu je připravena řada novinek, například nově zrekonstruovaná bechyňská remíza.

Josef Holec | Foto: autor

„Vítám vás na druhém bechyňském nádraží, neboť to první, staré, stojí před mostem,“ prohlásil v sobotu 16. června při zahájení již třetí sezony nostalgického projektu Českých drah s názvem Léto na Bechyňce herec, který ztvárnil vynálezce Křižíka. Železnice blíž k centru města, a tedy i nové nádraží bylo vybudováno v roce 1928, pětadvacet let poté, co byl na Bechyňce zahájen provoz. Tehdy totiž byl postaven i unikátní most přes údolí řeky Lužnice, který je společný pro automobily i vlaky. „Bechyňka tedy letos slaví i sto patnácté

výročí od zahájení provozu,“ doplnil Jiří Jeřeta, ředitel odboru obchodu osobní dopravy ČD.

### Znovuzrozená remíza

A na co se mohou návštěvníci letos těšit? Křižíkův elektrický vůz M 400.001 z roku 1903 bude vypravován zhruba každé dva týdny, vždy o víkendů nebo svátcích. Tarif ČD v něm neplatí a místa je nutné si předem rezervovat. Naopak historická souprava s Bobinkou E 422.0003 a dvěma vozy řady Balm bude jezdit každý víkend a o svátcích. Protože retro vlak nahradí vybrané běžné spoje, platí v nich standardní tarif ČD TR 10.

Letošní novinkou je opravená remíza v Bechyňi, pocházející z roku 1928. „S opravou jsme začali na začátku května a během tří týdnů bylo hotovo. Opravili jsme fasádu i interiér, vyměnili klempířské prvky a doplnili bytelná vrata. Jsou zde i nové dveře, které jsme vybourali z okna, takže vznikl další vstup z chodníku. Kompletně nové jsou i podlahy a okna. Kolej je kryta fošnami, které lze odebrat, pokud tam budeme chtít zajet s kolejovým vozidlem – například s Bobinkou a Elinkou,“ vyjmenoval Jiří Jeřeta. Uvnitř si mohli první návštěvníci užít modelové kolejiště Pavla Kohoutka, zatím v provizorních podmínkách. „19. srpna jej už hotové ukážeme veřejnosti. To bude v rámci oslavy 90. výročí vzniku mostu, kterému se říká Bechyňská duha,“ pozval zájemce Jiří Jeřeta.

### České dráhy zůstanou

Provoz na trati budou i po roce 2019 zajišťovat vlaky národního dopravce. Při zahájení to řekl Ivan Študlar, poradce pro dopravu hejtmanky Jihočeského kraje. „České dráhy to dělají dobře. Věnují nostalgii velkou pozornost a na trati Tábor – Bechyňe jsme toho svědky. Máme zájem, aby ČD dále zachovaly provoz na dráze v elektrické trakci, a proto rada kraje rozhodla o vyčlenění Bechyňky z provozního souboru elektrické trakce,“ uvedl. To znamená, že kraj zadá provoz napřímo národnímu dopravci na deset let, s možností prodloužení až na patnáct let. ○

### TERMÍNY JÍZD

**Elinka:** 30. 6., 5. 7., 14. 7., 28. 7., 11. 8., 19. 8., 25. 8., 15. a 16. 9. 2018

**Bobinka:** od 16. 6. do 16. 9. vždy v sobotu a neděli na těchto pravidelných osobních vlacích (vyjma 8. a 9. září z důvodu výluky):

28406 s odjezdem z Tábořa v 9:06  
28408 s odjezdem z Tábořa v 11:06  
28410 s odjezdem z Tábořa v 13:06  
28412 s odjezdem z Tábořa v 15:06  
28409 s odjezdem z Bechyňe v 10:03  
28411 s odjezdem z Bechyňe v 12:03  
28413 s odjezdem z Bechyňe v 14:03  
28415 s odjezdem z Bechyňe v 16:03

## Lanovka Českých drah na Ještěd prochází postupnou modernizací

Jediná visutá lanová dráha v majetku ČD, která spojuje liberecké předměstí Horní Hanychov s horským hotelem na Ještědu (1012 m n. m.), se postupně modernizuje. Podle jejího přednosty Vladimíra Štěpána v posledním půlroce vylepšili především stanici v Horním Hanychově. „Vyměnili jsme původní laťkové dveře, které již nešly repasovat. Výměnou prošly všechny vstupní dveře z venkovních prostor, což byla podmínka pro zateplení čekárny na zimu, která nebyla dosud vytápěna. V plánu máme i zateplení celé budovy v dolní stanici, kde je kromě čekárny a osobní pokladny ještě technologické zázemí. Naším cílem je zpříjemnit zákazníkům, kterých přibývá, čekání na jejich spoj hlavně v zimním období,“ řekl přednosta Štěpán.

### Zateplení čekárny

Nedávno zaměstnanci lanové dráhy svépomocí prováděli stavební práce související právě se zateplením čekárny. A navíc na nástupišti v Horním Hanychově chystají výměnu zábradlí. Provozovatel lanové dráhy se rozhodl pro výměnu zábradlí nejen v dolní, ale i horní stanici na Ještědu. Součástí různých vylepšení byla i likvidace původních dřevěných obkladů a jejich změna



za umělý povrch z marmolitu, takže nyní vypadají nástupiště již na první pohled lépe. Zároveň zmizely nevzhledné stavební otvory nad čekárnou v Horním Hanychově, takže při jízdě z Ještědu už naštěstí není vidět izolace stropu a nekazí tak dobrý dojem ze zážitkové jízdy lanovou dráhou. V dubnu se také na lanovce uskutečnila pravidelná jarní revize, která se prodloužila na dva týdny. Důvodem byla výměna přitažného lana. Podobná kontrola lan a celého zařízení se koná dvakrát do roka. Ta jarní je nicméně jednodušší než podzimní příprava na sezonu.

V podzimních měsících se při výluce sundává vždy jedna kabina, protože se na lanech musí zalít nové koncovky, zkontrolovat závěs kabiny a k tomu provést defektoskopii celého závěsu a čepů. Případné trhliny v závěsu je nutné opravit a vadné čepy vyměnit. Všechny tyto práce trvají podle náročnosti deset až dvanáct dnů. Letos na jaře technici vyměnili přitažné lano, jež vydrželo provoz celých dvanáct let. Na lanové dráze jsou hned tři druhy lan – nosná, vyměňovaná v roce 2011, tažná, která jsou nová z předloňska, a letos došlo také na přitažné. Tím má lanová dráha na několik let vystaráno. Dne 27. června oslaví 85. výročí zahájení provozu. (mah)



# Zlínský kraj chystá rozvoj veřejné dopravy

Zastavit negativní trend úbytku cestujících má pomoci plán optimalizace tamní dopravy. Zlínský kraj chce v rámci veřejné zakázky na poskytovatele dopravy posílit železniční regionální spoje a také linkovou autobusovou dopravu. Počítá i se zavedením rychlých páteřních spojů mezi většími městy v kraji. Současně se plánuje modernizace řady nádraží a také obnova důležité regionální dráhy ze Zlína do Otrokovic.



Martin Harák | Foto: autor

Přibližně 67 tisíc obyvatel Zlínského kraje vyjíždí denně mimo své trvalé bydliště a okolo deseti tisíc cestuje do sousedních krajů, odkud naopak na Zlínsko přijíždí necelých sedm tisíc cestujících. Podle dopravních průzkumů většina lidí jezdí do půl hodiny, část pak stráví na cestě až jednu hodinu. Důležitou úlohu ve veřejné dopravě na Zlínsku plní železniční doprava, kde kraj počítá s nabídkou silných přepravních vztahů a současně rychlými a četnými

spoji. Tím by se měla drážní doprava pro širší vrstvy zatraktivnit. Cílem je zastavit pokles přepravených cestujících v uplynulých letech, omezit individuální automobilovou dopravu a současně využít výhod železnice v dopravním systému Zlínského kraje.

Koncept optimalizace železniční dopravy na Zlínsku počítá s takzvanou základní sítí, která v zásadě odpovídá stávajícímu vedení vlaků, a dále doplňkovou sítí, která zavádí či posiluje rychlá regionální spojení v přepravních špičkách pracovních dnů v souladu s doprav-

ním plánem kraje. Jako typická spojení lze uvést například úseky Kroměříž – Zlín, respektive Zlín – Veselí nad Moravou. Plán počítá s vytvářením systematických a pravidelně se opakujících přestupních vazeb ve významných dopravních uzlech. Četnější nabídka spojení, ale také více spěšných vlaků a vylepšení přestupních vazeb by měly významně zkrátit reálné cestovní doby.

## Zvýšení četnosti spojů

Mezi plánované posilované úseky patří například Kroměříž – Hulín – Holešov, Otrokovice – Vizovice, Přerov – Staré Město u Uherského Hradiště či Valašské Meziříčí – Vsetín. Důležité mají být i systematické vazby, jež vznikají pravidelným setkáváním vlaků v dopravních uzlech opakovaně každou hodinu ve stejných minutových polohách. Vzájemně provazovány mají být vlaky různých směrů, které zároveň přejíždí mezi různými tratěmi. Tím vytváří regionální linky jako například Přerov – Zlín, Rožnov – Vsetín – Bylnice nebo Kroměříž – Zlín. Současně by mělo dojít k užšímu provázání spojů a zlepšení přestupních vazeb spojení ve Veselí nad Moravou, Uherském Hradišti a Uherském Brodě. Aby veřejná doprava kvalitně fungovala, je nutné navázat na vlaky autobusy linkové dopravy a naopak.

Železniční doprava ve Zlínském kraji dostane již letos řadu různých vylepšení. Mezi ně patří modernizace nádražních budov v Újezdci u Luhačovic, Hušticích nebo Kunovicích-Loučce. Stavbaři se chystají i na postupnou revitalizaci všech stanic a zastávek v úseku Otrokovice – Zlín – Vizovice, jenž by měl být časem elektrizován. Součástí této stavby by měl být také nový dopravní terminál ve Zlíně, kde se postaví nejen nové nádraží, ale i přílehlé přednádražní prostory. Zcela novou výpravní budovu by měly získat i Vizovice včetně bezbariérového přístupu na nové ostrovní nástupiště. ○

Zdroje: SŽDC, Transport Advisory

## Za Velkopopovickým kozlem budou jezdit vlaky národního dopravce

České dráhy se dohodly s Plzeňským Prazdrojem na obnovu provozu na vlečce ze Strančic do Velkých Popovic. Poslední vlak tu projel v roce 2005. Nyní bude od začátku prázdnin každou neděli zajíždět historický motorový vůz řady M 152.0 v režii národního dopravce na čerstvě zřízené nástupiště u velkopopovického pivovaru, který patří právě Prazdroji.

Ještě dříve na zhruba pět a půl kilometru dlouhou vlečku vyjel v sobotu 9. června historický parní vlak s lokomotivou 423.041, šestící vozů řad Ce a DRa a motorovou lokomotivou T 444.162. Přivezl totiž stovky lidí na zdejší pivní slavnosti Den Kozla. „Dlouho jsme se těšili. Je krásné, že si akce našla tolik příznivců i těch, kteří se do Velkých Popovic vypravili vlakem. Znovuobnovení vlečky po třinácti letech je pro nás velkým krokem. První jízda dopadla na výtečnou," zhodnotila Pavla Mášková z Plzeňského Prazdroje s tím, že přípravy na provoz trvalý rok.

Než mohla na poslední úsek ze Strančic vyrazit pára, projel celou trasu motorový vůz řady M 152.0. Nejprve na zkoušku 17. května a 7. června již na první prezentační jízdě. Mezi tím se však museli železničáři postarat o vlečku samotnou. „Na podzim jsme si zmapovali, v jakém stavu vlečka je. Vyměnili jsme některé pražce, bylo rovněž nutné vysekat některé zarostlé úseky a postavili jsme i jeden propus-



tek. Nedávno jsme dobetonovali některá návěstidla a okolní dopravní značení," vyjmenovala Mášková.

## Kvůli bezpečnosti pomalu

I přes péči, které se železnici v posledních týdnech dostalo, musela jet parní souprava s Velkým Bejkem velmi nízkou rychlostí, s ohledem na bezpečnost jela pomalu i zmíněná Karkulka. „Bylo to hlavně kvůli spádu 29 promile a kvůli bezpečnému zastavení před bránou pivovaru," vysvětlil Marek Plochý, manažer ČD Nostalgie. „Motorová lokomotiva byla na druhý konec soupravy nasazena proto, že vlak nesmí být sunutý. Trať je sklonově náročná a jsou na ní také nezabezpečené přejezdy."

Motorový vůz řady M 152.0 bude vyrážet každou neděli z pražského hlavního nádraží až do 30. září, vždy jen jednou za den. V balíčku s jízdenkou bude klasická prohlídka pivovaru a degustace nefiltrovaného a nepasterizovaného piva v místních sklepeních. Na veškeré dění dohlédne živý kozel Olda. (hol)



TÉMA

# Letní prázdniny s ČD: posilové vlaky a slevy

Léto je tady a s ním i prázdniny, období velkých hudebních festivalů, výletů za poznáním i železniční nostalgii. České dráhy se na příchod letní sezony dlouho připravují a chystají se posílit vybrané spoje. Přinášíme rovněž přehled akcí, které můžete s národním dopravcem navštívit. Třeba s Jízdenkou na léto v kapse, letos navíc i ve variantě pro děti.



Josef Holek | Foto: archiv ČD, colours.cz

Letní dovolená u moře nebere úplně každého. Zvláště pak, když Česko nabízí řadu atraktivních kulturních akcí a bezpočet míst k poznání. Za zážitky po českých, moravských a slezských zemích můžete díky jedné z nejhustších železničních sítí v Evropě vyrazit i vlakem Českých drah. Kromě toho se národní dopravce snaží oslovit i cestující, kteří přes rok cestují hlavně autem, a představit jim železnici jako zajímavou alternativu. Vlaky ČD můžete výhodně vyrazit nejen na výlety, ale i na hudební festivaly anebo za drážní nostalgii. Díky výhodným tarifním nabídkám nejsou jízdy ani finančně náročné. I letos totiž bude možné využít akční Jízdenku na léto, novinkou je verze pro děti do 15 let. Hodit se může i výhodná jízdenka Vlak+.

Národní dopravce se na letní provoz, kdy se tradičně zvyšuje počet volnočasových jízd, připravuje několik týdnů. Na některé akce tak budou vypraveny speciální vlaky, jinde budou posíleny. „V případě předvídatelných období zvýšených přeprav, které plynou z kalendáře, jsou v plánu řazení posily již zapracovány předem,“ konstatoval Michal Štěpán, člen představenstva ČD odpovědný za úsek osobní dopravy. Posily plánované do úrovně dostupných vozů jsou řešeny i ve vazbě na vývoj prodeje rezervací.

#### Matonni expres

Kdy:	30. 6. a dále každou sobotu až do 25. 8. 2018 včetně
Kde:	Karlovy Vary – Vojkovice n. Ohří – Kyselka a zpět
Vlak:	Motorový vůz M 240.0100

#### Zálohy do terénu

Data o obsazenosti jsou čerpána z rezervačního systému ČD. V případě mezinárodních vlaků musí lidé z provozu spoléhat na spolupráci zahraničních rezervačních pracovišť. „Žádáme informace o vývoji prodeje rezervací ve všech vlacích jedoucích do republiky. Komunikujeme zejména s MÁV-START a ZSSK, kde bývá převis hodně problémový,“ zmínila Luďka Hnulíková, ředitelka odboru provozu osobní dopravy ČD.

Obvykle jsou vlaky posíleny vozy nižší kvalitativní úrovně, než jsou uvedeny v plánovaném řazení. Posily jsou tvořeny zejména vozy řady B, jež však prošly nedávno částečnou úpravou interiéru. Zkrátka pro posily je využita veškerá dostupná záložní technika. Její počet není nekonečný, úzce souvisí s provozuschopným stavem vozidlového parku.

Z výše zmíněného je zřejmé, že ne všechny vlaky, u nichž je postupně signalizována limitní hranice obsazenosti, je možné posílit. ČD



#### Prezidentský vlak

Kdy a kde:	29. 6.–2. 7. Brno výstaviště, 4. 7. Bratislava, 5.–6. 7. Nitra, 7.–8. 7. Zvolen, 9. 7. Lučenec nebo Žilina, 10. 7. Žilina, 12.–13. 7. Košice, 16.–17. 7. Zlín, 19.–20. 7. Olomouc, 22.–23. 7. Pardubice, 28.–2. 9. Praha Masarykovo nádraží (areál NTM)
Vlak:	Loko: 464.202/464.008/477.043/475.179/751.010 + vozy ř. Aza 080, Aza 086, Salon 001, Ca aj.

tedy aktivují další opatření. Pokud je zvýšenou poptávkou možno rozložit do delšího časového úseku, využívají dostupné vozy opakovaně, i za cenu „nepotřebných“ protisměrných jízd. Vstoupí-li do procesu mimořádnost, operativně nasazují náhradní soupravy, například dojíždějící vlaky okamžitě vyjždí na nejbližší plánovaný odjezd postiženého spoje.

#### Včasné informování nutné

Naopak v případě, že se blíží jednotlivé akce, odvíjí se plánování posílení od konkrétních podmínek a času na přípravu. Na vybrané události – často kulturní či sportovní – s očekávaným hromadným přesunem diváků či dokonce účastníků, zajišťují odbory provozu osobní dopravy a obchodu osobní dopravy ČD pro odlehčení pravidelné dopravy i zvláštní vlaky. V tom případě žádá Generální ředitelství ČD po svých depech uvolnění maxima postradatelných záložních vozů, odsunutí oprav závad, které neohrožují bezpečnost provozu, a poskytnutí těchto vozů pro dispečerské posily. Obdobným způsobem postupují Regionální obchodní centra ČD (ROC) při posilování vlaků regionální dopravy při akcích v místech, která jsou obsluhována výhradně regionální dopravou. Tyto posily, ať již vozy, nebo zvláštní vlaky, nejsou zařazovány do rezervačního systému. Důležitá je však včasná informovanost veřejnosti tak, aby posilové vlaky skutečně plnily svou funkci a odlehčilo se pravidelné dopravě.

Za posilování a hromadnou přepravou stojí časově a logisticky náročné procesy vyžadující obrovské zkušenosti, kvalitu či entuziazmus provozních pracovníků. „Zvýšenou přepravu ČD zvládají, byť je to někdy za cenu sníženého komfortu cestování, protože přepravit najedou prakticky několik tisíc lidí opravdu komfortně dost dobře nejde,“ zhodnotil Michal Štěpán situaci nedávno na stránkách Železničáře

(12/2018). Mnohokrát však ČD předvedly, že posily a vůbec hromadnou přepravu zvládají bravurně. Důkazem budiž nedávné přepravení tisíců turistů Pochodu Praha – Prčice. Tehdy vyrazilo na trasu přes 24 tisíc lidí. Většina z nich se posleze bezproblémově vracela domů zpět právě vlaky ČD. Bohaté zkušenosti mají zaměstnanci ČD i s přepravou sportovních fanoušků. Zde často ke slovu přichází nejen posila vozová, ale i policejní.

#### Jihočeské léto s párou

Kdy:	21. a 22. 7., 28. a 29. 7. 2018
Kde:	Blatná – Strakonice, Blatná – Nepomuk, Blatná – Břežnice
Vlak:	Loko. 354.195+vozy ř. Ce

#### Na Stouny i za Harlejáři

Národní dopravce se v těchto dnech připravuje na několik velkých akcí. „Na XVI. všesokolský slet na začátku prázdnin se chystáme vypravit tři zvláštní vlaky a vcelku dost posilových vozů. Dále budeme vypravovat z Prahy do Ostravy jeden speciál na festival Colours of Ostrava, na zpět vyrazí dva. Posilovat budeme i na festival Mighty Sounds v Táboře a řadu dalších kulturních událostí,“ uvedla Luďka Hnulíková. Už nyní je jasné, že extra vozy dostanou i spoje, které míří do Prahy ve středu 4. července. Proč? Vystoupí tu Rolling Stones. O den později pak v metropoli začíná třídenní oslava 115. výročí značky Harley-Davidson. „Podle možností vlaky posilujeme tehdy, pokud nás kontaktuje pořadatel akce. U regionálních věcí spolupracujeme s jednotlivými ROC a na ty další pak upozorní kolegové ze Zákaznického personálu,“ zmínila Luďka Hnulíková princip posilování spojů.

Letošní množství různých hromadných akcí o prázdninách bude do jisté míry znamenat generální zkoušku před začátkem školního roku. To totiž začnou v prostředcích hromadné přepravy platit 75% slevy pro studenty a seniory







## JÍZDENKA NA LÉTO

Procestujte s Jízdenkou na léto celou ČR. Speciální jízdenka se stala za poslední tři roky existence hitem. Cestujícím totiž umožňuje cestování za výrazně nižší cenu. 790 korun je základní cena u týdenní varianty, s In Kartou s jakoukoliv zákaznickou aplikací nebo průkazem ISIC je cena o sto korun nižší. Děti do 15 let zaplatí 390 korun. Čtrnáctidenní verze vyjde na 1 190 korun, s In Kartou nebo s jakoukoliv zákaznickou aplikací nebo průkazem ISIC pak 990 korun. Děti do 15 let zaplatí bezmála šest set korun. Jízdenka platí ve 2. třídě všech vlaků během zvolené doby platnosti. Jízdenky jsou již v prodeji, platit budou od začátku července do konce srpna. Využít je možné i standardní nabídky. Například Skupinovou víkendovou jízdenku pro celostátní i regionální dopravu anebo Celodenní jízdenku, opět pro cestování po celé zemi anebo jen v regionu. Stále jsou platné i slevy pro skupiny – do 5 osob je možné jízdenky zakoupit na pokladně či u průvodčího, pro 6 a více cestujících je nutné využít objednávkový systém – k tomu dostanete místenky zdarma. V létě, v době zvýšených přeprav, se opravdu hodí.

### Telčské parní léto

Kdy:	28. a 29. 7., 4. a 5. 8., 11. a 12. 8. 2018
Kde:	Telč – Třešť a zpět a Telč – Slavonice a zpět / Telč – Kostelec u Jihlavy a zpět a Telč – Třešť – Dačice – Telč
Vlak:	Lokomotiva 310.093 + vozy Ci

a všichni dopravci logicky očekávají zvýšený zájem o své služby. „Protože nepůjde o nahodilé akce, ale plošný proces, bude na něj třeba reagovat úpravou plánovaného řazení. Posílíme spoje, které jsou dnes, podle informací vlakových čet a sčítání, již s kapacitou na hraně,“ uvedl Michal Štěpán. Převís se projeví, kvůli příjemcům slev, také v páteční a nedělní odpolední či sobotní a pondělní ranní špičce. Pak nezbyvá než postupovat jako v případě mimořádností a operativně nasazovat pomalejší a méně komfortní vozy do doby, než dorazí nové vozy pro dálkovou i regionální dopravu. U některých vlaků však nebude posila možná z technických nebo provozních důvodů. To se týká zejména ucelených souprav – jednotek.

### Léto na Bechyňce

Kdy:	30. 6., 5. 7., 14. 7., 28. 7., 11. 8., 19. 8., 25. 8., 8. 9., 15. a 16. 9.
Kde:	Tábor – Bechyně a zpět
Vlak:	Vůz řady EM 400.001

Je třeba ale zmínit, že nasazení starších vozů neznamená, že by se národní dopravce o svou flotilu dříve nestaral. Naopak: většinu vagonů revitalizuje a bude je v případě předikované zvýšené poptávky nasazovat. Jen za loňský rok například prošlo rukama správkářů osmdesát osobních vozů řad A<sup>449</sup>, B<sup>249</sup>, BDs<sup>449</sup> a Bee<sup>243</sup>. Další stovka vagonů stejných řad (vyjma Bee<sup>243</sup>) bude hotová letos. Nemluvě o modernizacích vozů řad Bmz dříve odkoupených od ÖBB.

Vlakem ČD můžete vyrazit za zážitky do přírody i za kulturou či sportem. Proto přijměte pozvání na akce, které pro vás připravil národní dopravce anebo jeho partneři. Sezona vyvrcholí na konci září v Českých Budějovicích. ČD tu oslaví svátek železničářů Národním dnem železnice. A co je možné zažít do té doby? Přinášíme velký přehled včetně zajímavých tarifních nabídek. ○

## VLAKEM NA FESTIVALY S VLAKEM+

Ušetřit můžete i na cestování na letní open air festivaly. Na pražský XVI. všesokolský slet, Rock for People v Hradci Králové, Vysočina fest v Jihlavě anebo na Sázavafest ve Světlé nad Sázavou můžete vyrazit levněji s výhodnou zpáteční jízdenkou Vlak+. Všesokolský slet se uskuteční 1. – 6. července, Rock for People 4. – 6. července, Vysočina fest 5. – 7. července a Sázava fest 26. – 28. července. Na festivaly a Všesokolský slet je možné vyrazit s Vlak+ se slevou 25%, na Rock for People navíc získáte slevu 15% na vstupném, na Vysočina festu se můžete občerstvit jedním pivem, resp. nápojem zdarma. Pokud vyrazíte na LétoFest a prokážete se In Kartou, budete mít lístek za 700 Kč.

## SPOJE COLOURS EXPRES

Na festival Colours of Ostrava vypraví České dráhy z Prahy speciální vlak Colours Expres. Vyjede 18. 7., ve 12:28 z Prahy hl. n. a zastaví v Kolíně, Pardubicích hl. n., České Třebové, Ostravě-Svinově a Ostravě hl. n. Jízdu ukončí ve stanici Ostrava střed, která je v docházkové vzdálenosti od festivalového areálu. Nazpět pojedou spoje dva: 22. 7. ve 3.10 a v 9.20. Noční vyjede ze stanice Ostrava střed a zastaví v Ostravě hl. n., Ostravě-Svinově, Olomouci hl. n., Zábřehu na Moravě, České Třebové, Ústí nad Orlicí, Chocní, Pardubicích hl. n., Přelouči, Kolíně, Praze-Libni a jízdu ukončí v Praze hl. n. Dopolední pojedou z Ostravy hl. n. do Ostravy-Svinova a dále do České Třebové, Chocně, Pardubic hl. n., Kolína, Prahy-Libně a cílové stanice Praha hl. n.



## PREZIDENTSKÝ VLAKE

Národní technické muzeum ve spolupráci s Českými drahami a se Železnicí Slovenské republiky připravilo při příležitosti stého výročí založení Československé republiky unikátní projekt Prezidentského vlaku, který bude od 28. června do 3. září 2018 k vidění na tratích a nádražích Česka a Slovenska. Veřejnost tak bude mít možnost zhlédnout naprosto unikátní soupravu složenou mimo jiné ze tří salonních vozů bývalých československých prezidentů – Aza 086 (vyroben pro následníka trůnu Františka Ferdinanda d'Este), Aza 080 (pro prezidenta T. G. Masaryka) a vůz řady Salon vyrobený ve vagónce v Görllitzu. Součástí vlaku bude i vůz řady Ca 4-5086. V čele pojedou parní lokomotiva 464.202. Termíny a místa najdete v tabulce.

## NOSTALGIE JE ZÁKLAD

Příjemné prázdninové zážitky nabízí nostalgické jízdy historických vlaků. Jako každý rok připravily České dráhy ve spolupráci se svými partnery řadu akcí. Milovníci železniční historie i výletníci mohou vyrazit na výlety soupravami taženými parními lokomotivami, anebo historickými motorovými vozy. Velkým lákadlem je opět nasazení více než sto let starého elektrického vozu Elinka z dílny Františka Křížka na Bechyňce.





# Pohled z vlaku: unikátní projekt sbírá fanoušky už třetí rok

Třetím rokem běží úspěšný projekt Českých drah Pohled z vlaku. Za tu dobu si našel řadu příznivců ze všech koutů republiky i ze světa, vždyť jen profil na YouTube navštívily bezmála dva miliony lidí. Dalšími statisíci návštěvníků se může pochlubit i webová stránka. Jak se ale připravuje každý konkrétní díl? Vypravili jsme se to zjistit na vlastní kůži.



Josef Holek | Foto: autor

Na otřepané přísloví, že nejhezčí podívaná z vlaku je ze stanoviště strojvedoucího, upozorňuje veřejnost projekt Pohled z vlaku, jehož hlavním partnerem a spolurealizátorem jsou České dráhy. Redakce Železničáře měla jedinečnou možnost se s tvůrci unikátního projektu vypravit do terénu a seznámit se s přípravou jednoho z dílů.

Slunce v tom květnovém dnu pere do zátylku a okolo motorového vozu řady 854 v DKV Praha pozorují zvláštní cvrkot. Všimám si hlavně muže, který s hadříkem čistí místo mezi nárazníky. Má už v tom praxi a práce mu jde od ruky. „To proto, aby zachytné zařízení kamery bezvadně přilnulo k povrchu,“ přibližuje prvotní úkon Pavel Mojžíš, lídr projektového týmu. Autoři mají zkušenosti a rozsáhlou soupravu speciálních držáků s jisticím systémem. Vědí tedy, kam mohou kameru připevnit. Pokud si nejsou jisti, provedou kontrolní zaměření několik týdnů před natáčením. „Prostor si očistíme, kameru připevníme na držák a zajistíme proti pádu,“ popisuje dále.

## Natáčení zhatil roj

Pohled z vlaku je připravován ze čtyř kamer, kdy jedna sleduje strojvedoucího, druhá snímá pohled z čela soupravy, třetí pozoruje podvozek a čtvrtá zabírá konec vlaku. „O žádnou jsme ještě nepřišli, vždycky jsme je dovezli v pořádku. Stalo se nám jen, že se sklopily,“ vypráví Mojžíš.

Špatná aretace nemusí být jedinou zradou. Několik cest museli tvůrci zopakovat třeba kvůli nečekanému mrhnutí. Stačí kapka na objektivu jedné kamery. To samé platí o hmyzu. Roj mušek například zastavil natáčení jízdy Pendolina z Františkových Lázní do Plzně. „Nestačí přetočit jen jednu kameru, musíme jet všechny, aby bylo synchronizované prostředí. Těžko uděláte tři záběry na sluníčku s modrým nebem a jeden se zataženým počasím,“ vysvětluje Mojžíš.

## Stopky na kameru

Než se ale vůbec kamery dostanou na vlak, musí tým zvážit řadu okolností. Důležité například je, aby jel po slunci a to nezapadlo dřívě, než souprava dorazí do cíle. A než je vlak nastojen a připraven, zabere práce na stojícím voze zhruba hodinu. „Naopak demontáž zvládneme za pár desítek vteřin,“ zmiňuje Mojžíš. „Rekord na přípravu je deset minut. Naštěstí to máme v oku, takže jsme si kamery i dobře postavili.“ Řada videí má více než hodinovou délku.

Tvůrci používají malé outdoorové kamery s Full HD rozlišením. V čele vlaku se navíc veze modul GPS. Zaznamenává souřadnice, takže ve výsledku si můžete na mapě kliknout a pohled se posune na požadované místo. Kromě toho se divák dozví, jak vysokou jede vlak rychlostí. Další nutností jsou záložní zdroje energie a kapacitní paměťové karty – dvě hodiny nepřetržitého záznamu prý nejsou problémem.

To už ale vyrážíme z Vršovíc na nedaleké nádraží, cílem je Tanvald. Sotva se motorový vůz řady 854 dá do pohybu, oběhne kameraman všechny kamery a ukáže jim na stopkách čas. Synchronizuje totiž obrazy. „Pustím kameru, zároveň pustím stopky, ukáží si je na kameru a poté si ve střihu poskládám obrazy ze čtyř kamer do čtyř stop a podle času srovnám,“ říká mi už ve vlaku. Tím dočílí možnosti přepínání mezi pohledy v reálném čase.



## CO JE NA WEBU ČD

- význam návěstí na trati
- názvy zastávek
- informace o zajímavostech, které jsou zrovna vidět
- rychlost vlaku a aktuální poloha
- technické informace o spoji i železnici
- rozhovor se strojvedoucím
- virtuální prohlídka kolejových vozidel (na portálu BlueTrains)

## Z Krkonoš ke klávesnicím

Cestující si nás nevnímají, kamery jsou nenápadné. Neznamená to však, že by je nepostřehli. Prý se jen štábu občas zeptají, co České dráhy chystají. „Reakce jsou vždy kladné,“ směje se Pavel Mojžíš. „Podle jakého klíče se vybírají mapované trati? „Jsme fanoušci železnice, takže vybíráme ty, o kterých si myslíme, že jsou zajímavé. To platí i pro vozidla. Svými tipy může přispět i veřejnost,“ konstatuje.

Krkonoše volají, Pavel se svým kolegou rychle vystupují z vlaku, každý sbírá dvě kamery. Nelhali, demontáž jim skutečně zabrala pár vteřin. Nyní je však čeká několikátý denní práce ve střihu. Práci budu mít i já, autor textů o okolí i trati samotné, fotograf, programátor, grafik a další. ○





### JOSEF SCHRÖTTER

Po vyučení elektromechanikem v AŽD Brno v roce 1967 začal pracovat u tehdejších ČSD u Sdělovací a zabezpečovací distance Střední dráhy Olomouc, kde prošel řadou profesí a funkcí. Od roku 1986 působil na FMD, později pak na Ústředním ředitelství ČSD a Generálním ředitelství ČD. Od roku 2004 pracoval v AŽD Praha ve funkci náměstka obchodního ředitele, a to až do svého odchodu do důchodu v roce 2015. Věnuje se psaní knih, odborných článků a psychotronice.

## Od železnice zamířil k psychotronice

Většinu profesního života pracoval na železnici. Vyučil se elektromechanikem sdělovacích a zabezpečovacích zařízení, dálkově vystudoval střední a vysokou dopravní školu, a také pražský Bankovní institut. Jeho velkým koníčkem po celý život zůstává psaní. A to nejen o železnici, ale také o léčitelství, kde již vydal řadu titulů.

Martin Harák | Foto: autor

Na otázku, jak se dostal k psaní o železnici, odpovídá, že začátek se datuje do roku 1988. Šlo o ryze odbornou knihu, která nesla dlouhý název „Otázky a odpovědi ze zabezpečovací techniky na železnici“. Vydalo ji tehdejší Nakladatelství dopravy a spojů a brzy byla rozebrána. „Satisfakcí pro mě bylo, že se používala u pracovních zkoušek na výkonných jednotkách tehdejších ČSD a na středních školách. V té době jsem ale budoval rodinné zázemí a na další psaní jsem neměl čas, proto jsem se věnoval pouze dopisovatelské činnosti do odborných časopisů, původní časopis Železni-

čář nevyjímaje,“ vzpomíná na začátky Schrötter. Touha psát knihy z něj ale nevyprchávala, a tak když s manželkou dostavěli rodinný dům na Kladensku a přestěhovali se do něj, začal opět literárně tvořit.

### Vznik tandemu spisovatel – ilustrátor

Josef měl nápad „dělat“ knihy jinak než někteří kolegové, spisovatelé. „Rozhodl jsem se vytvářet každou publikaci přímo s některým z ilustrátorů. Dodat fotografické přílohy umí asi každý, ale ilustrované knihy malířem „na míru“ mají jinou dynamiku. Přes přítele ve sdružení FISAIC jsem začal poptávat někoho, kdo se zabývá železničními ilustrace-

mi. Tak jsem se dostal k Bohuslavu Fultnerovi, signalistovi ze Žatce, s nímž jsem vytvořil celou řadu titulů.“ Nejprve spolu napsali a nakreslili knihu Svět lokomotiv, kde první vydání mělo náklad tři tisíce výtisků, ale s dotisky se vyšplhalo až na deset tisíc prodaných kusů. Následovala další díla jako například Od kóněsprežky po supervlaky, Železnici přes mosty a tunely a jejich poslední společný titul Železnici kolem světa vyšel před loňskými Vánoci. Před třemi lety vytvořil inženýr Schrötter knihu Pozor přijíždí vlak s akademickým malířem Jiřím Boudou. Se známým grafikem spolupracoval v dřívější době ještě jako zaměstnanec AŽD Praha na tvorbě několika stolních a nástěnných kalendářů.

### Dopisovatelem Železničáře

Nadaný autor železničních knih má také zkušenosti ze železniční novinářiny. V době, kdy pracoval v bývalé Střední dráze v Olomouci, byl dopisovatelem celostátního Železničáře, který vydávalo nakladatelství NADAS. Spolupracoval s bývalou šéfkou porevolučního Železničáře Irenou Pospíšilovou, jež tehdy vedla regionální železniční periodikum Trať družby, a v neposlední řadě psal tematické články do Železniční techniky. V době porevoluční založili s odborníkem a historikem Mojmírem Krejčíříkem časopis Nová železniční technika – název měl evokovat nejen obnovené periodikum, ale věnoval se i novým technologiím. Navíc se Schrötter věnuje expertízám zabezpečovacích zařízení. „V poslední době se zaměřuji na problematiku evropského a národního vlakového zabezpečovače a využití kolejových obvodů, které jsou svým způsobem strážci tratí, obzvláště těch, které jsou řízeny z centrálních dispečerských pracovišť.“

### Cesta k psychotronice

Nedílnou součástí aktivit Josefa Schröttera představuje psychotronika a alternativní medicína. V této oblasti se pohybuje od poloviny osmdesátých let a v roce 1993 se stal členem české delegace na osmém kongresu pro výzkum psychotroniky v USA. Vystoupil tam s přednáškou, která se věnovala vlivu geopatogenních zón na bezpečnost dopravy. „K psychotronice jsem přišel víceméně náhodou. V Šumperku, kde jsem nějaký čas bydlel, jsem jednou zahlédl opraváře, jak pomocí nějakých drátů hledá vodovodní potrubí pod povrchem silnice. Napadlo mě, že by to mohlo fungovat i na hledání zabezpečovacích kabelů. Zkusil jsem to a ono to fungovalo! Začal jsem docházet na přednášky o patogenních zónách, psychotronice, seznámil se se zajímavými lidmi a postupy a sám začal využívat automatickou kresbu, jíž zjišťuji anomálie v lidském těle,“ zasvěceně hovoří o dalším hobby.

Zároveň ale i pomáhá zájemcům, kteří mají zdravotní problémy, a pokouší se jim stanovit diagnózu a bioenergetickým přenosem je léčí. Navíc se zabývá lokalizací geopatogenních zón, což se zdravotním stavem přímo souvisí. „Někdo může mít třeba postel na špatném místě a magnetické záření negativně ovlivňuje jeho zdravotní stav. Vždy hledám příčinu potíží dotyčného, aby se mu problém za dva měsíce nevrátil,“ dodává na závěr Josef Schrötter. ○





# Železná Ruda-Alžbětín vs. Špičák

Nestává se často, abychom navštívili dvě nádražní restaurace v těsné blízkosti jednoho města. Tentokrát se to však podařilo v Železné Rudě. Vypravili jsme se otestovat dva podniky, které nabízejí své služby u trati č. 183 a jsou na dohled hory Špičák. Vyplatí se tu v parných dnech posedět a vychutnávat železniční provoz v kulisách divoké šumavské přírody?

Josef Holek | Foto: autor

## Elizabeth na čáře

Víte, že výpravní budovu stanice Železná Ruda-Alžbětín protíná státní hranice? Že v jedné půlce sedí česká výpravčí a v druhé, bavorské, je muzeum? Ne? Nevadí. Musím se ale přiznat, že mě jedinečnost stavby neláká zdaleka tolik jako kus poctivého jídla a dobře vychlazené pivo. Po prostudování jídelního lístku zjišťuji, že obojí nabízí česká nádražní restaurace s až poetickým názvem Elisabeth.

Poté co vysupím schody do prvního patra, usedám u stolu rustikálního vzhledu. Okolo mě se hosté baví především německy, hbitý číšník ale přichází s úsměvem a českým jazykem na rtech. Ze seznamu několika hotovek mi padá do oka guláš. Ostatně se traduje, že podle guláše poznáte kvalitu hospodské kuchyně. Objednávám navrch cibulku, bez níž se nemohu v kulinařském zážitku masového pokrmu obejít. K jídlu si poručím Budvar. Mám čas si vychutnat čisté prostředí, velká okna navíc zaručují skvělý výhled na celé hraniční nádraží. Jen občas se tu mihne motorák



- výtečné jídlo
- dobře ošetřené a vychlazené pivo
- čisté prostředí
- milá, rychlá obsluha
- přívětivé ceny
- výhled na vlaky



- silný zápach z kuchyně

osobního vlaku bavorského dopravce, rychlíky z Prahy sem několikrát denně vypravují i České dráhy. Kochání se dráhou mi však kazí až příliš silný zápach přepáleného oleje z kuchyně. Celkový dobrý dojem je tak ten tam.

## Vaří pro pořizky

Je to škoda, hlad sice mám jako pověstný vlk, ale kuchyňský odér překrývá vůni, kterou nabízí čerstvě nakrájená cibulka a guláš na mém talíři. Pohled na něj je přitom skutečně nádherný – velká porce masa a šesti ce obřích knedlíků. Takhle oběd spláchnu za pár minut a raději mizím. Ještě před tím ale za výtečný pokrm a pivo zaplatím solidních 150 korun i s dýškem.

Na hranicích s Bavorskem si na nic nehrají. Chcete dobré jídlo, klid, výhled na vlaky? V Alžbětíně bez problému. Porce vskutku šumavsky poctivé, jídlo je velice chutné a ke všemu rychle naservírované. K tomu popijete kvalitně ošetřený Budvar. Obsluha působí mile, ceny nejsou našponované o vysokohorskou přírážku. Nebýt toho zápachu z kuchyně, cítil bych se tu opravdu komfortně a třeba utratil i nějaký peníz navíc.



## Útulně na Špičáku

Nádražní hospoda ve stanici Špičák sází na vesnický retro styl s dřevěnými lavičkami a masivními stoly. Nádraží je nedávno rekonstruované, takže unijní mánie s modrým zábradlím dorazila už i do šumavských končin. Ve spleti trubek by se jeden zamotal a pomalu ani do restaurace netrefil. A o hodně by přišel.

Venkovní posezení vzhledem k mizernému počasí nevyužívám, raději se uchyluji do tepla restaurace a objednávám utopence. Pan hostinský je rychle zpátky s macatým buřtem, ještě objednávám orosenou Plzeň a pouštím se do jídla. Jak mě mírně dráždila muzika hrající z reproduktoru kdesi u vstupu, teď mě vyloženě vytáčí. Kdyby alespoň hráli rock, country anebo alespoň dechovku, když už sedím uprostřed Šumavy a společnost mi dělá vesnické prostředí. Ne, takhle mi konzumaci výborného utopence doplňuje moderní popík sřízený bezpečně reklam a moderátor regionálního rádia s mizernými sykvkami i projevem.

### Na talíři česká klasika

Čert vezmi pulsující reproduktory. Hlavně že je tu teplo, říkám si, když spolknou poslední sousto a dorazím poslední hlt piva. Snažím se rozsedět, za okny do ulice je znát prudký déšť, Špičák se halí do mlhy a já bych se rád podíval na soupravu ČD, jejíž příjezd drážní rozhlas avizuje. Bohužel, směrem na perón je jen jedno okno, a to u pípy. Klopím raději zrak do jídelničky, který mě příjemně překvapuje. Na-

bízejí tu pstruha, kapra a další gastronomické speciality české kuchyně. Ceny jsou možná mírně vyšší než průměrné, ale ne natolik, aby si je většina zákazníků nemohla občas dovolit. Půllitr nepasterizovaného „géčka“ si pan hostinský cení na 33 korun, stejnou cifru počítá za černého Kozla. Plzeňský prazdroj je o 12 korun dražší. Za hermelín si účtuje běžných 55 korun, utopence vyjde na slušných 45 korun.



Kdybych málem neohluchnul, byl by můj – pravda, ryze subjektivní – dojem ze špičácké nádražky daleko lepší. Útulná a čistá restaurace slibuje klid. Provozovatel je slušný a o hosty se stará pečlivě. Veskrze výtečný výsledek kazí jen absence výhledu na vlaky a již zmiňované hlasité rádio. Věřím ale, že více asertivní nebo nahlučlí jedinci si dovedou s tímto nedostatkem rychle poradit. ○



- milá a vstřícná obsluha
- teplo a vcelku útulno
- stylové prostředí
- férové ceny



- hlasité rádio
- není vidět na železnici



Pohled na vchod do nádražní restaurace z nástupiště na Špičáku



# Za kouzelnými vesničkami Ligurské riviéry

Přístav Riomaggiore →



Když se řekne Itálie, většině lidí se kromě moře a pláží vybaví ještě pizza, špagety, skvělé víno, Římské koloseum, Benátky, sportovním fandům několik slavných fotbalových týmů a lyžařům také hory v Dolomitech. Tato krásná země však nabízí i něco dalšího, co zatím zůstává většině českých turistů ukryto. Jde o malebné vesničky na Ligurské riviéře. My jsme se tam vypravili a dopřáli si tak jedinečný cestovatelský zážitek.

Radek Hortenský | Foto: autor

Již dlouho jsem se chtěl podívat na Ligurskou riviéru, zvláště pak do části Cinque Terre neboli pět zemí. Jedná se o pět kouzelných vesniček přilepených na strmých útesech a od roku 1997 zařazených do kulturního dědictví UNESCO. Jako výchozí bod jsme zvolili nedaleké město La Spezia. Odložili jsme bágly do apartmánu a vyrazíme do vesničky Vernazza. Vědom si toho, že moře bude po levé straně ve směru jízdy, usedám pro lepší výhled u okna. Vlak se dává do pohybu a vjíždí do tunelu, ze kterého snad už ani nevyjede. Alespoň to tak vypadá. Jen v krátkých záblescích občas spatřím moře. A tak když zastavíme ve Vernazze, samozřejmě zase v tunelu, vystupujeme. Je začátek října, ale zdá se, že těm turistům to jaksi nikdo neřekl, a tak se pro nás poněkud překvapivě proplétáme davy lidí pestrobarevnými uličkami dolu k přístavu. Zrovna připlouvá do přístavu další loď a davy tak opět houstnou.

Nad přístavem na asi 70metrovém útesu se tyčí Castelo di Doria. Vyrážíme k němu. Zaplatíme vstup, ale nelitujeme. Z věže pevnosti je překrásný rozhled na celé město a pobřeží. Bohužel není úplně ideální počasí, nad pevninou se valí těžké mraky. Přemýšlíme, co dál, zpátky k vlaku přes ty masy lidí se nám nechce. Je sice zataženo, ale neprší, a tak se rozhodujeme vyrazit po pěší stezce podél pobřeží do nedalekého Monterosso al Mare. Míjíme mýtný domek, ač obsazen i s nezbytným ceníkem, nikdo po nás nic nepožaduje, a proto stoupáme podél vinic až snad k nebesům. Není to nic pro lenochy. Naštěstí je zde mnoho výhledů, které strategicky využívám, abych se mohl alespoň trochu vydýchat. Již po chvíli však vzpomí-

nám na pohodlnost přeplněného vlaku. Ale co, je čas, a pokud mě neskolí infarkt, tak půjdu. Cestou mě uklidňují i cedule s vysvětlením, co mám dělat v případě úrazu a jak komunikovat s posádkou záchranářského vrtulníku. V každém případě doporučuji pořádnou obuv – je to bývalá koží stezka, příkrá a občas i jištěná řetězy nebo nepříliš pevným dřevěným zábradlím.

## Rozvláčné Monterosso al Mare

Po náročné cestě vcházíme do Monterosso al Mare. Toto městečko se mi ve všech pěti líbilo nejméně. Ne, že by nebylo kouzelné, ale už to nejsou ty různobarevné domky nalepené na útesu. Je takové rozvláčné, nicméně má i své klady: dělají zde skvělou pizzu a mají zde rozlehlé pláže. Žádné čvachtání mezi uváza-



Pohled na vesničku Vernazza z Castelo di Doria

← Nádraží Corniglia

nými čluny, jak jsem to viděl v ostatních městečkách, opravdové skutečné oblázkové pláže. A tak, i když je zataženo a nevlídně, rodilý Ital by asi právě vytáhl norkový kožík, vrháme se nebojácně do vln. Stálo to za to.

K večeru se spokojeni vracíme do La Spezie a vyrážíme na obhlídku města. Dojdeme až do přístavu, kde bych rád pořídil pár nočních fotek. Jeho velká část je ovšem vojenské pásmo, kde se fotit nesmí, a tak raději vyrážíme někam posedět. Míjíme do místního baru a objednáváme si pivo, které nám majitel nejdříve dá ochutnat. Když nám sklenici se zlatavým mokem přinese, zvědavě se ptá, odkudpak jsme přijeli. Jen co prozradíme, že z Česka, ozve se mohutný nářek. Něco ve stylu: „Z Čech? A to pijete ty naše italské patoky, vždyť tam máte tak skvělá piva, já tam byl, znám to tam.“ Snažíme se ho uklidnit, že v každé zemi chceme ochutnat místní piva, ať jsou jakákoliv. Pořád nechápe a po deseti minutách lamentování nechápavě odchází.





Romantická zákoutí městečka Corniglia



Nádraží Monterosso al Mare →



### Do Manaroly po svých

Ráno vyrážíme opět vlakem do městečka Riomaggiore. Krásné barevné městečko na útesu. Díky tomu, že jsme zde časně, tak zde není příliš turistů. Jen na fotografování jsem tady trochu brzy. Pestrobarevné domky jsou ještě ve stínu. Couráme se městečkem, kde snad není kousek rovné plochy a i malá dodávka záchranky stojí na svahu tak, že snad správně posazená moucha by ji dokázala překulit. Prostě kouzelné. Z Riomaggiore do Manarola a dále pak Corniglia vede pobřežní promenáda. Bohužel je zavřená, a tak do Manaroly vyrážíme opět přes kopec po svých. Zase až k nebesům. Nevíme přesně kudy. Vzpomínám na skvělé české turistické značení. Místní nás posílají až ke vzdálené silnici, a tak se vydáváme po nějaké cestičce, která občas zmizí, mezi vinohrady. I díky tomu můžeme sledovat zajímavé pozemní lanovky, pomocí nichž se místní vinaři dostávají na svá terasovitá políčka, normálně skoro nepřístupná. Až když se vydrápeme

po hodince a půl úplně nahoru, čeká nás nemilé překvapení v podobě zamčené brány. Co teď? Vrátit se? Zvítězí vojenský výcvik. Branku přelézáme a ještě prudším klesáním scházíme do Manaroly. Cestou se nám naskýtají neskutečně krásné výhledy na místní pobřeží. Manarola je podle mě nejkrásnější městečko z Cinque Terre. Proplétáme se úzkými barevnými uličkami a mě napadá myšlenka, jak zde těch 350 stálých obyvatel vlastně žije. V době, kdy je každý zvyklý přijet autem až před dům, aby nemusel udělat o krok navíc, tady musí lidé kličkovat pěšky nahoru a dolů.

### Po dřině skvělé víno

Na útesu naproti srdci města usedáme do restaurace a objednáváme si místní vyhlášené víno. Přinesou nám ho i s místním sýrem, opečeným chlebem, uzeninou a zeleninou. Ostatně to byl můj sen, sednout si s čarokrásným romantickým výhledem a ochutnat místní gastronomii. V tu chvíli mě nezajímá, jak se dostaneme domů, ani co mě čeká v práci. Žiji pro tento okamžik, teď a tady, prostě skvělá duchovní očista. Škoda jen, že vše musí jednou skončit. I my se zvedáme a pokračujeme v naší cestě. Po zjištění, že do Corniglia je to zdolání cca dalších 400 výškových metrů, a vzhledem k tomu, že se udělalo neskutečně hezky, odjíždíme na pláž do Monterosso al Mare. Sluníčko pálí, moře láká, a tak se vrháme do vln.

K večeru vyrážíme do posledního městečka Corniglia. Nachází se na vysokém útesu. Snad i proto zde nejdeme až k moři. Navzdory tomu má městečko kouzelnou atmosféru, a to nejenom svými úzkými křivolakými uličkami, ale i díky skupince místních žen pleťoucích svetr a navzájem si sdělujících úchvatné novinky dne. Prostě takový starý předchůdce sociálních sítí. Zapadající slunce až mysticky nasvítí vchod do nedalekého kostelíka, jako by paprsek slunce chtěl říct, vstupte do svatostánku. Paprsky odrážející se od mořské hladiny byly opravdu kouzelné...

Z městeček jsem prošel jenom kousek, ale přesto mě nadchly až neskutečnou atmosférou. Jestli mohu radit všem romantikům, vezměte své drahé polovičky a jedte do Cinque Terre. Budete nadšeni. ◉

### TERASY, VÍNO A OLIVY

Cinque Terre je skalnatá pobřežní oblast na Italské riviéře, respektive v její východní části nazývané Riviera di Levante. Oblast leží v severozápadní části Itálie v Janovském zálivu podél pobřeží Ligurského moře. Zahrnuje celkem pět obcí – Riomaggiore, Manarola, Corniglia, Vernazza a Monterosso al Mare. Vyznačují se terasovitě postavenými domy na skalních útesech, staršího i novějšího data. Od roku 1997 je Cinque Terre součástí světového dědictví UNESCO. V roce 1999 zde byl na ploše 38,6 km<sup>2</sup> vyhlášen Národní park Cinque Terre. Oblast je typická skalnatým pobřežím a strmými útesy. Na skalních terasách se pěstuje vinná réva a olivy. Jednotlivé vrchy mají nadmořskou výšku mezi 500



Pomocí těchto strojů se vinaři dostávají na jinak skoro nepřístupné vinice.

až 800 m n. m. K nejvyšším vrcholům náleží Monte Malpertuso (812 m) nad Vernazzou.

Zdroj: wikipedia





Škodoväcké lokomotivy první generace spojené s počátky elektrifikace začaly koncem osmdesátých let nahrazovat Peršingy s tyristorovou regulací.

# Z Prahy do České Třebové elektricky už 60 let

Elektrizace na železničních tratích v českých zemích má počátek v roce 1903, kdy se rozjely první vlaky z Tábora do Bechyně. O osm let později Bechyňku následovala místní dráha z Rybníka do Lipna nad Vltavou. Těmito smělými počiny však na dlouhou dobu další elektrizace na železnici ustala. Příčinou byla nejen první světová válka, ale také pozvolný vývoj tehdejší elektrotechniky a hledání vhodných možností k další elektrizaci. Ta se v plné míře uplatnila až v 50. letech minulého století. Právě před šedesáti lety byl otevřen další úsek na strategické spojnici ze Slovenska a elektrické vlaky začaly jezdit z České Třebové až do Prahy.

Martin Žabka | Foto: Martin Harák, Ondřej Řepka  
a Státní oblastní archiv v Plzni - Fond ŠKODA Plzeň

Další pokus o elektrizaci nastal v roce 1927 na prvních úsecích pražských spojek. Než ale hovořit o systematické rozsáhlejší elektrizaci tratí, neboť šlo v podstatě jen o několik stanic a traťových úseků v rámci Prahy, jehož cílem bylo zejména eliminovat zakoupení centra města od parních lokomotiv. Přestože ve 30. letech byl vývoj dalších elektrických zařízení již na poměrně slušné úrovni, zmařila další projekty na elektrizaci našich drah okupace a příchod druhé světové války. Teprve po jejím konci a následném příchodu plánovaného socialistického hospodářství, spojených s obrovským vzestupem přeprav konaných v té době

výhradně po železnici, vyvstala potřeba na zefektivnění a zrychlení dopravy. Zelenou dostala už skutečná elektrizace československé železniční sítě, s níž se začalo již ve druhé polovině čtyřicátých let na Slovensku. V roce 1946 totiž byla vládním usnesením schválena elektrizace prvního tisíce kilometrů tratí ČSD trakční soustavou o stejnosměrném napětí 3000 V.

## Začátek na východě republiky

Volba logicky padla na hlavní dopravní tepnu, zvanou Trať družby, mezi Žilinou a Čiernou nad Tisou, kudy proudily denně desítky nákladních vlaků z a do bývalého Sovětského svazu. Jako první byla stavba zahájena na trakčně nejnáročnějších úsecích na Slovensku, kde se vlaky šplhají až do nadmořské výšky 895 metrů. V roce

1953 byl zahájen elektrický provoz na prvním úseku mezi Varínem a Žilinou, přičemž v dalších letech měděná pavučina rychle překonala také štrbskou rampu. Současně byly zahájeny první práce také na české straně mezi Prahou a Českou Třebovou. Jako termín zahájení elektrického provozu na tomto úseku byl stanoven podzim roku 1957, přičemž byly vyvinuty veškeré snahy tento plán splnit za každou cenu. Bohužel i za cenu nedokonalých přípravných prací, což se během stavby mnohokrát projevilo. A poté způsobilo i nemalé potíže, které posunuly zahájení pravidelného provozu o několik měsíců.

Jedním z hlavních problémů byly nedostatečné projektové a přípravné práce, proto se stávalo, že na některém ze stavebních úseků nebyl k dispozici potřebný počet pracovníků, nebo





*Bobina před Českou Třebovou a Pantograf v pražském Hloubětíně v 60. letech 20. století*

naopak chyběl na staveništi materiál, jenž nebyl včas objednán či dodán. Kvůli tomu soustavně docházelo ke skluzům oproti plánu. Tehdy se všechno bralo „politicky“, a tak ke 40. výročí Velké říjnové socialistické revoluce, tedy 7. listopadu 1957, projel podle plánu první elektrický vlak z Prahy až do České Třebové, avšak běžný provoz musel být odložen až na rok následující. Důvod byl jednoduchý. Dokončena nebyla celá řada staveb včetně trakčního vedení v řadě stanic, zejména pak byla hotova pouze polovina měníren. Teprve 19. března 1958 byl zahájen provoz osobních vlaků v elektrické trakci a od dubna pak na trať začaly vyjíždět první nákladní vlaky vedené elegantními stroji řady E 499.0, přezdívanými Bobiny. Provoz v té době zajišťovala depa Praha hlavní nádraží

a Česká Třebová a až později většina výkonů přešla z Lokodepa Praha hlavní do depa Praha střed, kde byla od šedesátých let soustředěna až do jeho zániku počátkem nového tisíciletí většina elektrických lokomotiv.

### Bobiny doplnily další stroje

V dalších letech pak byly postupně elektrizovány také páteřní tratě pro vozbu uhelných vlaků ze severních Čech, což si vynutilo dodávky dalších typů lokomotiv. Objevovat se začaly také mezi Prahou a Českou Třebovou. V roce 1957 byl v návaznosti na řadu E 499.0 vyroben prototyp odvozené univerzální elektrické lokomotivy E 499.1. Šedesátka těchto strojů byla dodána ČSD v letech 1959 a 1960. Tyto stroje pomohly starším „nulkovým“ Bobinám zejména v osobní dopravě. Pro dopravu nákladních vlaků, kterých v té době jezdilo skutečně obrovské množství, vyjelo po dvou prototypech z roku 1958 v letech 1961 a 1962 dalších 148 strojů vylepšené řady E 669.1. Šlo o šestinápravové lokomotivy o hmotnosti 124 tun a s vynikajícími adhezními schopnostmi, které byly schopny utáhnout doslova celé nádraží, a proto se v provozu udržely, byť již v malé míře, až do dnešních dnů. Na tyto stroje, zvané Šestikoláci, téměř plynule navázala v letech 1963 až 1965 řada E 669.2, která byla síce dodána převážně na Moravu a Slovensko, část strojů však sloužila také v České Třebové,



↑ Setkání staré parní a nové elektrické trakce v Kolíně v březnu 1968

↓ Typická podoba rychlíku v půlce sedmdesátých let. V jejich čele kralovaly nulkové a jedničkové Bobiny, často s čely ověšenými tehdejší propagandou.



odkud zajižďely přes Prahu až do Berouna, Benešova a Kralup nad Vltavou.

### Nástup Pantografů a Syslů

Plánované hospodářství a stále větší rozmach produkce výrobních gigantů, z nichž celá řada měla svá sídla také v Praze, zaměstnávala desetitisíce dělníků dojíždějících z blízkého i vzdáleného okolí. Byly tak kladeny stále větší požadavky na příměstskou dopravu v okolí Prahy. Vybudován tak byl automatický blok na kolínské trati, který umožňoval výrazné zvýšení propustnosti trati. Vystala tak rovněž potřeba adekvátních vozidel s rychlými rozjezdy ze zastávek, zkrácení pobytů v nich na minimum pomocí centrálního zavírání dveří a také možnosti rychlých obrátů v koncových stanicích. Budoucnost tak spočívala v elektrických jednotkách řady EM 475.1 (dnes 451), jejíž dva prototypy označené jako EM 475.0 byly dodány v roce 1959. Po celé řadě zkoušek a následném provozu na trati z Prahy do Pardubic byla po vyhodnocení všech zkušeností vyrobena v šedesátých letech série čtyřdílných elektrických jednotek se dvěma hnacími a dvěma vloženými vozy.

Pantografy, jak se jednotkám přezdívalo, se staly stejně jako Bobiny a Šestikoláci nejtýpějšími vozidly kolínské trati. Z později dodávaných strojů lze uvést elektrické lokomotivy původní řady E 499.2 (dnes 150), které od roku 1978 ohromovaly svým výkonem 4000 kW

a dopravovaly nejtěžší rychlíky. Jejich součástí bývaly také sovětské širokorozchodné vozy typické svým větším průjezdným profilem. Na konci osmdesátých let se na třebovské trati ve velkém rozšířila původní řada E 499.3 (dnes 163), kterou můžeme potkávat dodnes. Současnost pak patří v regionální dopravě CityElefantům řady 471, respektive push-pull soupravám se zmiňovanými Peršingy řady 163, přírodně řídicími vozy zvanými Sysel.

Rychlíková a nákladní doprava je dnes natolik pestrá, co se týče vozidel i dopravců, že by vystačila na samostatné pojednání. Jedno je však jisté, současný provoz na trati z Prahy do České Třebové, označené číslem 010, má dnes jen pramálo společného s tím, když tam před šedesáti lety najížděly své první kilometry nové Bobiny, tehdejší pýcha ČSD. Vše se zrychlilo, zmodernizovalo a z trati, dnes součástí prvního železničního koridoru, se stala jedna z nejvytíženějších v České republice. ○



# „Durante le fermate nelle stazioni è vietato servirsi della ritratta!“

František Tyllšar

Je dobré znát cizí jazyk. Zvláště pokud cestujete do ciziny. Vždyť i u nás v Čechách se říká: „Kolik jazyků znáš, tolikrát jsi člověkem“. Větu v úvodu tohoto povídání používám vždy, když se chci pochlubit svojí bravurní znalostí italštiny. Většinu poslouchajících přesvědčí. A vůbec nevádí, že je jediná delší, kterou jsem se při cestách vlakem naučil. Bohužel. Ale o tom až později...

My železničáři si cestování užíváme dosyta v rámci svých pracovních povinností. Cestujeme rádi, ve vlaku se cítíme jako ryba ve vodě. Přidáme-li k tomu výhodné mezinárodní jízdenky FIP, nelze se ani divit, že kolegy potkáme na mnohých nádražích Evropy.

Železnici známe do posledního šroubku, a tak by se mohlo stát, že nás nemá na kolejích co překvapit. A to ani v případě, že se ocitneme v roli cestujícího. Opak je však pravdou. Cestování vlakem za hranice všedních dnů může být i pro ostříleného cestovatele veliké dobrodružství.

První věc, která vás ve světě zaskočí, je hlášení staničního rozhlasu. Například ve Vídni je to ještě legrace. Dobře srozumitelná němčina není až takový problém. Ale například v italské Bologni, to je jiné kafe. Na první poslech jsem ani nechápal, jak to může někdo tak rychle vyslovit, natož abych pochopil byt jen základní smysl. Ale už po pár hodinách vám změní neznámých slovíček přijde známá a hlášení dává alespoň základní smysl. Jenže mezitím vám už jeden až dva přípoje ujely, a tak byt se zpožděním pokračujete dál ve své cestě.

Stojí to ale za to. Žádná cestovka vám zemi nepřiblíží, tak jako cestování vlakem po vlastní ose. Sedíte v kupé a vaši spolucestující jsou

běžní Italové, jedoucí do škol, za prací nebo jen tak na výlet. Povídají si a občas vás osloví. Mám tyhle rozhovory rád, a i přesto, že znám jen pár základních italských slovíček a frází, vždy je to docela příjemné. Tedy téměř vždy!

Jednou před dvaceti roky jsem takto cestoval osobním vlakem z Rimini na jih do Pescary. Jela se mnou manželka a dvě děti. Tehdy ještě v předškolním věku. Do kupé si k nám přisedly dvě řádové sestry. Černý hábit a na krku snad půlmetrový dřevěný kříž, který mohl pamatovat doby bez železnic. Vše bylo v pohodě



Cuzgel 2011

až do chvíle, kdy se sestry rozhodly věnovat nám mimořádnou laskavost. Vzaly ten starý, na první pohled nevábně vypadající kříž a dovolily dětem, aby ho políbily.

„Ne!“ zareagoval jsem okamžitě.

V očích sester zazářily blesky a hrom jejich hlasu na mě seslal snad to nejkrutější prokletí od samého ďábla. Ďábel měl naštěstí jiné starosti, a proto i po letech mohu psát tyto řádky.

Další specialitu italských železnic „FS“ jsem poznal při své první cestě na ostrov Ischia...

Náš Euronight z Vídne do Říma jel mimořádně přesně. Probudil jsem se v lůžkovém voze

do nádherného slunného dne. Ještě pár tunelů a budeme v cíli. Poprvé načas. A tak se i stalo.

Vzápětí jsem pochopil proč. Náš vlak byl jediný na celé trati. Všechny informační tabule totiž shodně hlásaly nepříjemnou zprávu: „Časově neomezená stávka železničářů FS“. Tedy až na jedinou. Na té svítila známá přítelkyně Billa Gatese v modrém hábitu a s kosou „Blue Death“, hlásající anglickou frází „Fatal error“.

Nádraží plné lidí, před informacemi snad dvěstěhlavá fronta a před pokladnou jediného fungujícího dopravce, soukromé společnosti Eurostar, ještě delší. Navíc se nehýbala – všechny Eurostary jsou vyprodány!

Co teď? Nebudeme-li včas v Neapoli, nestihneme trajekt na ostrov a vidina nocování na tamním nádraží nebyla vůbec lákavá. Naštěstí na přič světem existuje něco jako železničářská kolegialita. Rukama nohama jsme vysvětlili vlakovodoucímu Eurostaru naši situaci. A dodnes nevím, zda zapůsobila více naše výřečnost, nebo karton plzeňské dvanáctky, ale prostě nás nechal jet „na stojáka“ ve služebním voze.

Souprava, která vzhledem připomínala mladšího bratra českého Pendolina, se pomalu rozjela labyrintem římských výhybek. Během chvilky dosáhla stošedesátikilometrové rychlosti. Při dvoustovce jsme uznale pokyvovali hlavami. Při dvě stě padesáti jsme již zářili nadšením a při rychlosti 300 km/h si již všichni fotili displej informačního systému. To bylo něco! Nakonec jsme byli v Neapoli o dvě hodiny dříve než plánovaným rychlíkem...

PS: Věta napsaná v nadpise znamená: „Během pobytu ve stanici je zakázáno používat záchod.“ Najdete ji na každém WC, kde platí, že „ve stanici nelze.“ ☺

## PŘEČETLI JSME ZA VÁS

### Cesta vlakem z Prahy do Tábora se po roce 2021 zkrátí na hodinu

Správa železniční dopravní cesty zahájila modernizaci koridorové trati mezi Sudoměrci u Tábora a Voticemi na Benešovsku. Díky investici za 7,2 miliardy korun bez DPH tudy budou moci od roku 2021 jezdit vlaky rychlostí až 160 kilometrů za hodinu, což zkrátí jízdní doby expresů mezi Prahou a Tábořem na jednu hodinu. Jde o jednu z posledních součástí staveb na čtvrtém tranzitním koridoru, který spojuje Německo a Rakousko přes Děčín, Prahu a České Budějovice. Na dosud jednokolejné úseku přibude druhá kolej, dva tunely a také nová železniční stanice Červený Újezd. Stavební práce by měly být dokončeny v roce 2021. Rychlost vlaků se zvýší na 160 km/h, což umožní zkrátit jízdní doby expresů mezi Prahou a Tábořem na jednu hodinu. Trať Sudoměřice – Votice z velké části vybočí ze stávající stopy, což přinese zkrácení trasy o dva kilometry. **ČTK 5. 6. 2018**

### PID zahrne letos na podzim všechny středočeské trati

Ve středních Čechách se chystá poslední velké rozšíření Pražské integrované dopravy na železnici. Oblast PID se rozšíří za dnešní sedmé pásmo až na hranice kraje. Vyplývá to z první velké změny jízdního řádu, která platí od 10. 6. „Na samotné rozšíření integrované oblasti dojde nejspíš se začátkem školního roku. Do vlivu PID spadnou všechny zbylé tratě, které se nevešly do stávajících pásem. Nejvíce jich bude v oblastech Mladoboleslava, Nymburska, Kolínska, Kutnohorska, Benešovska, Příbramska a Rakovnicka,“ uvedl mluvčí ROPIDu. Celý plán musí schválit orgány Středočeského kraje. Pro Pražany a obyvatele kraje znamená integrace mimo jiné levnější cestování mezi Prahou a okolím. Tarif PID je totiž výrazně nižší než běžné jízdné Českých drah. Například obyčejná jízdenka ČD z pražského smíchovského nádraží do Berouna stojí 69 korun, jednotlivá jízdenka PID vyjde na 46 korun. **zdopravy.cz 12. 6. 2018**

### Pendolina jsou stále prémiová, teď dostávají nový interiér

Vlaky Pendolino představují pro České dráhy i po téměř 13 letech provozu prémiové vozy a dopravce je plánuje i do dalších let nasazovat na expresní linky. Řekl to mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. Nyní procházejí celkovou modernizací, která by u jedné soupravy měla vyjít zhruba na 35 milionů korun. První opravené vlaky vyjely do provozu už loni. Pendolina, která jsou právě v opravě, dopravce nahrazuje vlaky v podobě klasické soupravy vedené lokomotivou. Modernizován je nyní také vlak, který v červenci 2014 narazil ve Studénce na Novojičínsku do polského kamionu, který vjel na červenou na přejezd. Oprava silně poškozené soupravy stála přes 200 milionů korun, přičemž řídicí vůz soupravy musel být z velké části vyroben znovu. Na jaře letošního roku se souprava vrátila z italské továrny Alstom do Česka. České dráhy ji však do provozu vrátí až po celkové modernizaci interiéru. **ČTK, E15 28. 5. 2018**



# NABÍDKA PRO SENIORY

**Chorvatsko – Drvenik**  
**Hotely: Zagreb, Plaža, Aroma Botanika 2-4 lůžkové pokoje a apartmány**  
**16. 9.–25. 9. 2018 autobusem 10 dní s polopenzí**

Cena 5 200 Kč dospělí, dítě 3–12 let 4 100 Kč (ceny jsou dotované pro zaměstnance a důchodce skupiny ČD, Cargo a SŽDC)

Cena zahrnuje: ubytování 7 nocí s polopenzí, dopravu luxusním autobusem, pobytovou taxu, služby delegáta a komplexní cestovní pojištění.

Více na [www.cdtravel.cz](http://www.cdtravel.cz) nebo na tel.: 972 243 052 pí. Fagulová.



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

# Jízdenka na léto

S naší letní jízdenkou si všichni užijete ty nejkrásnější prázdniny v ČR. Nemusíte plánovat, nemusíte spěchat. Výhodně s In Kartou nebo průkazem ISIC. Jízdenka je platná od 1. 7. do 31. 8. 2018.

**7 dní od 690 Kč**  
**14 dní od 990 Kč**

**Novinka 2018** Dětská jízdenka na 7 dní od 390 Kč



[www.cd.cz](http://www.cd.cz)

**InKarta**  
 Vlákem levněji

**ČD České dráhy**  
 Národní dopravec





29. června až 3. září 2018

## Českem a Slovenskem projíždí unikátní Prezidentský vlak

U příležitosti oslav stého výročí založení Československé republiky bude od 29. června do 3. září k vidění na českých a slovenských tratích a nádražích unikátní Prezidentský vlak. Chybět v něm nebudou tři salonní vozy bývalých prezidentů – salonní vůz Aza 86 z roku 1909 vyrobený pro následníka rakousko-uherského trůnu Františka Ferdinanda d'Este a jeho rodinu, který po válce sloužil i prezidentu T. G. Masarykovi, salonní vůz Aza 80 speciálně zhotovený pro T. G. Masaryka roku 1930 a salonní vůz vyrobený ve vagonce v Görlitzu v tehdejší NDR v roce 1968. Součástí vlaku, který potáhne parní lokomotiva 464.202 (Rosnička), bude také nově kompletně rekonstruovaný vůz Ca 4-5086 ze sbírky Národního technického muzea, tzv. pancéřák, vyrobený roku 1931 a další unikátní doprovodná kolejová vozidla. Trasu Prezidentského vlaku najdete na [www.ntm.cz](http://www.ntm.cz) nebo [www.cd.cz/zazitky](http://www.cd.cz/zazitky).

**Nejblíže železniční stanice:** : Brno hl. n./Olomouc hl. n./Pardubice hl. n./Plzeň-jihní Předměstí ad.



6. července 2018

## S nostalgií na Slavnosti Pernštejnského panství

Od 5. do 8. července se v Nedvědici konají Slavnosti Pernštejnského panství. V pátek 6. 7. se můžete svést z Brna nebo Havlíčkova Brodu do Nedvědice historickým vlakem. Z Brna hl. n. odjíždí v 9:30 h vlak tažený parní lokomotivou 433.001 (Skaličák), které bude pomáhat motorová lokomotiva 751.001 (Bardotka). Z Havlíčkova Brodu pojede v 8:50 h historický vlak tažený Bardotkou. V plánu je také večerní jízda historického vlaku z Havlíčkova Brodu přes Nedvědici do Brna. Více na [www.cd.cz/zazitky](http://www.cd.cz/zazitky).

**Nejblíže železniční stanice:**  
Nedvědice/Brno hl. n./Havlíčkův Brod ad.



4. až 6. července 2018

## Na Rock for People se slevou nejen na vlak

Pokud se chystáte na festival Rock for People, přijďte do Hradce Králové na zvýhodněnou zpáteční jízdenku Vlak+ Rock for People 2018, která je nabízena se slevou 25%. Aby vám platila tato jízdenka i pro cestu zpět, je potřeba si ji nechat orazítkovat u stánku Českých drah v areálu festivalu. Od královéhradeckého hlavního nádraží bude pro přepravu do Festivalparku opět zajištěna bezplatná autobusová doprava. A ještě jedna dobrá zpráva: Po předložení jízdenky Vlak+ Rock for People získáte 15% slevu na vstupenku na festival přímo na místě konání.

**Nejblíže železniční stanice:**  
Hradec Králové hl. n.



30. června 2018

## Stříbrným šípem za Elinkou a do Písku

Nenechte si ujít příležitost svést se v jeden den unikátním motorovým vozem M260.001 (Stříbrným šípem) a Křížíkovým elektromotorovým vozem zvaným Elinka. Kdy? V sobotu 30. června odjíždí z pražského hlavního nádraží v 7:50. Stříbrný šíp do Tábora, odkud můžete pokračovat Elinkou do Bechyně. Motorový vůz Stříbrný šíp jede dále z Tábora do Písku, a než se vydá na zpáteční cestu z Písku přes Tábor do Bechyně, uskuteční jízdu tam i zpět mezi Pískem a Červenou nad Vltavou. Jednosměrné jízdné z Prahy do Tábora stojí 300 Kč. Více na [www.cd.cz/zazitky](http://www.cd.cz/zazitky).

**Nejblíže železniční stanice:**  
Praha hl. n./Tábor/Písek/Červená n. Vlt.

Foto: Michal Málek, Milan Šáblík, Dreamstime.com

## Železničář

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

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