

## OBNOVA VOZIDLOVÉHO PARKU

Hodnoty v miliardách korun

2009  
4,52010  
4,32011  
5,32012  
7,7

# Vozidlový park v roce 2012: rekordní modernizace

FOTO MARTIN NAVRÁTIL

Masivní omlazování vozidlového parku Českých drah probíhající v posledních letech dostoupilo v roce 2012 vrcholu. Loni byla totiž do provozu nasazena nová či výrazně rekonstruovaná vozidla za 7,7 miliardy korun! A nejde jen o zbrusu nové jednotky RegioPanter a RegioShark či motorové vozy Regio-Shuttle RS1 od firmy Stadler. Postupná změna je patrná i v dálkové dopravě.

Když České dráhy v roce 2009 vyhlásily program radikální a rychlé obnovy vozidlového parku, vyvolalo to pochybnosti. Přece jen národní železniční doprava vypravuje každý den téměř 7 tisíc spojů v celé republice. Reálné výsledky ale dokazují, že bilance vypadá pro ČD velmi příznivě: jen v loňském roce byla dána do provozu nová či modernizovaná vozidla za 7,7 miliardy korun, tedy nejvíce v historii akciové společnosti. A tento proces dál pokračuje.

### Přepisujeme měřítko kvality

Do služeb Českých drah bylo loni nasazeno několik řad zcela nových vozidel v regionální dopravě. Po zahájení dodávek motorových vozů Regio-Shuttle RS1 na Vysočinu a Liberecko na podzim 2011 se jejich počet v loňském roce rozšířil o dalších 21 kusů na stávajících 30. K finalizaci smlouvy zbývají tři motorové vozy. Úplnou novinkou ale byly motorové

### VOZIDLA DODANÁ V ROCE 2012

6x	RegioShark*
21x	Regio-Shuttle RS1
6x	CityElefant
5x	RegioPanter*
13x	restaurační vozy WRmee(61) a WRmee <sup>616</sup>
24x	řídící vůz řady Bfhpvee <sup>295</sup> (Sysel)
15x	bezbariérový vůz Bbdmgee <sup>236</sup>
5x	motorová lokomotiva řady 750.7
22x	přípojný vůz Bdt <sup>757</sup>
22x	motorový vůz řady 842
36x	Regionova
4x	lokomotiva řady 380*

\* Ve zkušebním režimu



RegioSharky a elektrické RegioPantery. Těch bylo loni nasazeno pět, respektive šest kusů a výrobci bude v letošním roce předáno dalších 14 RegioPanterů a 15 RegioSharků. Také flotila CityElefantů pro pražskou a ostravskou aglomeraci se rozrostla o šest nových jednotek, kterých nyní v příměstské dopravě jezdí dohromady 81. V tuto chvíli se vyrábějí poslední dva objednané kusy.

Nejen pohodlí cestujících, ale i zkrácení pobytů v obratových stanicích pomohly řídící vozy Bfhpvee<sup>295</sup>, známější pod přezdívkou Sysel, kterými národní doprava nyní disponuje v počtu 28 kusů, přičemž finálního stavu 34 dosáhne v letošním roce. Klasické motorové lokomotivy jsou v loňském výčtu zastoupeny pěti posledními stroji v celkových devatenácti radikálně modernizovaných Brejlovských řady 750.7. V prosinci 2012 také skončil jeden z prvních modernizačních projektů – předána byla poslední Regionova. Ve

výrazně obměněné podobě se objevilo na regionálních spojích také 22 modernizovaných motorových vozů řady 842.

### Pro pohodlnou cestu

Dálkové spoje Českých drah se od loňska mohou pochlubit povedenou modernizací rychlíkových vozů na bezbariérovou řadu Bbdmgee<sup>236</sup>, kterých ČD loni převzaly 15 kusů z celkových 64. Flotila restauračních vozů byla posílána o 13 rovněž modernizovaných vagonů řady WRmee(61) a WRmee<sup>616</sup> a jejich počet dosáhne čísla 24. K většímu komfortu cestujících v motorových rychlících přispělo 32 vozů nové řady Bdt<sup>757</sup>, jež v letošním roce budou nejen dodána další vozidla z uzavřených smluv, ale také vypisovány další tendry. S napětím je ale očekáván zejména rok 2014, kdy se dálková doprava radikálně změní nasazením jednotek Siemens Viaggio Comfort.

VÁCLAV RUBEŠ

## V terminálu na kraji Brna naložíme papír i elektroniku

Mrzne až praští, poletuje drobný sníh, to však nemá žádný vliv na práci sešraného desetičlenného týmu zaměstnanců akciové společnosti Terminal Brno. Švédský mamutí nakladač Kalmar o hmotnosti sedmdesáti tun popojíždí po manipulační ploše, která je zčásti nová, a s velkou rychlostí a obratností nakládá speciálními kleštinami zbývající návěsy. S pomocí asistenta dispečera přesně a velmi jemně umístí návěs

do železničního vozu. Během pár minut se takto přemístí desítky tun nákladu.

V návěsech a kontejnerech se přepravuje všechno možné – od elektroniky přes papír až po potraviny. Přesná specifikace loženého nákladu je však zaměstnancům známa pouze u nebezpečného nákladu. Vždy se kontroluje pravost a neporušenost plomb, k samotné manipulaci se zbožím na terminálu nedochází.

→ Pokračování na straně 4

## Prodáváme suvenýry s obrázky mašinek

V rámci propagace železnice a seznamování cestujících s historickým i moderním vozidlovým parkem Českých drah se na Moravě začaly prodávat stylové propagační předměty s potisky lokomotiv. Tento pilotní projekt začal na podzim nejdříve v ČD centru ve Valašském Meziříčí, postupně se rozšířil do čtrnácti informačních center Českých drah ve Zlínském, Moravskoslezském a Olomouckém kraji.

Duchovním otcem projektu je Vítězslav Klímeček ze vsetínského podniku A-



Ilustrace vozidel se dají v ČD centrech koupit jako pohlednice.

roteam. „Dlouhodobě se zabýváme propagací motorismu a letectví, k čemuž nám před lety vcelku logicky scházela ještě železnice. Proto jsme v roce 2001 začali pro České dráhy dodávat trička a hrníčky s potisky lokomotiv v černobílém provedení. Tato spolupráce však z technických důvodů skončila před pěti lety. Loni nás oslovilo zlínské Krajské centrum osobní dopravy, zda bychom měli zájem v přerušené spolupráci pokračovat,“ říká Vítězslav Klímeček.

→ Pokračování na straně 4

### Nechceme vozit po kolejích vzduch

Řazení vozů v soupravách musí vycházet z reálného počtu přepravovaných cestujících.

STRANA 2

### Proč Taurusy nemohou na všechny hlavní tratě

Pronajaté lokomotivy řady 1216.2 bojují se starými staničními zabezpečovacími.

STRANA 8

### Zachraňují technické památky ve Střekově

Zdeněk Dundr nás provedl po bývalé nádražní vodárně na kraji Ústí nad Labem.

STRANA 11

### Vysočina čeká na svůj kolejový comeback

Hlavní železniční spojení mezi Prahou a Brnem kdysi vedlo přes Kutnou Horu a Havlíčkův Brod.

VNITŘNÍ DVOUSTRANA 6-7



Od loňského léta snížily České dráhy u některých dálkových spojů počet míst k sezení. To vyvolalo v první chvíli negativní reakce u části cestujících i vlakových čet. Jenže dostatečná kapacita vlaku neznamená, že v kupé pro šest či osm lidí bude sedět pouze jeden člověk. Na druhou stranu je nutno přihlížet i k nelehkému úkolu vlakových čet. Dopravce byl ale díky finanční politice státu postaven před nelehké rozhodnutí: buď zkrátit vlak, nebo zrušit celý spoj.

Již několik let jsou platby od ministerstva dopravy za dálkové vlaky na příbližně stejné úrovni. Jenže poplatky za použití dopravní cesty, ceny trakční energie a nafty rostou. České dráhy se tak dostaly do situace, kdy musely najít cestu, jak snížit náklady, případně zvýšit tržby nebo obojí najednou. Jako řešení bylo zvoleno zkrácení souprav některých rychlíků, a to již v průběhu platnosti předchozího jízdního řádu.

#### Na jednoho cestujícího připadá jedno místo k sezení

Brzy následovala negativní reakce cestujících, kteří byli na některých linkách zvyklí na obsazení obvykle čtyř cestujících v jednom oddílu. České dráhy reagovaly posílením vybraných spojů v závislosti na skutečné velikosti poptávky v pracovní dny, v pátky a neděle. Za vzniklým nedorozuměním však nestálo svévolné rozhodnutí dopravce a příčinou obtíží je nutno hledat v hlubších souvislostech, zejména však v ekonomických ukazatelích a podmínkách objednatele dálkové dopravy. Délka souprav se nově určuje podle klíče, který opakovaně prosazuje i ministerstvo dopravy: na jednoho cestujícího jen jedno místo. Za určitých podmínek lze ovšem připustit i překročení této kapacity.

Samotným tvůrcům řešení, tedy pracovníkům Odboru dálkové a mezinárodní dopravy ČD, není situace příjemná. Dopravce ovšem musí přihlížet k ekonomickým ukazatelům. Právě redukce souprav významnou měrou přispěla k tomu, že rozsah dálkové dopravy v současném jízdním řádu 2013 zůstal prakticky zachován. Lze chápat i negativní reakci zaměstnanců Českých drah – zkrácení souprav z pěti na čtyři vozy totiž umožňuje doprovod pouze jedním členem vlakové čety. Na mysl se leckomu kladly obavy ze ztráty zaměstnání. Kvůli redukci souprav však nikdo z vlakových čet o práci nepřišel!



V ideálním případě připadá na jedno sedadlo také jeden cestující.

# Kapacita dálkového vlaku: efektivní využití každého místa



HODNĚ, NEBO MÁLO? Pro dopravce znamená plně vytížený vlak efektivně využitou kapacitu.

FOTO MICHAL MÁLEK (2x)

#### Potřebujeme přesné informace od vlakových čet!

Právě na bedrech vlakových čet leží důležitý úkol – předávat objektivní informace o aktuálním využití spojů tvůrcům řešení. Klíčovou otázkou pro dopravce totiž je, jakou kapacitu má spoj nabídnout. Kde ovšem vzít relevantní informace, jak je který vlak vytížen? Nejdůležitějším zdrojem jsou údaje ze sčítání (portál PARIS), které provádějí právě vlakové čety. Proto je nutné, aby údaje ve sčítání

byly co nejpřesnější, odhady určitě nestačí. Vlakvedoucí musí projít soupravu za výchozí a před cílovou stanicí i před a za každou stanicí s velkou výměnou frekvence. Rozhodně by zaměstnanci vlakového doprovodu měli psát „Oznámení o závadách“ na přeplnění vlaku. Pokud totiž tato oznámení signalizují dlouhodobý trend nárůstu cestujících, přijímají se na Generálním ředitelství ČD opatření na posilu vlaku. Například v jízdním řádu 2012 byly posíleny v pracovní dny vlaky R 790 a 791 v úseku Letohrad – Hradec

Králové a zpět a vlaky R 846, 855 v úseku Hradec Králové – Trutnov a zpět. V úseku Praha – Hradec Králové a zpět se posílení týkalo čtyř spojů v sobotu a dvou v pracovní dny.

Nezanedbatelnou částí práce vlakové čety je také usazování cestujících na volné místo. S tím souvisí i řešení situací, kdy cestující odkládají svá zavazadla buď do chodbiček, nebo rovnou na sedadla. Nově příchozí si pak zdánlivě nemají kam

sednout nebo dokonce ani kam stoupnout. Díky tomu může vzniknout mylný dojem, že kapacita vlaku je vyčerpána. Pro zaměstnance vlakového doprovodu to přináší nelehkou úlohu zachovat prozákaznický přístup i v ovzduší nepochopení cestujících. Ze jde někdy o zbytečně vyostřené emoce, ukazuje třeba stížnost od cestujícího na „přeplněný“ vlak s kapacitou 120 míst k sezení, ve kterém v ten den přitom jelo 59 lidí. Proto je nutnost přesných informací vlakových čet klíčová.

Za tímto účelem se také připravuje portál na intranetových stránkách, kam bude vlakový doprovod zapisovat postřehy z konkrétních spojů, které následně doplní pracovníci Odboru dálkové a mezinárodní dopravy o přehled přijatých opatření. To je vedeno snahou prokázat, že oznámení o přeplnění vlaku „nezapadá na dno šuplíku“, ale je skutečně podnětem k řešení situace.

**Redukce souprav významnou měrou přispěla k tomu, že rozsah dálkové dopravy v současném jízdním řádu 2013 zůstal prakticky zachován.**

#### Posilové vozy nejsou vždy řešením

Některé spoje však i přes největší snahu posílit nelze kvůli překročení normativu hmotnosti. To se týká zejména vlaků na trase Praha – Olomouc – Horní Lideč – Žilina, kde je normativ hmotnosti kvůli stoupání přes úsek Púchov – Horní Lideč 450 tun (tj. 9 vozů). Jednorázové posily na více než 9 vozů si pak vyžadují nasazení výkonnější lokomotivy, což ale často znamená snížení rychlosti vlaku. Někdy zase nejsou vozy určitého typu k dispozici. To se týká především komerční linky Praha – Ostrava. Ve špičce je nárůst počtu cestujících tak velký, že další vozy, které zvládnou rychlost 160 km/h, České dráhy prostě nemají.

Velkým nepřítelem posilových vozů je také extrémní zimní počasí. V některých depech se vozy udržují běžně venku, takže při obzvláště nízké teplotě se u případného posilového vozu musí před nasazením do provozu provést kompletní rozmrazení, zejména u vodních systémů. Noční mrou pro dopravce bývají svátky jako Vánoce nebo Velikonoce, kdy je potřeba posilových vozů enormní.

Pro tvůrce řešení v soupravách není snadné najít ten správný kompromis. Na jedné straně zvyšující se požadavky cestujících, kteří by nejraději seděli v kupé po jednom, na druhé straně nerostoucí finanční toky od státu a omezený vozidlový park. Povinné místenkové vlaky jsou zase nepřijatelné pro objednatele dálkové dopravy ve veřejném zájmu a pro značnou část cestujících. Hledání správně vybalancovaného řešení pro optimální kapacitu i využití spojů je prakticky nikdy nekončící prací. **VÁCLAV RUBEŠ**

## V Blansku zjistili, že ke spokojenosti stačí i maličkost

Stanic Blansko na jižní Moravě patří mezi místa, kde od zavedení nového jízdního řádu přibýlo osobních vlaků. Vydal jsem se proto na zdejší nádraží, abych se podíval, jak zaměstnanci Českých drah na osobní pokladně zvládají případné zvýšení počtu cestujících, které je s tím spojené. Za přepážkou mě přivítala usměvavá Pavla Bulantová, která obsluhuje zákazníky v domácí i mezinárodní dopravě osm hodin denně.

#### Přiházejí věční stěžovatelé i paní s prasátkem

Mladá pokladní mi prozradila, že asi 95 procent prodaných dokladů v Blansku tvoří vnitrostátní jízdenky. Z těch mezi státních to jsou nejčastěji relace na Slovensko a do dalších sousedních států. Výjimku nepředstavují ani Maďarsko nebo Bělorusko. Podle Pavly Bulantové převažují slušní a spokojení cestující, i když ne vždy je všechno v nádražním vestibulu

lu v pořádku. Občas se vyskytne nějaký opilec, teplo sem také láká bezdomovce. „Pokud je v hale problémový člověk nebo si na někoho stěžují ostatní lidé, řešíme to domluvou nebo, není-li vyhnutí, voláme městskou policii. Čas od času některé cestující kontrolují sami policisté, kteří částečně vidí do haly jednou z kamer. Před zavírací dobou vestibulu pak přijíždí ostraha, která tu plní řadu povinností,“ vysvětluje pokladní.

K větší spokojenosti cestujících podle ní postačí i maličkost. Třeba když jim vytiskne spojení nebo složí kupon do průkazky. Občas se ale nějaký „věčný stěžovatel“ objeví – a ten pak odmítá jakékoli řešení problému a píše stížnosti. Veselých a příjemných zážitků je ale víc. „Jednou jsem tu třeba měla u okénka slečnu, která držela v náručí malé prasátko. Když jsem jí tiskla lístek, prasátko si hezky pochrochtávalo,“ směje se pokladní, která svou kariéru u Českých



KAM TO BUDE? Pavla Bulantová tráví osm hodin denně v pokladně. FOTO AUTOR

drah začala na zastávce Blansko města a během práce stačila vystudovat i Mendelovu univerzitu v Brně.

#### Stálý přísun nových informací

Kolektiv pokladních ve stanici Blansko od podzimu 2011 využívá nově rekonstruované prostory. V režii vedení KCOD Brno byly pro zaměstnance postaveny sociální zařízení, kuchyňka a také došlo k výměně části kancelářského nábytku. Lidé „zvenku“ by podle Pavly Bulantové sotva věřili, co všechno musí pokladní znát. „O novinkách, akčních nabídkách a změnách se já i kolegyně,“ ukazuje na Stanislavu Haasovou u vnitrostátní pokladny, „dozvídáme z depeší, pokynů a dnes už i on-line zpráv ze systému UNIPOK. Navštěvujeme i školení v Brně. I tak se ale někdy stane, že cestující o některých nabídkách a akcích vědí dříve než my,“ povzdechne si s typickým úsměvem pokladní Pavla. **MARTIN NAVRÁTIL**

Nostalgické nebo výletní vlaky se postupně zabydlují i v českých a moravských zemích. Kromě Českých drah se v tomto segmentu uchytily i další společnosti, které sázejí na spolupráci s národním železničním dopravcem. Mezi ně patří i Klub železničních cestovatelů, s jehož ředitelem Bohumilem Augustou jsme si povídali.

**Často jste vnímáni jako spolek nadšenců, přitom Klub železničních cestovatelů představuje firmu s pevnou organizační strukturou...**

Na začátku to musím upřesnit. Firma KŽC Doprava je dopravcem a provozovatelem dráhy, zatímco za Klubem železničních cestovatelů se od roku 1985 ukrývá občanské sdružení s lidmi, kteří mají zájem o dráhu. Oba subjekty jsou navzájem provázané, v tuto chvíli jsme plně fungující firmou, která na trhu působí od roku 2006 a dává v oboru železniční nostalgii práci 44 lidem.

**Jaký je tedy rozdíl mezi vámi a jinými spolky, které se angažují v nostalgii?**

Zachraňovat historická vozidla jsme začali v době, kdy většina ostatních spolků na trhu již působila a něco vlastnila. Zatímco řada z nich si vozidla pořídila v rámci živelních rozprodejí během 90. let, my jsem si vše museli koupit za tržní ceny. Od počátku jsme proto museli najít zdravý ekonomický princip fungování. Museli jsme se tedy snažit, abychom měli peníze na opravy a zároveň získali zakázky, kvalitní zaměstnance i dobré členy. Důležité také bylo se od ostatních spolků odlišit. A tak jsme vymysleli jednoduchý koncept – shodně pojmenování produktů. Všechny naše vlaky tak mají v názvu slovo motoráček, například Posázavský motoráček. Naše vlaky jsou takto označeny v jízdních řádech i ve vyhledávací IDOS.

**Jaká je vaše strategie na trhu?**

Před zhruba pěti lety bylo na trhu jasně vidět, že chybí ucelená koncepce železniční nostalgii, proto jsme ji vytvořili. Naším klíčovým konceptem jsou levné historické vlaky pravidelně jezdící a systematicky zveřejňované v jízdním řádu. Snažíme se o spolupráci s obcí. Je třeba si uvědomit, že lidé nostalgickými vlaky jedou na výlet, nikoli do práce, vlak tedy musí zaujmout trasou, cíli, svými službami. Musí se o něm vědět, období jeho jízdy nesmí být nahodilé. To vše se podařilo a přitom jsme začali s jedním motoráčkem, kterým jsme se chtěli coby parta nadšenců vozit po vlečkách a projíždět republiku.

**Disponujete velice slušným počtem provozních vozidel. Jak se ho podařilo shromáždit?**

V roce 2006 se na Slovensku ve velkém rušily starší motorové vozy, tak jsme je v nedobrému stavu koupili a postupně nechali opravit. Ale vždycky tak, abychom ekonomicky nevykrváceli. Dnes máme 23 provozuschopných historických vozidel, 18 z nich je trvale nasazováno na pravidelné výkony. To se týká pracovních (stavebních) i nostalgických výletních vlaků, případně takzvaných vlaků historického dědictví, pro které se v Evropě ujal termín heritage train – v našich podmínkách například Pražský motoráček.

**Řekl bych, že z podnikání v nostalgii nemohou plynout také prostředky, aby stačily na opravu a pravidelnou údržbu tolika vozidel, na mzdy zaměstnanců a další provozní výdaje.** Nostalgie je radost, třesínka na dortu, která je vidět, ale zároveň je to nekonečná práce týmu lidí, kteří se dnes a denně snaží naplňovat firemní víze v oblasti nostalgii a zároveň si na ni vydělávat. Výsledkem toho jsou tři druhy financování. Zprvře to, co seženeme z obcí a z jiných



**BOHUMIL AUGUSTA**

Po absolutoriu gymnázia v Praze v roce 1990 pokračoval ve studiích na Univerzitě Karlově a postgraduálním studiu managementu a marketingu v dopravě. V letech 1995 až 1998 pracoval v Odboru osobní přepravy, později v Odboru mezinárodním GR ČD, v letech 1998–2002 působil v oboru informačních technologií a telekomunikací v mezinárodních firmách a dále jako marketingový ředitel zahraniční společnosti. Od roku 2003 znovu pracoval u Českých drah v odštěpném závodě Datis, resp. ČD - Telematika, v manažerských pozicích. V současné době je pověřen řízením KŽC a zároveň je jednatelem KŽC Doprava. V letech 1996–2003 jezdil jako vlakvedoucí Českých drah.

AWT, ale i ČD Cargo. Společně se podařilo zajistit objednávku veřejné dopravy na tratích, kde o ni byl zájem, ale kde správce infrastruktury v letech 2010, 2011 odmítal objednávku vlaků akceptovat – buď úmyslným nezveřejněním v jízdním řádu, nebo blokováním procesu přidělu volné kapacity dráhy například umělé vytvářenými výlukami. Podle tohoto principu jsme získali objednávky veřejných subjektů i na tratích, které měly padnout, a tím jsme vlastně zablokovali rušení. Vlaky tam nakonec jely a většinou byly plné!

**Jak hodnotíte spolupráci s Českými drahami?**

Byla, je a doufám, že i bude pozitivní. Nikdy jsme se nedeklarovali coby protivník, nekritizujeme České dráhy, dě-

**KRÁTCE**

**V únoru máte v eShopu slevu 10 procent**

V období od 1. do 28. února 2013 získají všichni zákazníci kreativní bonus při jakémkoli nákupu přes eShop Českých drah. Sleva činí rovných 10 procent z výsledné ceny. Podle standardního tarifu by přitom náležela zákazníkům sleva 3 procenta. Tímto opatřením chce národní železniční dopravce motivovat cestující k většímu využití nákupu přes internet i k růstu pověstky po vlcích všeobecně.

**Rodina zvířecích jmen přivítá pavouka**

Další vozidlo Českých drah dostalo pojmenování, které ctí tradici předobrazů ze světa fauny. Motorový vůz Regio-Shuttle RS1 od firmy Stadler, který je provozován v Libereckém, Pardubickém kraji a na Vysočině, dostal marketingové označení RegioSpider. Pro čtenáře, kteří nevládnou angličtinou, připomeňme,



že slovo spider znamená pavouk. Nový název, který vychází z ankety mezi cestujícími, zřejmě odkazuje na to, že RegioSpider do svých sítí chytá nové zákazníky. Připomeňme již existující zvířecí názvy: CityElefant (slon), RegioShark (žralok), RegioPanter (panter).

**Rozšířili jsme dva spoje na Šumavě**

Na základě objednávky Jihočeského kraje rozšířily České dráhy od pondělí 7. ledna 2013 vlaková spojení v regionální dopravě. Opatření se dotýká vlaku Os 8101, který v souladu s požadavkem kraje neovládá v pracovní dny mezi stanicemi Horní Planá a Volary (původně jen v úseku České Budějovice – Horní Planá). Odjezd ze stanice Horní Planá je v 7.19 h, příjezd do Volary v 7.59 h. Druhá změna se týká vlaku Os 8110/1, který – rovněž v pracovní dny – jezdí po změně i v úseku Černý Kříž – Horní Planá (v pracovní dny a v sobotu do 21. dubna vyjíždí ze stanice Nové Údolí). Odjezd z Černého Kříže je v 9.31 h, příjezd do Horní Planá v 9.57. V rozšířené podobě slouží oba spoje až do 26. dubna.

**Média se zaměřila na ČEZ a České dráhy**

Podnikové zpravodajství v roce 2012 dominovala s velkým předstihem energetická společnost ČEZ. Hned na druhém místě se podle agentury Media Tenor objevovaly České dráhy, o kterých se psalo téměř 1 500krát. Na třetím místě skončil Facebook. Co se týče ČD, vyskytovaly se velmi často zprávy spojené s počasím a s konkurenčním bojem na trati Praha – Ostrava. Přehled zahrnuje zpravodajství na serverech iDnes.cz, iHned.cz, Aktuálně.cz, Novinky.cz a E15.cz. (hop, rub, tis)

## Nostalgie je radost, na kterou si vyděláme

Klub železničních cestovatelů neboli KŽC vnímá většina fanoušků jako sdružení nostalgiků. Pod názvem KŽC Doprava ale vystupuje i regulérní dopravce a provozovatel zážitkových vlaků na jedenácti tratích a jedné regionální dráze. Oba subjekty jsou silně propojené a svými výkony dokázaly, že železniční nostalgii si na sebe i v podmínkách České republiky dokáže vydělávat.

veřejných zdrojů financování. Divili byste se, jaký je hlad po zmíněných heritage trains. Zadruhé máme lidi, kteří umějí uspět s projekty na ministerstvech a získané prostředky smysluplně utratit pro podporu nostalgii. Důležité také je dofinancování z vlastních zdrojů, čímž je většina dotačních titulů podmíněna. Přitom ale nemáme nic společného s evropskými penězi. Třetím pilířem jsou úspory, kterých dosahujeme minimální režii, téměř žádným drahým marketingem a tím, že neděláme žádné věci, které nesouvisejí s primární činností vyjma oprav a údržby.

**Je veřejným tajemstvím, že nabouráváte administrativní proces rušení tratí tím, že požadujete jejich udržení v provozuschopném stavu. Pro řadu institucí tak můžete být značně problémovým subjektem. Jak to snášíte?**

Za poslední tři roky jsme se svým neposlušným přístupem stali jedním z lídrů v boji za záchranu tratí bezkonceptně odsouzených k zániku. To nás pochopitelně staví do role potíživců, což se projeví tím, že nám byly v letech 2009–2010 opakovaně nařizovány státní dozory, jejichž cílem bylo nacytat nás při nějakém pochybení. Naštěstí jsou tyto nasychvaly již minulostí a se změnou vedení se začíná zejména u SŽDC blýskat na lepší časy.

**Určitě jste ale nebyli jediní, kteří chtěli zabránit rušení tratí...**

Ano, i řada dalších subjektů v tomto byznysu se postavila nesmyslně, které se začaly valit do praxe. Dalšími, velmi významnými hráči, kteří se trvale dožadují dodržování zákona o dráhách ze strany správce infrastruktury, jsou například společnosti JHMD, MBM rail,

láme poctivou nostalgii. Co nás ale nejvíce spojuje, je to, že doplňujeme provoz na tratích, kde ČD nemají objednávku na dopravní obsluhu. Tím se naplňuje síťový efekt pro konečného zákazníka – cestujícího. K tomu slouží například společné dohody ve věcech tarifních. Třeba v Posázaví, když přijde cestující s platnou jízdenkou ČD a jede zrovna náš vlak, tak jej nevyhodíme. Děláme tuto integraci proto, že objednatel našich výkonů chtěl mít spokojené zákazníky. Spolupráce v osobní dopravě spočívá v doplnění provozu ČD. Tím si pomáháme a vlastně nekonkurujeme. V segmentu nostalgii a výletních vlaků je jasné, že České dráhy jsou a budou jedničkou v provozování parních vlaků a jedinečných vozidel s vysokou muzejní hodnotou, protože nikdo jiný na to nemá prostředky ani provozní zájem.

MARTIN NAVRÁTIL

## Nisa Go: jak si naplánovat výlet (nejen) na Liberecku

Na Liberecku spustili na konci minulého roku zajímavý projekt na podporu turistického ruchu. Díky interaktivním webovým stránkám www.nisa-go.cz si zájemce může naplánovat ideální cestu na výlet či dovolenou pomocí veřejné dopravy v česko-německém regionu Nisa. Důležitou roli v projektu má samozřejmě železnice a spoje Českých drah. Projekt společně vytvořily Liberecký kraj a dopravní svaz ZVON, který zabezpečuje veřejnou dopravu v Horní Lužici.

**Kombinace vlaku, jízdního kola a autobusu**

Začátek celého projektu se datuje do roku 2008, kdy zástupci dopravního svazu ZVON hledali pro interaktivní plánovací program partnery v České republice a Polsku. „V současné chvíli aplikace funguje pouze v německo-české kooperaci, na polské straně se doposud nepodařilo na-



**SPOLUPRÁCE.** Kamila Mikulecká z Krajského úřadu Libereckého kraje propaguje nový webový portál Nisa Go zaměřený na podporu turistiky. FOTO AUTOR

jit odpovídajícího partnera,“ vysvětluje Kamila Mikulecká z Krajského úřadu Libereckého kraje. Portál s názvem Nisa Go/Neisse Go byl po zhruba půlročním testování slavnostně uveden do provozu 7. listopadu loňského roku v německém městečku Oybin. Systém spojuje plánaváč tras, nabídku jízdních řádů veřejné dopravy na českém i německém území a širokou nabídku turistických a kulturních zajímavostí, sportovních aktivit, možností ubytování a stravování včetně upozornění na gastronomické speciality v konkrétních místech.

„Jako příklad naplánovaného výletu mohu uvést cestu z Liberce do německého Oybinu. Systém vyhledá z krajského města nejbližší železniční spojení přes Hrádek nad Nisou do německé Žitavy, kde je možné v letním období přestoupit z normálního vlaku na romantickou parní úzkorozchodku. Pokud chcete další cestu z Oybinu absolvovat na kole, po-

mocí plánavče si určíte trasu, vyberete zajímavé turistické cíle a dokonce si můžete výběrem konkrétní restaurace zjistit denní nabídku jídel,“ uvádí Kamila Mikulecká.

**Podpora pro veřejnou dopravu**

Liberecký kraj a německý dopravní svaz ZVON vytvořily projekt s pomocí Evropské unie. Asi 85 procent nákladů totiž má být zařizováno z Evropského fondu pro regionální rozvoj v rámci programu Cíl 3. Celkové náklady projektu jsou v přepočtu více než 18 milionů korun. Podle zadání bude systém sloužit veřejnosti minimálně do roku 2017. Projekt má nejen podpořit cestování veřejnou dopravou, ale současně i sloužit jako marketingový nástroj pro poskytovatele služeb v cestovním ruchu. Doufáme, že díky zajímavému projektu stoupne počet cestujících i v regionálních spojích Českých drah na Liberecku. MARTIN HARÁK

## MIMORÁDNOSTI

## Prostějov

11. prosince  
Před polednem mezi žst. Prostějov místní nádraží a Prostějov hlavní nádraží se na železničním přejezdu v km 1,053 střetl osobní automobil Dacia Logan s vlakem 14069, kterým byl motorový vůz 810.646-0. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 50 tisíc korun.

## Jindřichův Hradec

13. prosince  
Dopoledne v obvodu žst. Jindřichův Hradec se na přejezdu v km 28,109 střetl osobní automobil Volkswagen Touran s nákladním vlakem Mn 88121, v jehož čele byla elektrická lokomotiva 210.071-1. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 170 tisíc korun.

## Panský

15. prosince  
Odpoledne mezi žst. Panský a Mikulášovice dolní nádraží najela Regionova 814/914.097 osobního vlaku 26005 na spadlý strom v km 7,750. Nikdo nebyl zraněn. Škoda předběžně činí 20 tisíc korun.

## Svor – Jedlová

16. prosince  
Dopoledne mezi žst. Svor a Jedlová najela Regionova 814/914.108 osobního vlaku 6000 na spadlý strom v km 66,930. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 20 tisíc korun.

## Holýšov – Stod

17. prosince  
Dopoledne mezi žst. Holýšov a Stod se na přejezdu v km 137,473 střetl traktor Zetor 1211 s expresem 357, v jehož čele byla motorová lokomotiva 223.068. Nikdo nebyl zraněn. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 60 tisíc korun.

## Bečváry – Ratboř

19. prosince  
Odpoledne mezi žst. Bečváry a Ratboř se na přejezdu v km 10,261 střetl osobní automobil Ford Fiesta



s osobním vlakem 22207, kterým byla Regionova 814/914.185. Nikdo nebyl zraněn. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčíslena na 92 tisíc korun.

## Nymburk hl. n.

19. prosince  
Ve večerních hodinách v žst. Nymburk hlavní nádraží vykolejily při posunu dva nákladní vozy na výhybce číslo 212. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 30 tisíc korun.

# V terminálu na kraji Brna naložíme papír i elektroniku



**OBR V AKCI.** Během několika minut dokážou v terminálu v Horních Heršpicích zpracovat desítky tun nákladu. FOTO AUTOR (2x)

V těsné blízkosti dálnice D1 a D2 a obřího nákupního centra leží na jižním okraji Brna překladačový terminál. Právě sem směřují přímé nákladní vlaky z německého Rostocku a současně speciálně upravené kamiony pro kombinovanou dopravu z jižní a východní Evropy. Toto místo proto hraje důležitou úlohu pro činnost společnosti ČD Cargo, která je také většinovým vlastníkem terminálu.

Zaměstnanci brněnského překladiště odbaví v Horních Heršpicích měsíčně až 350 kontejnerů. Současně naloží či vyloží kolem tisíce silničních návěsů na speciální železniční vozy. Překladiště funguje jako akciová společnost, která má oficiální název Terminal Brno a vznikla v roce 2011. Samotný areál byl ale postaven již na začátku sedmdesátých let. „Od roku 2004 byl na celých pět let zakonzervován a jeho nová kapitola se začala psát před dvěma lety. Výjimečnost terminálu spočívá nejen ve velmi výhodné poloze v sousedství mezinárodní dálnice, ale i nedalekého prvního železničního koridoru, se kterým jsme koleje propojili,“ vysvětluje vedoucí terminálu František Balga.

## Oba vlastníci jsou zároveň jedinými zákazníky terminálu

Budovy a koleje v areálu překladiště původně vlastnila firma ČSKD Intrans a současně je majitelem společnost Terminal Brno, která z větší části patří dopravci ČD Cargo a z menší Intransu. Oba vlastníci také překladiště vydatně používají: ČD Cargo pro přepravu silničních návěsů po železnici, ČSKD Intrans pro přepravu velkých kontejnerů. Je třeba zdůraznit, že areál není veřejným překladištěm a zakázky od dalších zákazníků tedy nepřijímá. Oba vlastníci ho ale využívají ve vrchovaté míře.



**PROFESIONÁLOVÉ.** Na překladišti pracuje pouhých deset zaměstnanců, kteří musí zvládnout nakládku a vykládku stovek kontejnerů měsíčně.

A jak se vlastně zboží do heršpického překladiště dostává? Odpověď je vcelku jednoduchá. Podle šéfa terminálu Balgy dorazí kontejnery vlakem z pražského kontejnerového překladiště na Žižkově každý všední den a v sobotu v osm hodin ráno. Ihned jsou pak rozvázeny speciálně upravenými nákladními tahači po

Jihomoravském kraji, ale také na Slovensko a do Dolních Rakous. „Naopak silniční návěsy jedou na ucelených vlakových soupravách z německého přístavního města Rostock čtyřikrát týdně. Každý z těchto vlaků je řazen ze sedmnácti vozů, které pojmu dvojnásobný počet silničních návěsů. Tyto návěsy se

## Základní údaje o terminálu

- Překladiště vzniklo v roce 1973 na „zelené louce“.
- V letech 2004 až 2010 byl terminál mimo provoz, nově funguje od ledna 2011.
- V součtu zabere vykládka a následná nakládka všech vozů a návěsů z uceleného vlaku ze SRN celkem 8 hodin.
- Terminal Brno vykazuje kladný hospodářský výsledek.
- Plocha terminálu činí 40 tisíc metrů čtverečních, z toho polovinu zabírají zpevněné plochy určené pro manipulaci a odstavování kontejnerů a návěsů.
- Na terminálu jsou tři železniční koleje, každá o délce 350 metrů.
- V překladišti pracuje jen 10 zaměstnanců, kteří musí zvládnout všechny činnosti.
- Akciová společnost Terminal Brno je dceřinou společností ČD Cargo. Druhým majitelem je společnost ČSKD Intrans.

z Brna rozjíždějí po silnicích nejen po jižní Moravě, ale také do již vzpomínatelného Slovenska, ale i do Maďarska, Rumunska, Bulharska či Turecka. Některé kamiony jezdí dokonce až do Itálie. Jednací řečí je angličtina, kterou ovládají jak naši dispečeri, tak většina zahraničních řidičů kamionů,“ říká Balga.

## Mezi Brnem a Rostockem pendlí dvě soupravy

Z důvodů možných výluk na železničních tratích jsou zavedeny na terminálu ve čtvrtek a pátek noční směny, jinak se slouží v denním provozu. Určitou zvláštností zůstává sobotní dopolední směna, která je podle Balgy nezbytná pro odbavení vlakové soupravy směřující do Německa. „Máme přesně stanovený grafikon, jak naše vlaky jezdí. Jde o kategorii mezinárodních nákladních expresů, které mají prioritu při průjezdu jak Českou republikou, tak Německem,“ říká Zdeněk Škvařil, ředitel brněnského provozní jednotky ČD Cargo.

Jelikož mezi Brnem a Rostockem pendlí pouze dvě železniční soupravy, nastává občas problém, když se koná nějaká výluka. Ta potom naruší jízdu vlaku třeba o hodinu či dvě a zpoždění se „nabaluje“. Vzhledem k tomu, že český i německý jízdní řád je poměrně striktní, nákladní vlaky pak pod vlivem domino efektu jezdí zpožděné až do konce týdne. Eliminaci vlivu zpoždění pomáhají hlavně víkendy, kdy se v Německu nepracuje, takže soupravy se pak dostanou do svých běžných časů. „V přepravě silničních návěsů po železnici vidím obrovský ekologický přínos,“ vysvětluje ředitel Škvařil, který ještě dodává: „Z Horních Heršpic do Rostocku a zpět jedou návěsy celkem 840 kilometrů po dráze a přitom nezatažují silnice a dálnice, což znamená, že lidé nemusí dýchat škodlivé zplodiny z kamionů.“

MARTIN HARÁK

# Prodáváme suvenýry s obrázky mašinek v ČD centrech

→ Pokračování ze strany 1

Nabídka KCOD Zlín Vítězslav Klímek přivítal s radostí a ihned připravil pro zákazníky Českých drah novou speciální edici předmětů s potisky v celobarevném provedení. Jitka Mohylová, přednostka osobní stanice ve Valašském Meziříčí, která má na starosti marketing v celém Zlínském kraji, dodává, že opětovný prodej vkusných suvenýrů s železniční tematikou zahájili především na přání stálých zákazníků.

## Vedle historického Albatrosa si můžete vybrat i Pendolino

„Lidé, kteří s námi cestují, si před lety zvykli, že v našem ČD centru byly k dostání hezké propagační předměty a jejich absenci nesli někteří s nelibostí. Proto jsme využili podpory vedení Českých drah a navázali opětovně spolupráci s firmou Aeroteam. Současně se prodej

rozšířil i do sousedních krajů,“ vysvětluje přednostka Mohylová.

V současnosti tak středomoravská a severomoravská ČD centra nabízejí rozličný sortiment triček v různých velikostech s potisky oblíbených lokomotiv, jako jsou Albatros, Šlechtična či Mikádo. Neschází pochopitelně ani moderní trake, kterou představuje Pendolino či zbrusu nový RegioShark, který jezdí právě ve Zlínském kraji. Trička doplňují hrníčky a půllitrové pивní sklenice s podobnými železničními motivy.

Zcela ojedinelý je ale soubor kreslených pohlednic od známého malíře Miloše Kratochvíla, který připravil exkluzivní sadu s názvem Legendy na kolejích, kde najdeme například Rudého dábla (řada 476.0) či Hurvínků řady M 131.1. Milovníci železnic může upoutat také motorový vůz M 290.0 Slovenská strela nebo dieselová lokomotiva Bardotka (Zamračená) řady 751.



**PREZENTACE.** Potisky vozidel najdete na hrníčcích i tričkách.

FOTO AUTOR

## Výtěžek z prodeje suvenýrů putuje na opravu Matěje

„Mimo to připravujeme výrobu podobných propagačních předmětů s motivy parní lokomotivy Matěje řady 433.0, která je deponována v depu Českých drah ve Valašském Meziříčí. Zisk z prodeje chceme věnovat na běžné opravy a údržbu této krásné lokomotivy, která několikrát do roka vyjíždí s nostalgickými vlaky na moravské tratě. Podobnou aktivitu jsme již začali v historickém depu v Jaroměři, kde z prodaných suvenýrů tamní nadšenci spolufinancují údržbu historických provozních exponátů,“ říká ještě Vítězslav Klímek.

Pokud budete mít zájem o zmíněné propagační předměty, zajděte si je prohlédnout do zmíněných ČD a informačních center. Suvenýry mohou být i vhodným dárkem pro vaše blízké a přátele, kteří se zajímají o železnici.

MARTIN HARÁK





# Zabezpečovací zařízení sovětského typu omezují nasazení Taurusů

Pronajaté rakouské lokomotivy řady 1216.2 budou pro České dráhy zřejmě ještě nějaký čas hrát důležitou roli. Pro reálné využití Taurusů v provozu je ale potřeba získat povolení od správce infrastruktury. Někde se to podaří, jako v případě úseku mezi Kolínem a Brnem přes Havlíčkův Brod, jinde už je to komplikovanější, jako na trati 231 z Prahy do Kolína přes Lysou nad Labem.



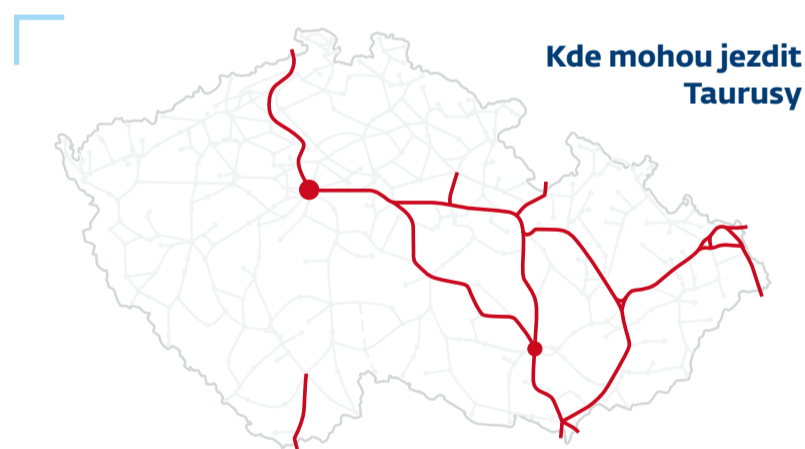
**PRONAJATÁ SÍLA.** S rakouskými lokomotivami řady 1216.2 se v naší železniční síti setkáme především na spojích EuroCity mezi Prahou a Vídní.

FOTO AUTOR

České dráhy si Taurusy pronajímají od rakouského dopravce ÖBB především pro vozbu vlaků EuroCity mezi Prahou a Vídní. Využití těchto lokomotiv je ale širší, a proto národní železniční dopravce bojuje za to, aby Taurusy směly na co největší počet tratí. Týká se to zejména objízdných tras v případě mimořádností, například přes úsek Kolín – Lysá nad Labem – Praha-Vysočany, respektive Nymburk hl. n. – Sadská – Poříčany. Hlavní překážka rozšíření povolení však stále tkví v potenciálním rušení zabezpečovacích zařízení staršího typu lokomotivami s frekvenčně řízenými střídavými trakčními pohony, ke kterým vozidla řady 1216.2 patří.

## Boj s nízkou frekvencí

Největším problémem, se kterým Taurusy bojují, je požadavek stanovený zákonem o dráhách a podmínkami technické způsobilosti, které též uvádějí, že vozidlo nesmí být zdrojem rušivých proudů vyšších, než určí příslušná norma (ČSN 342613). Na tom by nebylo nic



Kde mohou jezdit Taurusy

zvláštního (podobné normy mají samozřejmě i správci infrastruktury v dalších zemích), kdyby podmínky dané českou normou neoplývaly pěti chráněnými pásmy s velmi nízkými frekvencemi. Zejména se staničními zabezpečovacími zařízeními s kolejovými obvody o frek-

venčních 25 Hz a 50 Hz mají moderní lokomotivy problém. Jde o to, že kolejnicemi protéká nejen proud kolejových obvodů, ale i zpětný proud z činných elektrických vozidel. V případě, že se obě frekvence shodují, může dojít k nežádoucímu ovlivnění zabezpečovacího zařízení projevu-



Strojvedoucí ČD už Taurusy několik let důvěrně znají.

FOTO MARTIN HARÁK

jícímu se v krajním případě například včasným uzavřením přejezdu či „ztrátou“ vlaku z indikačních prvků (zpravidla reléového) zabezpečovacího zařízení.

Přestože jsou Taurusy a jim podobné lokomotivy vybaveny filtry, které mají nežádoucí frekvence z vyzařovaného spektra odstranit, v případě takto nízkých frekvencí je to prakticky nemožné.

Důvodem takových potíží je „historické dědictví“ v podobě zabezpečovacích zařízení sovětského typu zavážených v 60. letech minulého století. Naopak žádný problém nemají s případným rušením zabezpečovací zařízení typu ESA v naprosté většině stanic na modernizovaných koridorech, neboť ta jsou vybavena buď počítači náprav, nebo kolejovými obvody s vyšší frekvencí. To je důvod, proč řada 1216.2 ÖBB, ale i další stroje s frekvenčně řízenou trakcí (Škoda 109E, Siemens ES64F4, Bombardier TRAXX), mohou využívat koridorů v tomto ohledu bez omezení.

## Nekompatibilní jsou i velké uzly

Ve srovnání s ostatními, zejména západními železničními infrastrukturaми, je tato situace pro kompatibilitu moderních vozidel s některými českými stanicemi značně nepříznivá a paradoxně se netýká jen malých stanicek, ale i dosti významných uzlů. Zatím zapovězenými uzly tak nadále zůstávají například Plzeň nebo Nymburk. Zbývají ale také stanice ležící na významných, byť nekoridorizovaných tratích, kde třeba jediné zabezpečovací zařízení s problematickou frekvencí znemožňuje těmto strojům jízdu po důležité trati.

To byl také případ spojení Prahy a Brna přes Havlíčkův Brod jakožto významné objízdné trasy prvního koridoru, která vzdorovala kvůli 25 Hz kolejovým obvodům v Kutné Hoře. České dráhy opakovaně poukazyvaly u SŽDC na nutnost najít cestu, jak povolit Taurusům provoz na této trati. Povolení bylo nakonec vydáno v polovině července 2012. Význam tohoto opatření se projevil hned několik týdnů poté, když byl 10. září přerušen provoz mezi Brnem a Českou Třebovou kvůli vykolejení nákladního vlaku v Blansku. Taurusy tak konečně mohly vést vlaky EuroCity přes Vysočinu.

## Přes Kutnou Horu ano, ale s omezením

Jízda Taurusů po trati 230 má však své úskalí v Kutné Hoře. Přes kolejové obvody této stanice byl sice na základě technické zprávy Výzkumného Ústavu Železničního povolen provoz řady 1216.2 ÖBB, ovšem s omezeními. Strojvedoucí musí ve směru od Čáslavi stanicí projet bez vyvíjení tažné síly, pouze přímým směrem, přičemž chod pomocných pohonů lokomotivy je možný. V opačném směru od Kolína je nařízení správce infrastruktury SŽDC ještě komplikovanější. Ukládá vedení vlaku přípravním vozidlem nebo vysunutím z Kutné Hory jinou lokomotivou. To je vedeno obavou, že vzhledem ke směrovým poměrům (trať stoupá) by vlak nemusel projet úsekem, kde nesmí vyvíjet tažnou sílu – od vjezdového návěstidla po vjezdové návěstidlo z opačné strany.

Z výše uvedeného je patrné, že se sice jedná o provizorium, které ale v případě odklonové jízdy minimalizuje zpoždění. Bohužel v případě dalších odklonových tras z Kolína do Prahy-Vysočan či Poříčan přes Nymburk nebude asi podobný kompromis stačit. Právě Nymburk je vybaven kolejovými obvody s frekvencí 50 Hz, přes které Taurus už skutečně projet nemůže ani výběhem. Další možnosti jízdy moderních lokomotiv se tak otevrou patrně až po výměně kolejových obvodů v zabezpečovacím zařízení.

VÁCLAV RUBEŠ

## RSM: Výpravní budova a první nástupiště v Přerově

Železniční stanice v Přerově vždy patřila a stále patří mezi významné uzly v naší dopravní síti. Tomuto významu odpovídala nejen rozsahem kolejíště, množstvím projíždějících osobních a nákladních vlaků, existencí rozsáhlého přednádraží či dezinfekční stanice, ale rovněž i velikostí a vybavením výpravní budovy.

## Přerušená rekonstrukce

Dnešní výpravní budova již v žádném ohledu nepřipomíná původní objekt z roku 1841. Mnohými přestavbami v letech 1858, 1862, 1867, 1892–1894 se z ní stala jedna z největších a nejvybavenějších v republice. Měla několik čekáren a dokonce i několik restaurací, a to podle rozdělení jednotlivých vlakových tříd. Postupem času se však objekt různými stavebními zásahy upravoval, údržba se pomalu ale jistě transformovala na podúdržbu, až se objekt dostal v 90. letech



**PŘED REKONSTRUKCÍ.** Pravděpodobně v příštím roce přistoupí České dráhy k úpravě povrchu prvního nástupiště a fasády výpravní budovy.

FOTO RSM OLOMOUC

minulého století do stavu, kdy potřeboval rozsáhlou rekonstrukci. Ta nakonec v letech 1999–2000 z větší části proběhla. S ohledem na připravovanou modernizaci celého uzlu, která se přirozeně dotýká i výpravní budovy, se ale část stavebních prací nerealizovala. Konkrétně se jednalo o zastřešení, úpravu povrchu prvního nástupiště a fasády výpravní budovy ze strany od kolejíště. Panovala totiž obava, že rekonstrukce uzlu by mohla znehodnotit již provedené práce na budově zejména kvůli zabezpečovací elektrické síti.

## Čekání na konec přestavby uzlu

Až SŽDC ukončí v rámci rekonstrukce železničního uzlu svou činnost na prvním nástupišti, přikročí České dráhy k poslední etapě rekonstrukce samotné výpravní budovy. V této etapě dojde k výměně a úpravě všech původních výplní otvorů ze strany od kolejíště, změně je-

jich uspořádání, traktu a velikosti a k rekonstrukci fasády do původního stavu včetně ozdobných prvků, jak byla zrekonstruována i fasáda v jiných částech výpravní budovy v letech 1999–2000.

Stavební práce proběhnou samozřejmě za přísného dohledu a vedení památkářů, neboť objekt je památkově chráněn. Pro České dráhy jako investora to znamená zvýšené náklady a samozřejmě i určité komplikace při přípravě projektové dokumentace a vyřizování stavebního povolení. V současné době je dokončována projektová dokumentace a probíhá proces jejího odsouhlasování, schvalování a příprava pro administraci stavebního povolení. Se samotnou stavbou by se mělo, po výběru dodavatele stavebních prací, započít zřejmě v roce 2014. Rekonstrukce má podle plánu skončit o rok později, což bude tečka za modernizací celé výpravní budovy a fakticky i přerovského uzlu.

PETR DOSEDĚL



**VZKRŠIŠENÍ.** Ve Vrútkách dokážou opravit jak moderní, tak starší kolejová vozidla. Na novou podobu zde například čekají Čmeláci řady 771.

FOTO AUTOR (3x)

# Království kolejové techniky ve slovenských Vrútkách

Mezi nejznámější slovenské společnosti zaměřené na opravy, modernizace a výrobu kolejových vozidel patří určitě ŽOS Vrútky. S její produkcí se koneckonců mohou seznámit i cestující Českých drah na některých dálkových spojích. Tato firma, ležící nedaleko Žiliny, nabízí nejenom široké služby pro své zákazníky, ale i pracovní příležitosti pro mladé lidi vycházející přímo ze školních lavic.

Výrobce a opravce železniční techniky, firma ŽOS Vrútky, je největší svého druhu na celém Slovensku. V jejích výrobních halách modernizují a opravují vozidla pro domácí zákazníky, ale i pro společnosti z řady zemí Evropské unie, Českou republiku nevyjímaje. Jedna z výrobních hal je ve slovenských Vrútkách na nějakou dobu používána pro celkovou přestavbu osmnácti jídelních vozů řady WRmee. Zákazníkem jsou v tomto případě České dráhy. Z původního bílo-červeného jídelního vozu zůstává prakticky jen čtyřnápravový podvozek typu Görlitz 5, který je osazen nově kotoučovými brzdami. Potom je kostra pokryta novými plechy s upravenými bočnicemi na vsazení nových, jinak koncipovaných oken. Co se ale kompletně změnilo, je interiér vozidla.

**Máme vozidlo opravit nebo rovnou vyrobit?** Významné rekonstrukce, které v současnosti probíhají ve vrúteckých dílnách, představuje i přestavba patnácti stejnosměrných elektrických lokomotiv řady 163 na dvousystémovou řadu 361. Pět strojů si ZSSK objednala na rychlost 140, zbytek pak na 160 km/h. V současné době již již pět jezdí po slovenských kolejích v čele vlaků InterCity nebo rychlíků z Bratislavy do Košic. Nově se do původní karosérie a pojezdu instalují upravené trakční motory a tomu odpovídající elektrická výzbroj včetně trakčního transformátoru, který byl vyvinut speciálně pro tuto řadu ve Vrútkách spolu se společností EVPU Nová Dubnica. Vozidlo je navíc vybaveno klimatizačními jednotkami a hygienickým koutkem s teplou a studenou vodou.

notek slouží v provozu ve východoslovenském Humenném a dvě další v Nových Zámčích na jihu Slovenska. Národní železniční dopravce ZSSK počítá podle informací z ŽOS Vrútky v první fázi s dvanácti jednotkami, není vyloučen ani další prodej zahraničním zákazníkům. Mimochodem, Mária absolvovala zkušební a schvalovací proces v České republice ve Zkušebním centru VUZ, a to od září do listopadu 2011.

**Kométa zasažená bleskem ožila** Pod rukama zdejších pracovníků se ocitají nejenom současná, ale i nostalgická vozidla. Při mé návštěvě jsem tak mohl spatřit historickou električku z Vysokých Tater, která byla značně poškozená po úderu blesku. „V televizi jsme viděli reportáž, co se tomuto slavnému pojízdnému

**Největším hitem společnosti ŽOS Vrútky je patrně třídílná motorová jednotka DMJ řady 861, kterou zde vyrábějí.**

jsou ale případy, že si Vrútečtí vyrobí takřka všechno sami. Výjimku tvoří pochopitelně například kola, klimatizace, předšurné dveře nebo zařízení vakuových toalet včetně základních materiálů jako surové železo, dřevo, měď nebo kabely. Umějí tak postavit skříň vozidla či kompletní interiéry, ale nakonec i celé podvozkové skupiny. „Výrobu nových vozidel striktně oddělujeme od oprav či modernizací,“ dodává Bonda.

**Šance pro studenty** Podle slov náměstka Bondy řeší firma i určité problémy se stavem zaměstnanců. „Potřebujeme neustále nové mladé



**PRO NÁS.** Mezi důležité zákazníky patří i České dráhy, pro které společnost ŽOS Vrútky modernizuje jídelní vozy. Kontrakt bude dokončen letos.

V jídelně jsou sedačky umístěny tradičním způsobem proti sobě v členění 2 + 2, resp. 1 + 1, a v barové části se nachází tři stoličky a sedadla v uspořádání 1 + 1. Celý interiér je navíc vybaven výkonnou klimatizací. V době mé návštěvy byla již polovina vozů z nasmlouvané dodávky vyrobena, celý kontrakt pro České dráhy bude dokončen v průběhu roku 2013.

Největším hitem společnosti ŽOS Vrútky je patrně třídílná motorová jednotka DMJ řady 861, kterou zde vyrábějí. Má dieselhydraulický přenos výkonu a říká se jí Mária. Jde o částečně nízkopodlažní vozidlo složené ze dvou hnacích a jednoho vloženého vozu. Cestující mají k dispozici informační systém se světelnou a zvukovou signalizací. Pět těchto jed-

## Hlavní činnosti v ŽOS Vrútky

Společnost se specializuje zejména na výrobu náhradních dílů pro kolejová vozidla a trolejbusy. Opravují zde například elektrické lokomotivy, osobní vozy, pantografové jednotky, trakční motory, trakční transformátory a elektrické stroje různých výkonů. Zaměstnanci společnosti mají také zkušenosti s modernizací vozidel. Jediným vozidlem, které ve Vrútkách vyrábějí, je třídílná motorová jednotka DMJ řady 861 přezdívaná Mária.

mu exponátu přihodilo, a protože jsme sami fandové železnice, nabídli jsme lokomotivnímu depu v Popradu, kde je električka deponovaná, své služby. Udělala to mimochodem i řada dalších firem jako Dako či Siemens,“ říká obchodně výrobní náměstek ŽOS Vrútky Ladislav Bonda. V současné době má již Kométa opravené trakční motory a začíná se pracovat na nové kabeláži tak, aby v letošním roce mohla znovu vyjet na tratě tatarských železnic.

Při některých opravách, modernizacích nebo novostavbách musí ve Vrútkách nakupovat podvozky nebo soukolí,



V areálu pracuje asi 1 200 kvalifikovaných zaměstnanců.

lidi, protože ti starší průběžně odcházejí na zasloužený odpočinek. Ostatně zaměstnáváme asi 1 200 lidí! Proto jsme se rozhodli, společně s vrúteckým učilištěm, které dříve bývalo součástí našeho závodu, k těsné spolupráci. V praxi to znamená, že si již během učení a studia tipujeme šikovně mladé lidi, které sponzorujeme, a oni tak mají zajištěné pracovní místo, což není v dnešní době příliš běžné. Na této bázi spolupracujeme i s různými vysokými školami, protože máme zájem i o konstruktéry, technologičky či projektanty ve 3D aplikacích,“ vysvětluje Bonda. Spolupráce je to oboustranně výhodná. Společnost získá nové kvalifikované pracovníky, mladí lidé zase hned po ukončení studia zaměstnání v prosperující firmě. **MARTIN HARÁK**

## KRÁTCE

### SLOVENSKO

#### Na zubačce od ledna bez průvodčích

Dopravce ZSSK zavedl od 1. ledna 2013 samoobslužný systém odbavení na tratích Tatranské elektrické železnice a na tzv. zubačce Štrba – Štrbské Pleso. Cestující si musí koupit jízdenky předem v prodejních místech ZSSK na celém Slovensku, v prodejních automatech nebo u smluvních prodejců a po nástupu je musí označit. Cestující bez označené jízdenky zaplatí navíc přírůžku 30 eur. Zavedení samoobslužného odbavení souvisí se snahou dopravce snižovat náklady.

### ČÍNA

#### Další rychlotrať začala sloužit cestujícím

Trať pro osobní dopravu mezi Harbinem a Dalianem byla 1. prosince 2012 otevřena v celé své délce 921 kilometrů. Dráha spojuje hlavní město provincie Heilongjiang s městy Changchun, Shenyang a Dalian, který je největším přístavem v severovýchodní Číně. Celá trasa je navržena pro maximální rychlost 350 km/h a obsluhuje 22 stanic. Provoz je během nejlhůdnějších měsíců, tedy od prosince do března, omezen na maximálně 200 km/h, ve zbývajících měsících na 300 km/h.

### EVROPSKÁ UNIE

#### Boj za oddělení provozu a infrastruktury

Na začátku prosince dokončila Evropská komise text tzv. čtvrtého železničního balíčku. Ze zveřejněných informací zejména vyplývá již dříve avizovaný požadavek komise na efektivní oddělení provozu od infrastruktury, které by mělo být realizováno do konce roku 2019. To by znamenalo nutnost zásadních změn v rámci současné organizace německé železniční dopravy. Zároveň by to v podstatě znemožnilo realizaci restrukturalizačního plánu oznámeného francouzským ministrem dopravy. Finální verze balíčku má být předložena Evropskému parlamentu na začátku letošního roku.

### BRAZÍLIE

#### Chtějí postavit tisíce kilometrů nových tratí

Federální dopravní agentura ANTT oznámila 13. prosince zahájení nabídkového řízení pro plánovanou vysokorychlostní trať v délce 510 km, která má propojit města Rio de Janeiro, São Paulo a Campinas. Pro předložení svých návrhů mají uchazeči termín do 13. srpna, finanční nabídky mají být otevřeny 19. září. Během letošního roku by měly následovat další soutěže, protože Brazílie počítá v příštích třiceti letech s výstavbou 10 tisíc km nových tratí.

### POLSKO

#### Evropský úvěr pro koridor u Wrocławu

Evropská investiční banka půjčila Polsku 120 milionů eur (3 miliardy korun) na rekonstrukci a modernizaci 58 km úseku dráhy vedoucí z Wrocławu. Úsek je součástí evropského koridoru E59 spojujícího švédské Malmö, polská města Štětín, Poznaň, Wrocław, Chalupki a naši Ostravu. Trasa by měla být dokončena v roce 2015 a umožní zvýšení přepravní rychlosti na 160 km/h. Již v minulosti poskytla Evropská investiční banka Polsku 224 milionů eur (5,7 miliardy korun) na pořízení dvaceti elektrických souprav.

### RUSKO

#### Nové spojení Moskvy s Berlínem a Paříží

Ruské dráhy zavedly nové spojení mezi Moskvou, Berlínem a Paříží. První vlak vyrazil na 3 177 km dlouhou cestu 12. prosince a na své cestě projel pět států (Rusko, Bělorusko, Polsko, Německo a Francie). Jeho cestovní rychlost může dosáhnout až 200 km/h. V zimní sezoně jsou každý týden vypravovány tři vlaky, v letní pět. Cesta z Moskvy do Paříže přes Smolensk, Minsk, Brest, Varšavu, Poznaň, Berlín, Hannover, Frankfurt a Forbach zabere zhruba 38 hodin. Ruské dráhy již v minulosti zavedly spojení mezi Moskvou a francouzským letoviskem Nice.

(Pešť, acri, mez)



# Před dvaceti lety se objevily Bardotky s elektrickým topením

Dlouho jsme si železnici bez legendárních Bardotek neuměli představit. Ještě před dvaceti lety to byla natolik nepostradatelná řada, že byla modernizována pro elektrické vytápění vlaků. Dnes se tyto lokomotivy objevují v čelech osobních vlaků již velmi sporadicky. Jejich čas se chýlí ke konci a stávají se v podstatě historií.



**PRŮKOPNICE.** V pořadí druhá Bardotka vybavená elektrickým topením, lokomotiva 749.051, byla dokončena rovněž v Jihlavě 1. února 1993. FOTO AUTOR (3x)

Psal se 28. červenec 1992, když lokomotiva, tehdy ještě označená 751.039, ale již přestavěná pro elektrické vytápění vlakových souprav, absolvovala technicko-bezpečnostní zkoušku. Pár dní nato, 2. srpna, obdržela nové číselné označení 749.039. Zrodila se nová řada.

Ano, pokud se o kolejová vozidla zajímáte, správně vás napadá, že tato lokomotiva dodnes slouží u Českých drah. Dokonce byla před časem jako jediná opatřena modro-žlutým reklamním nátěrem společnosti AŽD Praha a bývá letmo nasazována zejména na rameno Praha – Turnov nebo v létě na Posázavský



## JIHLAVSKÁ HVĚZDA 749.039

Lokomotivu s původním označením T 478.1039 vyrobili v ČKD Praha pod číslem 7044 roku 1967. V říjnu toho roku ji předali do Lokomotivního depa Jihlava, kde 2. listopadu absolvovala technicko-bezpečnostní zkoušku. Z Jihlavy odešla – už coby přestavěná jako součást řady 749 – teprve 24. května 2000 do Chomutova (DKV Louny), kde s velkými nápisy domovského depa nad čelními okny několik let duněl její motor s rychlíky v údolí Ohře. Později skončila v DKV Praha, PJ Vršovice, odkud vozila hlavně rychlíky do Tanvaldu a Českých Budějovic i osobní vlaky do Čerčan. Jako příležitostně vešla v září 2003 Orient expres z Prahy přes Karlovy Vary do Chebu. U příležitosti dokončení dálkového ovládní zabezpečovacího zařízení na trati Zdice – Protivín byla opatřena reklamním nátěrem společnosti AŽD Praha, s nímž jako jediná reklamní lokomotiva ČD nezávisle trakce jezdí dodnes.



**STŘÍBRNÝ VÍTR.** Na rychlících Praha – Příbram – Písek – České Budějovice jezdily ještě před pár lety elektrické Bardotky. Dnes už jsou rychlíky v režii Katřů.

pacifik. V dnešní době, kdy se na většině významných neelektrizovaných tratích prohánějí motorové vozy a jednotky, se rozhodnutí vybavit velké množství diesellových lokomotiv topným alternátorem může zdát nesmyslné. Na začátku 90. let však jiná vhodná vozidla u ČSD nebyla.

## První byla Devětatřicítka

Brejlovců se do roku 1995 pro Česko i Slovensko rekonstruovalo na „elektrickou“ řadu 750 celkem 165 kusů. Zdálo se, že to bude málo, a tak v posledních měsících federace tehdejší Ústřední ředitelství ČSD a výrobce Bardotek ČKD Lokomotivka Praha navrhly alternátor TA 415 dosadit i na starší, leč spolehlivé stroje řady 751 a 752. Dieselelektrické lokomotivy Kryšpínova označení T 478.1 se vyráběly v letech 1964–1971 v počtu 230 kusů, v letech 1969–1970 k nim v počtu 82 kusů přibyla nákladní řada T 478.2. Z ní bylo devět kusů dodatečně vybaveno parním topením a přeznačeno na T 478.1231 až 239.

Dvě lokomotivy (751.039 a 51) zkušebně přestavěla lokomotivní depa Jihlava a Šumperk. ČKD k tomu využil díly z přestavby Brejlovců, samozřejmě s nutnými úpravami. Jistým úskalím bylo, že motor o průměru válců 310 mm na Bardotkách je pomaluběžný a má nižší výkon. V rámci rekonstrukce dostala Devětatřicítka i elektronický regulátor přenosu výkonu či zařízení pro zrychlený ohřev naftového motoru. Navenek odlišuje řadu 749 od 751 a 752 pouze vyvedená zásuvka pro kabel topení na čelech.

## Prověrka na Stříbrném větru

Druhá lokomotiva 749.051 byla rovněž v Jihlavě dokončena 1. února 1993. Přestavěno bylo nakonec několik desítek Bardotek. Těm vzniklým z řady 751, tedy s parním generátorem, bylo ponecháno původní inventární číslo. Stroje zrozené z nákladních lokomotiv 752, kde byl místo parogenerátoru jen balast, dostaly pořadová čísla od 240 (protože poslední inventární číslo Zamračených bylo 239) až do 265. Čekaly je poměrně náročné výkony, například ty šumpercké v Jeseníkách nebo českobudějovické na Šumavě. Poslední náročnou prověrkou pražských lokomotiv řady 749 bylo zaturnusování na „lehké“ rychlíky Praha – Písek – České Budějovice, kterým se přezdívalo Stříbrný vítr. Fyzické kondici Bardotek tu neprosplávaly ani velmi ostré jízdní doby, ani dosud nevidaný kilometrický průběh.

Při dělení vozidlového parku mezi mateřskou společnost České dráhy a dceru ČD Cargo získal nákladní dopravce i „elektrické“ Zamračené (čísel 018, 019, 187, 247 a 251). Zejména pro potřeby vojenských přeprav prodělala lokomotiva 749.018 v DPOV PSO Nymburk celkovou modernizaci a je nasazena na Českobudějovicku. To je ale bohužel světlá výjimka. I osobní dopravce v rámci generální výměny v motorové trakci rychle posílá k litoosti všech fandů tyto populární stroje na odstavné koleje.

MARTIN NAVRÁTIL

INZERCE



ČD travel, s.r.o., Na Příkopě 31, tel. 972 243 051–55. e-mail: obch@cdtravel.cz, lazne@cdtravel.cz, web: www.cdtravel.cz  
Pobočka: Praha hl. nádraží 972 241 861, provozní doba: pondělí–pátek 9.00–17.00 h

## Důležité upozornění

### Rekreace s příspěvkem

Nabídka rodinné a dětské rekreace pro zaměstnance ČD, ČD Cargo a SŽDC byla fyzicky distribuována formou nabídkového letáku s vloženou Závažnou objednávkou na pracoviště ve dnech 16.–18. 1. 2013. V elektronické verzi byl kompletní katalog zveřejněn na webových stránkách (www.cdtravel.cz) a intranetech zaměstnavatelů ve dnech 17.–18. 1. 2013. Závažná objednávka byla zveřejněna na internetu dne 19.–20. 1. 2013. Dodržením těchto termínů jsme se snažili, aby měli všichni zaměstnanci – i ti bez přístupu k internetu – stejnou šanci zajistit si formuláře ve stejnou chvíli. Přihlášky přijímáme naskenované, zaslané poštou i doručené osobně.

Krásnou dovolenou přeje vaše ČD travel!



Itálie

Novinka

### Turín a citrusový festival ve francouzském Mentonu

Vlakový poznávací zájezd – na staré FIP!!!

Termín: 28. 2.–5. 3. 2013. Cena: 4 590 Kč. Cena zahrnuje: 3x ubytování, 4x místenku a služby vedoucího zájezdu. Nenechte si ujít vlakový zájezd za poznáním města Turína a jeho pamětihodností (kostel vystavěný pro tzv. Turinské plátno, barokní střed se zámek). Odtud podnikneme výlet do francouzského městečka Menton, kde se každoročně koná známý citrusový festival.



Itálie

Novinka

### Exotická západní Sicílie

Vlakový poznávací zájezd – na staré FIP!!!

Termín: 18.–25. 3. 2013. Cena: 8 790 Kč. Cena zahrnuje: 3x ubytování se snídaní, 2x lehátko T4 s příplatkem k FIP (nové od roku 2012), 4x místenku a služby vedoucího zájezdu. Prozkoumáme západnější kouty Sicílie. Zastavíme se v Římě, Ostii a Neapoli a na Sicílii navštívíme města Cefalu, Segesta, středověké město Erice a egadský ostrov Favignana.



Itálie

### Za poznáním Neapolského zálivu

Vlakový poznávací zájezd – na staré FIP!!! – nově s ubytováním na pevnině  
Termín: 23.–29. 3. 2013. Cena: 7 990 Kč. Cena zahrnuje: 4x ubytování se snídaní, 4x místenku, služby vedoucího zájezdu. Navštívíme Pompeje, zámek a zahrady v Casertě, antické chrámy v Paestu, město Sorrento nebo ostrov Capri. Zájezd je možné zkombinovat se zájezdem Exotická západní Sicílie!  
Více informací na telefonním čísle 725 422 540 – Ivona Jánková.



Francie

### Paříž + Versailles

6denní vlakový poznávací zájezd

Termín: 18.–23. 4. 2013. Cena: 5 290 Kč. Cena zahrnuje: 3x ubytování, 3x snídaní, 4x místenku, služby vedoucího zájezdu.

Cena nezahrnuje: místní dopravu, vstupy, komplexní pojištění klienta (individuální pojištění pro cesty, pobyt a na storno zájezdu – 138 Kč), vlakovou dopravu. Při včasné koupi vlakových jízdenek cenově výhodně i pro „neželezničáře“!



Česká republika

### Liberec – hotel Babylon \*\*\*\*

VÝHODNÁ NABÍDKA PRO KLIENTY CK ČD travel, s.r.o.

Termín: 2. 1.–30. 4. 2013

Cena: 2 690 Kč/osoba/2 noci, dítě do 14 let ZDARMA v doprovodu dospělé osoby. Cena zahrnuje: 2x ubytování, 2x polopenzí, neomezený pobyt v aquaparku, lunaparku, iqparku, možnost ranního plavání od 8 hodin. Možnost prodloužení pobytu za příplatek 1 100 Kč/osoba/noc.

# Na soukromé prohlídce pokladů ve střekovské vodárně

Ústecká vodárna s čerpací stanicí se udržela v provozu s parním strojem prakticky sto let. Fungovala od roku 1874 až do doby, kdy sem byla už jen nakrátko dodána elektrická čerpadla. Dnes je kulturní památkou a o její stav se s láskou stará Zdeněk Dundr. Ten nás také provedl mezi dochovanými a postupně obnovovanými poklady uvnitř vodárny, která naštěstí odolala zubu času.

Druhý život nádražní vodárny v ústecké čtvrti Střekov začal prý doela náhodou. Někdy v roce 2002 se jistý železniční nadšenec z Prahy vrátil z brigády na muzejní dráze v Zubrnici. Když mu ujel přípoj, začal se nudit a při procházce nádražím ho zaujala stranou stojící opuštěná vodárna. Když zjistil, že hlavní dveře do vodárny jsou otevřené, protože je někdo zřejmě vylomil, podíval se dovnitř. Tam zjistil, že je na místě jak parní stroj, tak stojatý kotel. Ihned volal Zubrnickým a ti se tam ještě ten večer jeli s baterkami podívat. Nečekali takovou vzácnost, netušili, že je uvnitř dochované vybavení. Ve většině vodáren totiž strojní vybavení chybí, maximálně zůstaly jen nádrže. Tak líčí počátky technické a kulturní památky Zdeněk Dundr, její správce a strojník, který nám byl při návštěvě vzorným průvodcem.



**NENÁPADNÁ.** Vodárna v Ústí nad Labem-Střekově má status kulturní památky. Před deseti lety se o ni začali starat členové Zubrnické muzejní železnice.

## Studna je propojená s Labem kanálem

Zdeněk Dundr se do ústecké vodárny dostal asi sedm let poté, kdy se mu Přemysl Košek ze Zubrnické muzejní železnice zmínil, že získali do pronájmu parní vodárnu. „To prý teprv uvidíš! Neměli jsme čas, pak v lednu 2009 jsem se sem šel podívat a nejdřív ze všeho jsem zíral na různou skladovanou veteš,“ vzpomíná Dundr. Zubrníci do vodárny, kterou si pronajali, aby zařízení zachránili, dočasně odkládali všechno, co nebylo kam dát. „Ptali se mě, jestli bych se o to nechtěl starat. Tak proč ne, ať to má využití!“ odpověděl jim tehdy.

Parní stroj, který stejně jako objekt vodárny pochází z roku 1874, měl prasklinu na válci. Kotlí chyběla veškerá armatura i rošty. Naopak zůstalo dvoupístové čerpadlo umístěné v hloubce 25 metrů včetně táhla. „Bude nejspíš zalehlé, zarezlé, ale není-li roztrhnuté, tak by třeba šlo opravit. Dno studny v hloubce 28 m se nachází pod úrovní Labe, to proto, aby se zajistila stálá hladina ve studni i při nízkém stavu vody. Do ní byl od Labe vykopán umělý kanál, tunel,“ vysvětluje Dundr. Kvůli vodárně mu tak nastalo období shánění dřív, které se nevyrobějí, a neustálých oprav a renovací.

## Parní kotel vypadá jako nový

Zkušební kohouty, které slouží ke zjištění stavu vody v kotli nezávisle na vodoznaku, jim pomohl sehnat pan Palas z Národního technického muzea. „Když byl ve vodárně, vyprávěl jsem mu to, říkal, že nějaké kohouty mají v depozitu, sešli jsme se, a ejhle, byly to přesně ty, co hledám! Potěšil mě, když mi později napsal právu, že náš kotel vypadá, jako když vyšel z továrny. Ten byl v roce 1930 při rekonstrukci dosazen nový, po tom původním zůstal v rohu jen rám balkonu,“ říká Zdeněk Dundr. Druhou nesnázi byly rošty. Ty se naštěstí podařilo objevit ve zdevastované litoměřické strojovně: „Kotel neměl ani průlez, dvířka, nic, ale jediné, co tam zbylo, byly rošty.“ Po třech letech námahy vyhlíží kotel i parní stroj jako nové. Zcela autentický stroj včetně náhonu a ojnice, která předává pohyb vahadlu, předvádí Zdeněk Dundr dokonce v chodu! Zatím je pohon obstaráván stlačeným vzduchem z elektrického kompresoru, tedy s nižším výkonem. Kotel nemá tlakovou zkoušku, a tak zůstává zatím neprovozní.

„Z Litoměřic to sem na Střekov mám kousek, nikdo mi do toho nemluví a jsem tu takový hlavní vedoucí objektu a strojník. Někdo má zahrádku, já jezdím sem,“ doplňuje Zdeněk Dundr. Při naší návštěvě jsme viděli, že mu společnost právě dělali dobrovolní hasiči, kteří si pronajali jedno z obytných křidel vodárny. Ti pomohli při opravě střechy. Až budete mít cestu přes Střekov, neváhejte se tu zastavit. Informace o otevírací době najdete na webu [www.zmz.cz](http://www.zmz.cz), ale na telefonu 728 484 270 nebo 775 130 479 je možné si domluvit i individuální prohlídku.

**MARTIN NAVRÁTIL**



**PRŮVODCE I SPRÁVCE.** Zdeněk Dundr ve svém království na Střekově. Parní stroj pochází z roku 1874 a dosloužil před čtyřiceti lety.

FOTO AUTOR (3x)



Jako nový vypadá stojatý kotel vodárny z 30. let minulého století.

## ZDENĚK DUNDR

Profesi je topenář. Jako kluk si přál být v lokomotivě, ale kvůli brýlím to nešlo. Protože touha byla silnější, dostal se do party lidí v lokomotivě. Začínal ve výtopně Přerov v partě okolo Šlechtičny 475.1142 (zejména u pánu Hanzala a Gáji), kde první přičichl k obsluze parního kotle a mašiny. Později přešel do Parostrojního spolku Mikádo v Lounech, kde pomáhal i na Papouškově. V kolektivu strojvedoucích pod vedením Jarý Pecháčka ho dovedli k úspěšným topičským zkouškám, díky nimž se dostal na Komárku, kde topil strojvedoucímu a prezidentovi spolku Radku Fymanovi. V současnosti je správcem a strojníkem vodárny na Střekově v Ústí nad Labem.

## KŘÍŽOVKA

**Albert Einstein (1879–1955): DVĚ VĚCI JSOU NEKONEČNÉ – VESMÍR A LIDSKÁ HLOUPOST. ALE... (dokončení v tajence).**

POMŮCKA: ARM. OPS	AUSTRALSKÝ PÍSTOS	HROB (KNIŽNĚ)	ČERT ZARABELY	ČESKÝ HEREC (JOSEF)	DÁT NA MÍSTO	SADOVÁ	REZIGNOVANÝ SOUHLAS	OTOCNÝ NOSNÍK	SCÍTÁNÍM PŘIPOJIT	TELOCVIČNÁ POLOHA	MENŠÍ PENĚZENKY	DRÁV RÍČNÍ RYBA	NEOBLE-CENA	MEZINÁR. KOD ARMÉNIE	OVSEM	MILENEC ISOLDY	SEVERSKÝ PAROHÁČ
RODOVÝ ZNAK				MRCHO-ZRAVÍ PTÁCI				STARORÍMSKÁ BOHYNĚ ÚRODY		PODNIK V PEČKÁCH				ZÁCHRANNÁ TECHNIKA SLUŽBA (ZKR.)			
ŠATNÍ MOTÝLEK				HÁJOVÁ BYLINA ZN. KOJEN. VÝZVY				SPOR		ZLUTO-HNĚDÁ BARVA (SLOV.)				ZKRATKA ODDELENÍ VNĚMOCNICI			
ZAČÁTEK TAJENKY								NÁROD		RYCHLÝ ROZVOJ				JHLAVSKÁ SPZ			
	TO DRUHÉ	RUS. JADER. PONORKA VÝZVA KE SKOKU					PRUDKÝ BOJ SÍČ VLÁKNO			ÚSDEK				PRES			NÁZEV REČKĚHO PÍSMENE
CHVOST				KONEC TAJENKY						VČELINY				HONZA			
HUDEBNÍ ZNAČKA				PATŘÍČÍ IVÉ				SLOVENSKÝ SMYČEC			NADEJÍT						
MLHA				OTEC				ZERTOVNĚ POKÁRANI			ZARÍZENÍ PRO PŘÍJEM SIGNÁLU						

AUTOR PETR HAJNÍŠ

## POŠTA

### Zaujala nás nabídka Železničáři a přátelé



Děkuji Českým drahám za skvělou obchodní nabídku „Železničáři a přátelé“ (psali jsme v čísle 23/2012 – poznámka redakce). Nabídka jsem využíla a s dcerou a jejím přítelem a společně jsme o víkendu navštívili Amsterdam v Nizozemsku. Poznali jsme díky tomu o stupeň lepší kvalitu železniční dopravy v lehátkovém voze, navštívili památky, prošli květinový trh i uličky s červenými lucernami. Doufám, že se podaří zopakovat tuto nabídku i v roce 2013.

**JITKA POLANSKÁ**

### Při cestě do Německa jsem ztratila peněženku

Chtěla bych poděkovat průvodčímu Českých drah z Karlových Varů, který pomohl zachránit mé věci. V sobotu 5. ledna jsem cestovala z Karlových Varů do německého Zwickau. Po vystoupení z vlaku ve stanici Nové Hamry jsem ale zjistila, že u sebe nemám jak peněženku, tak mobilní telefon. Přesto se mi podařilo zkontaktovat zaměstnance ve vlaku, který mně při své zpáteční cestě věci v pořádku předal. Byla to úleva, neboť jsem vezla dost peněz v hotovosti, o které bych nerada přišla, včetně některých dokladů. Takoví zaměstnanci jako tento průvodčí dělají Českým drahám dobré jméno.

**MARIE VRÁNOVÁ**

Pochváleným zaměstnancem byl vlakvedoucí Ondřej Krajník z Regionálního centra vlakového doprovodu Karlovy Vary.

### Korporátní identita je nezbytný krok



V čísle 25 mne zaujal rozhovor Martina Navrátila s autorem korporátní identity Českých drah, grafikem Alešem Najbrtem. Přiznám se, že jsem se k tomuto tématu dříve stavěl s lehkou nedůvěrou, i když jsem potřebu určité identity ČD úplně nezavrhoval. Postupně jsem ale dospěl k názoru, že šlo o krok skutečně nezbytný a přínášející mnoho pozitiv vůči zákazníkům i uvnitř firmy. Nemohu se proto zbavit pocitu, že něco podobného schází státní organizaci Správa železniční dopravní cesty. Ta sice nemá potřebu se vymezovat vůči ostatním dopravcům, jednotnost vnější i vnitřní prezentace však u ní dosud chybí. Zatímco produkty Českých drah dnes již mají jednotnou image, u SŽDC se nelze ubránit dojmu jakéhosi tápání. Ať už jde o podobu nápisů na zastávkách, tiskovin nebo informačních materiálů.

To, co mě však opravdu trochu „nadzvedlo“ ze židle, byla grafická podoba obálky úředního vydání Jízdního řádu 2013. Zatímco obálka vydání Českých drah nese punc promyšleného výtvarného pojetí s již zmíněnou nezaměnitelnou identitou dopravce, podoba obálky vydání SŽDC vyznívá spíše jako náhodné poskládání fotografií vzešlých z čtenářské soutěže. Na první pohled zkratka vůbec není znát, o jaký typ produktu se jedná. Zvláště pak blízkost růžové a zelené barvy pak svědčí o absenci stylu či výraznějšího výtvarného citění. Obálka působí velmi rozbitým a neuspořádaným dojmem, což ještě umocňuje rozlišující se písmo a koleje tvořící jeho podklad. Možná by stálo za to se zeptat pana Aleše Najbrta na jeho názor.

**TOMÁŠ KAŠPAŘÍK**



Dopisy jsou redakčně upraveny a kráceny.

# Hongkong jako rušné velkoměsto s kolejovou dopravou

Ještě před šestnácti lety byl Hongkong britskou kolonií, dnes už patří celý poloostrov Kowloon s přilehlými ostrůvky v Jihočínském moři Číně, i když jako zvláštní správní oblast, kde je oficiálně povolen kapitalismus. Obdivovatelé kolejové dopravy si při návštěvě tohoto území se zvláštní historií přijdou na své: mohou se svézt metrem, vlakem, úzkorozchodnou tramvají, rychlodráhou i pozemní lanovkou.

Několik desítek let fungoval britský Hongkong jako výkladní skříň kapitalismu u hranic s rudou Čínou. Po druhé světové válce tu vznikaly nové čtvrtě, honosné stavby, mrakodrapy, továrny... Lidé výrazně bohatli, což lákalo velké množství přistěhovalců, kteří hledali pracovní uplatnění v průmyslu či ve službách, například v přístavu. Na pevnině se těžila železná ruda, vznikl tu průmysl hutnický, strojírenský, loďařský, textilní, chemický, prováděl se zde rybolov, vznikla tu univerzita i letecká křižovatka a tramvajová doprava. Britové tu zřídili základnu válečného loďstva a letectva.

Nicméně ne vše, co přišlo z Velké Británie, se čínskému obyvatelstvu zamlouvalo. Největší vzpoura tu propukla v roce 1925. Stávka dělníků byla zahájena 19. června 1925 a trvala až do 10. října 1926. Od července 1997 patří území opět pevninské Číně, která dodržuje mezinárodní závazky a dopřává území rozsáhlá ekonomická, ale i politická práva.

## Zelené tramvaje časem získaly nátěry nejružnějších barev

Když dnes přijedete do Hongkongu, uvidíte hustě obydlené a prosperující území, jehož nábřeží lemují mrakodrapy, v nichž sídlí četné finanční instituce a podnikatelské subjekty. Ostrov spojují silniční i železniční tunely s pevninou. Jediná klasická železniční trať o rozchodu 1 435 mm má délku 33,5 km a váže Hongkong s vnitrozemskou Čínou. První úsek byl uveden do provozu 1. října 1910 a o rok později se cestovalo už přes státní hranice. Tehdy na této



Na počátku 70. let byly ulice narvané – nejezdilo metro. FOTO SBÍRKA AUTORA



ULIČNÍ CHÓR. Mezi výškovými budovami a patrovými tramvajemi si člověk občas připadá maličký. FOTO PROFIMEDIA (2x)

kolejové trase jezdil denně v každém směru jeden rychlík.

Hlavním lákadlem pro kolejové fanfy jsou tady ovšem místní tramvaje. Od začátku provozu (rok 1904) až do současnosti jsou provozovány na vlastním ostrově

Hongkong v rozsahu, který se za uplynulých více než 100 let příliš nezměnil. První patrové tramvaje, které tu patří ke koloritu města, byly vyrobeny ve Velké Británii na začátku minulého století, od roku 1925 je ale začaly nahrazovat vozy

místní produkce. Mnoho let měly pouze zelenou barvu, časem na nich přibývaly reklamy a dnes jezdí různě barevně pomalované i popsané.

Stejně jako ve Velké Británii, která území jako koloniální velmoc jedno stole-



Když vás lanovka vyveze na kopec, uvidíte město z výšky. FOTO PIXMAC

tí vlastnila (samotný ostrov Hongkong dokonce více než 150 let), se zde stále udržuje levostranný provoz. Veřejná doprava je relativně levná. Cestující může nastoupit do tramvaje a vozit se bez zaplacení až do doby, než bude chtít vystoupit. Kolotočový turniket mu totiž zabraňuje opustit dopravní prostředek, dokud nehodí do kasičky u řidiče peníze v nepatrné hodnotě 2,30 hongkongského dolaru (asi 6 korun), přičemž nezáleží na tom, jak je jeho cesta dlouhá. Tento rovnostářský princip ovšem neplatí ve výtženém metru, které je nejdůležitějším veřejným dopravním prostředkem v Hongkongu. Tam se cena jízdného odvíjí (už poněkud spravedlivěji) od počtu zastávek.

**Ostrov spojují silniční i železniční tunely s pevninou. Jediná klasická železniční trať o rozchodu 1 435 mm má délku 33,5 km... První úsek byl uveden do provozu 1. října 1910.**

## Projeďte se po městě v pohyblivé rozhledně

Hongkong, to je úchvatná podívaná, místo plné kontrastů, které v noci svítí natolik, že to vypadá, jako by nikdo nespal. I když tu svítí sluníčko, vládne v úzkých ulicích v centru stín. Když chcete vidět nebe, musíte se téměř zaklonit. Středem města stále jezdí patrové tramvaje a autobusy. Když se usadíte v jejich horní části, máte pocit, že jste na pohyblivém rozhledně. Přestože oblast patří mezi nejhustěji osídlené na světě, součástí Hongkongu jsou také lesy a hory. Mísí se tu dochovaná tradice s glo-



Páteř systému veřejné dopravy tvoří samozřejmě podzemní dráha.

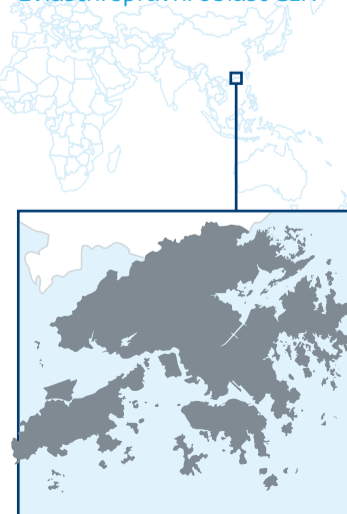
## Z HISTORIE VELKOMĚSTA

Ostrov Hongkong obsadila britská armáda v tzv. první opiové válce v roce 1842. V roce 1860 k němu Velká Británie připojila členitý poloostrov Kowloon (Kau-Lung) a později si od Číny pronajala na 99 let další pobřežní území, ostrovy a ostrůvky, které dohromady představují teritorium s rozsahem něco přes tisíc kilometrů čtverečních. Smlouva platila od 1. července 1898 do 30. června 1997. V prosinci 1984 podepsaly britská a čínská strana prohlášení, že k předání území dojde pokojnou cestou v souladu se smlouvou, přičemž Hongkong získá na 50 let status zvláštní administrativní zóny podle zásady „jedna země, dva systémy“. Tak se i stalo.



MRAKODRAPY. Polovina obyvatel bydlí v osmém patře a výše. FOTO DANIEL NOVÁK

## HONGKONG zvláštní správní oblast ČLR



bální ekonomikou. Vedle hlavních ulic plných lidí a s paláci ze skla a oceli tu uvidíte i ulice, kde se lidé přehrabují v odpadcích, i hřiště doslova vmáčknutá mezi mrakodrapy.

Anglicky se zde domluvíte prakticky bez problémů, i když je pravda, že její všeobecná znalost v posledních letech znatelně klesá. Pokud ovládáte kantonskou čínštinu, máte vyhráno. Co se týče jídla, převládá tzv. kantonská kuchyně, která nabízí strážníkům jarní závitky, krevetové knedlíky, rýžové nudle a kaše i rozmanité druhy omáček. I přes některá negativa působí Hongkong na Evropana jako atraktivní metropole na břehu Tichého oceánu. Po třináctihodinovém letu z Evropy a časovém posunu 6 nebo 7 hodin (v závislosti na tom, zda u nás platí zimní nebo letní čas) vám bude odměnou nejenom čilý ruch velkoměsta, ale i klidné zátoky, krásné pláže, výlety lanovkou do hor nebo vyjíždky na malebné ostrůvky, kterých se tu v moři nachází více než dvě stovky.