



## SLOUPEK

### Pendolinem napříč republikou

Jediné jednotky s naklápečí skříní na tuzemských kolejích budou od prosince nasazeny v mnohem větší míře do západních Čech. V pracovní dny se jako novinka objeví na dvou párech přímých vlaků z Ostravska přes Prahu a Plzeň do Chebu a Františkových Lázní. Už nyní jezdí na víkendových spojích, takže přibližně za čtvrt roku získají cestující na západní větvi 3. koridoru možnost používat Pendolino každý den. Rozšířením jejich provozu reaguje národní železniční dopravce na obrovský zájem cestujících, který vyvolaly víkendové spoje do západočeských lázní zavedené v minulém jízdním řádu.



#### Michal Štěpán

pověřen řízením úseku pro strategii a obchod a úseku pro marketing a produkty

Výsledkem bude historicky nejrychlejší spojení Karlovarského a Plzeňského kraje s hlavním městem a severní Moravou. Díky naklápečí zvládnou Pendolina úsek Cheb – Praha za méně než dvě a půl hodiny. To je o 40 minut méně než běžným rychlíkem a dokonce o hodinu a čtvrt rychleji než autobusem! Cesta z Chebu do Ostravy, tedy prakticky přes celou Českou republiku, bude Pendolinem trvat méně než šest hodin.

Pro cestující ze západních Čech může být atraktivní, že Pendolino bude mezi Chebem a Plzní jezdit v pracovní dny se statusem běžného rychlíku. To znamená, že cestující nebude mít ve 2. třídě povinnost koupit si místenku ve zmíněné relaci. Navíc zůstane zachována obslužnost stejných stanic jako u dnešních rychlíků. V této souvislosti ještě připomínám, že v září dojde k rozšíření 2. třídy ve všech Pendolíních z 68 na 84 míst, a to na úkor 1. třídy. Poměr mezi 2. a 1. třídou tak bude přibližně stejný jako u Pendolíních, která se vyrábějí pro Polsko.

FOTO VÁCLAV RUBEŠ

## Spoje SuperCity zlevňují a přecházejí na letecký tarif

Jízda v Pendolinu bude od září cenově dostupnější pro širší okruh cestujících. České dráhy totiž pro své zákazníky připravily nabídku akčních cen místenek, které startují již na částce 35 korun. V extrémním případě ale lze získat místenku do Pendolina i zdarma. Nové tarify jsou proměnlivé v čase podle stupně obsazenosti vlaku. Čím dříve si cestující nakoupí, tím nižší cenu může získat. Záleží i na tom, zda chce jet ve špičce, nebo v sedle. V tomto směru se České dráhy inspirovaly u leteckých společností.

Kdo dřív přijde, ten dřív mele. V případě cestujících v Pendolinu nebude od 1. září existovat výstižnější výrok. Cena místenek na tyto spoje se totiž bude odvíjet zejména od včasnosti, s jakou si zákazník zakoupí jízdní doklad. Již dříve nabízená rezervace za akční ceny bude ještě dynamičtější a proměnné ceny zohlední i další faktory. Například zda cestující pojedí ve špičce, nebo využije spoje v přepravním sedle. Zákazníci – včetně držitelů aplikace Železniční průkazka – tak získají větší možnost volby.

### Dynamický vývoj ceny

Při cestě z Prahy do Ostravy v Pendolinu může cestující ve druhé třídě v ideálním případě zaplatit za místenku jen 35 korun. (Pokud použije spoj SuperCity už z Františkových Lázní, začíná cena místenky pro cestu na severní Moravu a Slez-

### Cena místenky Praha – Ostrava v Pendolinu

35 Kč 70 Kč 100 Kč 150 Kč 200 Kč

Týká se 2. vozové třídy pro zákazníky ČD v průběhu času a růstu obsazenosti vlaku.

sko na 70 korunách.) Jak se ale bude kapacita konkrétního spoje naplňovat, poroste i cena místenky. Postupně se tak cena bude zvyšovat z 35 na 70 a 100, případně až na 150 nebo 200 korun. U některých vlaků SuperCity (502 v pondělí, 511, 513, 515 v pátek) ale bude v relaci Ostrava/Olomouc – Praha stanovena minimální cena místenky na 70 korun.

Cena místenky v první třídě nebude závislá na okamžiku nákupu, ale vždy

pouze na tom, zda vlak jede ve špičce, nebo v sedle. O víkendech a v méně vytižených hodinách pracovních dní má cena místenky činit 100 korun, v období špičky se cena zvýší na 150 nebo 200 korun. Místenka do 1. třídy pro úsekovou cestu (např. Praha – Pardubice nebo Praha – Plzeň) bude stát 100 korun.

V případě držitelů aplikace Železniční průkazka budou ceny vyšší než pro běžného cestujícího. Například mezi Prahou

a Ostravou zaplatí za místenku v Pendolinu v 1. i 2. třídě od 100 korun výše. I to však představuje citelné snížení ceny oproti předchozímu stavu.

### Část místenek je zdarma

Ve výjimečném případě mohou České dráhy nabízet místenku do Pendolina dokonce za nulovou cenu. To se ale týká pouze relací Český Těšín/Haviřov/Bohumín – Ostrava/Olomouc, příp. Ostrava – Olomouc a zpět do 2. třídy.

Rezervace místenek za snížené ceny podle „leteckého“ režimu jsou dostupné již od 15. srpna. Část cestujících tak již odhalila tuto novinku jak u výdejního okénka osobních pokladen a ČD Center, tak u jízdenkových automatů. Totéž se týká elektronického způsobu prodeje, tedy eShopu Českých drah. Právě v eShopu si každý zájemce může zjistit aktuál-

ní cenu místenky do konkrétního spoje nejsnadněji. Informaci mu ale samozřejmě poskytne i pracovník Českých drah za přepážkou.

### Rozšiřujeme druhou třídu

Další novinkou ve spojích SuperCity je rozšíření kapacity druhé třídy. Původní konfigurace se 105 sedadly 1. třídy v jednotce se sníží na 52 míst ve prospěch ekonomické třídy, kde se počet míst zvýší z 226 na 279 sedadel + 2 místa pro tělesně postižené. České dráhy tímto krokem reagují na dlouhodobý trend, kdy roste zájem o cestování ve 2. vozové třídě spojů SuperCity. Nemí bez zajímavosti, že naše Pendolino má i v ekonomické třídě prostorově přívětivě osazené sedadla 2+1, zatímco v zahraničí se používá konfigurace 2+2 s uličkou uprostřed.

VÁCLAV RUBEŠ

## Dálkové CityElefanty dostaly oddíl vyhrazený pro kola

Nasazení elektrických jednotek řady 471 do víkendové dálkové dopravy z Prahy do Děčína a zpět pokračuje i v letních měsících. Jak jsme vás již informovali, k tomuto kroku přistoupily České dráhy od druhého dubnového víkendu. V minulosti se vedly diskuze, zda v těchto vozidlech existuje dostatečná kapacita pro přepravu cestujících s jízdními koly. Zejména od vlakových čet zaznělo upozornění, že u nejvíce expono-

vaných spojů (ranní z Prahy a podvečerní zpět) je kapacita dvanácti míst pro bicykly velmi limitující.

Zkušenosti z letní turistické sezony ukázaly, že tyto obavy byly oprávněné. S největšími potížemi se potýkaly zejména na spoje R 770 a R 772 z Prahy, částečně pak odpolední R 785 a R 787 v opačném směru. České dráhy proto přistoupily k řešení, když jeden oddíl nově vyhradily právě cyklistům. → Pokračování na straně 8

## V Berouně si připomněli 70 let od sabotáže

Před sedmdesáti lety se odehrál jeden z významných činů domácího odboje proti německým okupantům. Tento čin si připomněli železničáři ve vestibulu berounského nádraží. Pamětníci dodnes nemají jasno, kde přesně se sabotáž na trati mezi Karlštejnem a Berounem stala. Shodují se však, že byl při ní explozí vymrštěn asi půlmetrový kus kolejnice. Možná se to odehrálo v km 33,7 poblíž zastávky Srbsko nebo až dál pod Tetínskými skalami. Zmatek panuje i o datu akce. Ačkoli se stala 8. srpna 1943



Na berounském nádraží byla 8. srpna odhalena pamětní deska. FOTO AUTOR

po třetí hodině ranní, na pamětní desce v Berouně najdete jiný údaj.

Piětní akt zorganizoval Český svaz bojovníků za svobodu ve spolupráci s přednosty stanic za ČD a SŽDC. Členové svazu v čele s Alenou Mezsárošovou a pamětníky události vzdali čest profesorovi Františku Urbanovi z Berouna, jemuž je akce připisována a který byl popraven ve věznici v Mnichově v roce 1944. Vzpomínka byla věnována i dalším účastníkům protifašistického odboje na Berounsku a Hořovicku. MARTIN NAVRÁTIL

### Tovačovský portál s opravenou Bardotkou

Podívali jsme se na oslavy, kde se zábava točila kolem hudby, ale i historických vozidel.

STRANA 2

### Krajské město čeká na elektrifikaci

Pokud vše dobře dopadne, začne se modernizovat trať do stanice Zlín střed ještě letos.

STRANA 8

### Srpen 1968 přinesl strach i projev vzdoru

Přečtěte si autentické vzpomínky na dramatické noční služby ve východních Čechách.

STRANA 10

### Spěcháme po kolejích, ale stále příliš pomalu

Domácí železniční infrastruktura zatím neumožňuje radikální zvýšení traťových rychlostí.

VNITŘNÍ DVOUSTRANA 6-7



## PRO VÁS

## Prošli jsme auditem managementu kvality

Ve dnech 17.–26. července proběhl u Českých drah externí recertifikační audit systému managementu kvality dle normy ISO 9001. Cílem auditu bylo prokázat shodu s požadavky normy ISO 9001 při zajišťování přepravy osob. V rámci auditu byla prověřena pracoviště generálního ředitelství i regionální pracoviště vybraných krajských center osobní dopravy a dep kolejových vozidel. V rámci podpůrných služeb byl auditem prověřen nákup a problematika řízení lidských zdrojů včetně výkonné personalistiky.

Certifikační orgán, kterým je firma ISOQAR, konstatoval úspěšně prokázání souladu s požadavky normy ISO 9001 a doporučil opětovné prodloužení certifikátu dle ISO 9001 pro další tříleté období. České dráhy se tak dále řadí mezi významné společnosti, které jsou úspěšně certifikované tímto celosvětově působícím certifikačním orgánem. Za úspěšné zvládnutí recertifikačního auditu pak patří velký dík všem zúčastněným zaměstnancům ČD.

JIRÍ NEVŘELA

## KAM JET

## Modelová železnice v Kostelci nad Ohří

Dům dětí a mládeže a Sdružený klub Rabštejn v Kostelci nad Ohří zvou děti i dospělé na výstavu železničních modelů a kolejišť. Akce se koná v sobotu 14. září v prostorách Sdruženého klubu Rabštejn od 9 do 17 hodin. Vstupné pro dospělé činí 40 korun, děti zaplatí polovic. Nejmladší návštěvníci se mohou svést na Sičově drobné železnici.

## Mosty u Jablunkova se pochlubí tunely

Železniční muzeum moravskoslezské poříká ve spolupráci s Gorolským informačním centrem až do 28. září výstavu Jablunkovské tunely v Mostech. Ve stylové Dřevěnce na Fojtství, asi tři minuty chůze od nádraží, běží film o Jablunkovských tunelech a zájemci se mohou dozvědět z řady dokumentů historii tunelů až do dnešních dní. Otevírací doba je v září od pondělí do pátku od 8.00 do 16.00 hodin a o sobotách od 8.30 do 14.30 hodin.

## Okolo Železné Rudy s časopisem Turista

V souvislosti s cykloturistickou akcí pořádanou u příležitosti 125. výročí založení časopisu Turista, která se koná od 6. do 8. září v prostoru fotbalového areálu v Železné Rudě, bude účastníkům i návštěvníkům akce poskytnuto zpáteční jízdné VLAK+ Okolo Železné Rudy 2013. Nabídka se týká jízdních dokladů do tarifních bodů Železná Ruda centrum, Železná Ruda město a Železná Ruda-Alžbětín. Sleva činí 50 procent ze zpátečního jízdného. První den zpáteční jízdenky musí být 5., 6., 7. nebo 8. září a poslední den platnosti 9. září. Pro uznání platnosti pro zpáteční cestu je nutné orazítkování jízdního dokladu v místě prezenze při příchodu na akci. (hop, mh)

# Krásně opravená Bardotka zářila na Tovačovském portálu

O třetím srpnovém víkendu se rozjely zvláštní vlaky na trati z Kojetína do Tovačova. Účastníci tradičního folkového klání s názvem Tovačovský portál, ale i návštěvníci Kojetínských hodů, se mohli projet v místech, kam se běžný cestující jen tak nepodívá. Na Tovačovce totiž obvykle potkáte jen nákladní vlaky. V čele mimořádné vlakové soupravy jela historická motorová lokomotiva řady T 478.1010 zvaná Bardotka, kterou pro tento účel zapůjčil Výzkumný Ústav Železniční.



OSLAVY. Historická Bardotka budila zájem fotografů.

FOTO AUTOR (3x)



TOVAČOV. Dočká se nádraží znovu pravidelné osobní dopravy?

Nádherně opravená Bardotka se na Tovačovce objevila už v pátek 16. srpna. Po bývalé Moravské západní dráze přijela z České Třebové přes Chornice do Prostějova a dále do Kroměříže. Soupravu zvláštního vlaku tvořily ještě tři vozy řady Bt-k v dobovém zeleném nátěru bývalých ČSD. Bardotku sice vlastní Národní technické muzeum, v dlouhodobém pronájmu ji však má Výzkumný Ústav Železniční, který se také postaral o její zásadní opravu. VUZ ji dal k dispozici na Tovačovku po celý víkend zcela zdarma.

## Designérsky a stylově nadčasová lokomotiva

„Jsem rád, když naše firma může pomoci dobré věci, v tomto případě propagaci železniční dopravy na trati, kde je dlouhou dobu zastaven osobní provoz. Řada lidí určitě ocení nasazení stylové a designérsky nadčasové lokomotivy zvané Bardotka nebo také Zamračena. Jsem přesvědčen, že každá úspěšná firma se vztahem k železnici by měla přispívat k aktivní propagaci železniční dopravy jakýmkoli vhodným způsobem,“ řekl generální ředitel VUZ Antonín Blažek.

Dopravcem a majitelem osobních vozů na akci Tovačovský portál byla společnost České dráhy, která současně zajistila odborný personál. Občanské sdružení Kroměřížská dráha bylo naopak iniciátorem celé akce, zajišťovalo organizaci, propagaci, ale také financování včetně přípravy výstavy k historii tratě v Tovačově. Kromě zvláštních vlaků zajistila Kroměřížská dráha během soboty 17. srpna také provoz historického autobusu Karosa ŠL 11 mezi Bolelouchi a vlakovým nádražím v Tovačově, kde autobusové spoje navazovaly na zvláštní vlaky.

## Spolupráce s Kroměřížskou dráhou se osvědčila

„Kořeny spolupráce Českých drah a Kroměřížské dráhy jsou v podstatě symbiózou majitele či provozovatele zajímavých strojů s lidmi, kteří mají nápady, chuť a čas je realizovat a hlavně možnost zajistit jejich financování. Jízdy zvláštních vlaků na Tovačovský portál se konají s vozidly Českých drah a jejich zaměstnanci už několik let,“ říká Martin Šustal ze sdružení Kroměřížská dráha. Jedním důvodem dodává, že podobných aktivit je na Zlínsku více.

„Přestože jsou České dráhy majiteli vozidel, mají s jejich provozem a konáním akcí své náklady, na které v rozpočtu není vždy prostor. A právě tady nastupuje naše sdružení, které potřebné finance dává dohromady. V loňském roce jsme například Českým drahám poskytli na regionální akce 125 tisíc korun, v roce 2010 dokonce o skoro sedmdesát tisíc více. Nelze jednoznačně tvrdit, že by se bez Kroměřížské dráhy tyto akce nekonaly, ale určitě by jich bylo méně a nebyly by možná tak propáchané a doplněné doprovodným programem,“ doplňuje Šustal.

## Železnice, hudba, hodování

Patnáctý ročník Tovačovského portálu začal již v pátek 16. srpna večer, ale hlavní program byl zahájen až v sobotu ve dvě hodiny odpoledne. Pro potěchu hrály



Akci navštívil i generální ředitel VUZ Antonín Blažek (uprostřed).

## Provoz na Tovačovce

Vlastní stavba tratě mezi Kojetínem a Tovačovem byla zahájena v dubnu 1894. První vlak, který projel celou trať, se na svou cestu vydal 1. září 1895. Vrcholnou érou provozu na tovačovské trati byla bezesporu 70. a 80. léta minulého století. Na počátku „normalizace“ parní Štokry vystřídaly neméně mohutné přerovské motorové Sergeje, které i s Hektory řady T 458.1 na postrku denně vozily ze Skačova až třicetivozové vlaky se štěrkem. Daní za silné vytyžení tratě nákladní dopravou však bylo zastavení osobní dopravy, ke kterému došlo na konci května roku 1981. Po útlumu v devadesátých letech začala po roce 2002 přeprava štěrku rok od roku opět stoupat, až v letech 2006 a 2007 dosáhla maxima, a to díky výstavbě dálnice do Ostravy.

folkové kapely jako KOFE@VLNA, Falešná karta, Šantré, Bezeřského, Disneyland a řada dalších. Jako host k 15. výročí festivalu vystoupila skupina Ukulele Troublemakers. V neděli 18. srpna pak zvláštní vlaky jezdily hlavně při příležitosti hlavního programu oslav – tradičních Kojetínských hodů. Kojetínské hody, akce s pestrým programem, kdy si přijde na své každá věková skupina, se také tradičně slaví od roku 1999 vždy v polovině srpna. Letos hody vyvrcholily krojovaným průvodem s Ječmínkovou jízdou kráľů a koncertem slovenské zpěvačky Kristíny. MARTIN HARÁK

Další fotografie najdete na stránkách [zeleznicar.cz](http://zeleznicar.cz).

## INZERCE

## UniControls

Řídicí systémy pro dopravu a průmysl

## TABULE

dáváme informace  
Vašim  
cestujícím

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

## Pomáhali jsme propagovat systém EgroNet

Jízda zvláštního vlaku EgroNet tour ve dnech 16.–18. srpna připomněla existenci unikátního příhraničního integrovaného dopravního systému EgroNet. Vlak vyjel v pátek 16. srpna z německého Greizu do Chebu a dál po tratích v Karlovarském kraji s cílem propagovat mezinárodní dopravní systém.

EgroNet zasahuje do tří německých spolkových zemí – Saska, Durynska, Bavorska – a do Karlovarského kraje. Vznikl jako doprovodný projekt EXPO 2000 v Hannoveru. Jedna jízdenka umožňuje cestujícím projet ve vybrané síti tratí a linek vlaků, autobusů i trolejbusů rozsáhlé území Euregia Egrensis, které zabírá plochu 15 tisíc km<sup>2</sup> a kde žijí 3 miliony obyvatel.

## Jízdenka platí na 42 tratích

Hlavní pořadatelé za německou stranu Jürgen Barteld s Ulrichem Jugelem, Ludvík Ertan za českou stranu ve spolupráci



Zvláštní vlak navštívil i zastávku Horní Slavkov-Kounice. FOTO AUTORKA

ci organizací VVV, Karlovarského kraje a dopravců Vogtlandbahn a Českých drah za příspěvní prostředků z fondu Budoucnost Ziel 3 nabídli účastníkům komplexní exkurzi po regionálních tratích v Karlovarském kraji s možností využití cestování s jízdenkou EgroNet. Jízdenka stojí 150 korun a platí v pracovní dny od 7.30 a o víkendu bez časového omezení vždy až do 3.00 hodin následujícího dne. Cestující mohou využít vlaky na 42 železničních tratích a autobusy na 669 linkách.

## Výměna zkušeností na konferenci v Chebu

V rámci propagační jízdy se v sobotu 17. srpna uskutečnila v Chebu konference. „Hovořili jsme o pozitivěch i problémech, které existenci EgroNetu doprovázejí. Museli jsme se například vyrovnat s absencí financování příhraničního úseku jakož i s poklesem cestujících.

V roce 2009 jsme zaznamenali největší propad, ale nyní se počet cestujících s EgroNetem opět zvyšuje,“ uvedl ředitel Krajského centra osobní dopravy Karlovy Vary Vladimír Omelka. Na konferenci vystoupili mimo jiné vedoucí Odboru dopravy a silničního hospodářství Karlovarského kraje Vladimír Malý a Thorssten Müller, ředitel společnosti VVV.

Účastníci zvláštní jízdy v sobotu zamířili z Chebu přes Aš do Hranic v Čechách, rovněž si prohlédli nádraží v Mariánských Lázních, navštívili Bečov nad Teplou i nově otevřenou část tratě do Horního Slavkova-Kounic, kde je přivítala starostka Horního Slavkova Jana Vildumetzová. Neděle zase patřila jízdě po Krušnohorském semeringu. Všechny jízdy komentoval přímo ve vlaku Andreas W. Petrak, který přinášel detailní informace o jednotlivých tratích i historii obcí a regionu.

RADKA PISTORIUSOVÁ

O programu VPN Family jsme na stránkách Železničáře psali již několikrát. Nyní jsme se k němu vrátili, protože 15. srpna letošního roku vstoupil do programu nový partner, společnost Vodafone. To výrazně zamíchalo s rozsahem i cenami poskytovaných služeb. Na podrobnosti jsme se zeptali místopředsedy představenstva společnosti ČD - Telematika Václava Studeného.

#### Co vás vedlo k zahájení spolupráce s Vodafonem?

Společnost Telefónica Czech Republic jsme za roky spolupráce vnímali jako dobrého partnera. Bohužel naše původní společná vize spolupráce ve věci fungování benefitního programu VPN Family doznala během času protichůdných představ, které se negativně odrážely v nespokojenosti našich zákazníků. Rozhodli jsme se proto poohlédnout se na volném trhu. Jak ukázalo naše srovnání s aktuálními nabídkami benefitních produktů, nabídka VPN Family již nebyla tak výhodná, což dokazoval úbytek několika tisíc účastníků za poslední rok.

#### To byl jediný důvod pro rozšíření služeb?

Jedním z dalších důvodů bylo také cenové ujednání. Naši zákazníci si asi pamatují nevoli, kterou vyvolalo zvýšení cen v loňském roce. Byla to daň za možnost pokračování tohoto benefitu. I vzhledem k vývoji cen na trhu na jaře letošního roku jsme se snažili vyjednat konkurenčněschopné cenové podmínky, abychom nepřišli o naše zákazníky. Smlouva na poskytování služeb s Telefonicou byla platná pouze do letošního května s tím, že se jednotlivě prodlužovala platnost pouze o tři nebo pět měsíců, což se ukázalo jako velmi riskantní i pro naše zákazníky. Proto jsme se vrátili k nabídce Vodafone, s nímž proběhla jednání velmi rychle. Je tedy na našich zákaznících, které služby z nabídky obou operátorů si zvolí. Dalším důvodem, být vedlejší, byla možnost nabízet obdobný produkt, i když ne za tak výhodných podmínek, zákazníkům Českých drah.

#### Nemáte obavu, že se situace za čas bude s novým partnerem opakovat?

Se společností Telefónica spolupracujeme přes pět let. To je v oblasti telekomu-

Zaměstnanci ve Skupině České dráhy a ve Správě železniční dopravní cesty mají k dispozici benefit v podobě přístupu do programu VPN Family. Tyto převážně hlasové a datové služby, které poskytuje ČD - Telematika, před pár dny zažily radikální změnu, když se do programu zapojil druhý mobilní operátor – společnost Vodafone Czech Republic.



FOTO ČD-T

#### VÁCLAV STUDENÝ

Do roku 2004 působil ve vysokých manažerských postech na Ministerstvu obrany ČR, kde měl v gesci mimo jiné centrální financování. Poté nastoupil na pozici výkonného ředitele pro ekonomiku a plánování v akciové společnosti České aerolinie. V roce 2007 zahájil svou činnost ve společnosti ČD - Telematika jako výkonný ředitel. Od roku 2009 zde působí jako místopředseda představenstva společnosti. Je 25 let ženatý, má dvě děti a k jeho zálibám patří divadlo, cestování, cyklistika, lyžování a golf.

vorné dokonce jen na 0,29 koruny do celé sítě operátora, a to včetně VPN Family. Pokud by však naši zákazníci chtěli volat neomezeně v síti VPN Family i v síti Vodafone, máme pro ně připravenou službu za paušál 70 korun. Doposud bylo možné volat za cenu 150 korun s Telefonicou pouze v síti VPN Family. Při těchto cenách je nová nabídka Vodafone vhodná zejména pro naše „hovorné“ zákazníky v rodině Family a jejich přátele využívající služby Vodafone. Povedlo se nám také vyjednat slevu 10 procent na roaming World a volání do zahraničí. Ostatní ceny jsou standardně uvedeny v našem ceníku na portálu VPN Family.

**Co musí zákazník udělat, aby mohl využívat nových, výhodnějších cenových podmínek? Co mě jako zákazníka, který má podle smlouvy například pět SIM, čekat?**

Každá změna má svá úskalí. V těchto případech je nezbytné přeprogramovat svou

# Program VPN Family se v srpnu rozšířil o Vodafone

nikacního obchodu velmi dlouhá doba. A za tu dobu se změnilo mnoho věcí. I přesto můžeme říci, že tato spolupráce byla úspěšná, a nebráníme se další spolupráci jak v tomto benefitním programu, tak na jiných projektech. Se společností Vodafone jsme uzavřeli kontrakt až do konce roku 2018, což je pro obě strany dostatečná záruka stability i pevného zájmu pro další rozvoj benefitního programu VPN Family. Naš zákazník tak dostal jistotu dlouholetého pokračování VPN Family pro případ, že by již jeden z partnerů nechtěl ve stávající spolupráci pokračovat.

#### Došlo ve VPN Family ještě k dalším změnám?

V uplynulých měsících jsme rozšířili nabídku partnerských výhod o dobvy elektrické energie a plynu ve spolupráci se společností X Energie, o sportovní potřeby se SportObchod.cz a o funkční

oděvy značky Odlo. Hledáme pouze silné partnery se zajímavými produkty. Mezi naše další partnerské e-shopy patří třeba Hewlett-Packard, SETOS. V současné době finalizujeme zvýhodněnou nabídku od pojišťovaci společnosti Allianz.

#### A jaké novinky v poskytování mobilních služeb Vodafone přinesl?

Pro naše zákazníky jsme se snažili zachovat stávající podmínky poskytování mobilních hlasových a datových služeb, tzn. jednoduchost a flexibilitu. Proto jsme ani neměnili názvy našich tarifů: Začínám a Volám. Rovněž jsme zachovali možnost zákazníkům kdykoli tento program bez sankcí ukončit či změnit příslušného operátora. U služeb od Vodafone se změnila i cena doručování zásilek – nově nese náklady pouze odesílatel a zákazník tak neplatí nic. Také se nám podařilo rozšířit počet SIM karet pro jednoho zaměstnance a jeho rodinu

na celkem 12 kusů (6 hlasových a 6 datových). Významnou skutečností je rovněž to, že smluvní vztah se uzavírá již pouze elektronicky. Poslední a nejzásadnější novinkou je úprava cen.

#### Zmínil jste výhodnější cenové podmínky hlasových služeb od Vodafone. O jaké se konkrétně jedná? A další poskytované služby zůstávají zachovány ve stejných cenách? Kde najdete případný zájemce nový ceník?

Nové ceny rozšířené nabídky od Vodafone se týkají téměř celého „hlasového“ ceníku. Paušál tarifu Začínám se snížil z 69 korun na 29 korun a tarifu Volám ze 119 korun na 69 korun, došlo tedy ke snížení ceny v rozmezí 40 až 60 procent. V tarifu Začínám mohou naši zákazníci volat za cenu 0,49 Kč nejen v síti VPN Family, ale nově byla tato cena rozšířena na všechna volání do celé sítě operátora Vodafone. V tarifu Volám se snížilo ho-

SIM od operátora Telefónica k Vodafone. Je to standardní postup stanovený příslušnými závaznými předpisy a jisté bude náročný. Nejen technicky, ale zejména i časově. Technicky jsme připravili i přesto, že od 1. září 2013 dochází k obecným úpravám majícím dopad na technické řešení u operátorů samotných. Technologie umožňují denně přeprogramovat jen 500 SIM. Tuto portaci za zákazníka provede ČD - Telematika tak, aby byl celý proces pro zákazníky co nejjednodušší. K tomuto kroku je samozřejmě ze strany zákazníka potřebný souhlas s novými podmínkami i cenami. Přijali jsme tedy několik opatření, která by tyto prodlevy přechodu mohla zákazníkům částečně vynahradit. V případě, že náš zákazník není ochoten tento proces podstoupit či je se stávajícím produktem od společnosti Telefónica spokojen, může i nadále pokračovat beze změn. (ČD-T)

# Lokálka do Litomyšle se ponořila do uměleckých vizí

Může být cesta obyčejnou lokálkou uměním? Pro někoho vždy, pro jiného občas. Na všechny cestující, kteří ve dnech 14. až 18. srpna v odpoledních hodinách jeli motoráčkem mezi zastávkou Vysoké Mýto město a stanicí Litomyšl, čekal bezesporu intenzivní umělecký prožitek. Už podruhé se zde konalo výtvarné divadelní tvůrčí symposium nazvané Lokálka. A to jednak na některých zastávkách, jen tak na širé trati a také ve voze samém.

#### Fotografie v čekárně

Volné sdružení mladých nekonformních umělců pod patronací společnosti Ryba řvoucí (s podporou evropského programu Mládež v akci) se postaralo o to, aby na lokálce bylo veselější, muzikálnější a útulnější. A proč? Ptáte se správně. Hlavní motivy konání akce vysvětluje duše a organizátorka celého projektu Tereza Koničková, jinak vystudovaná scénó-



Během jízdy se v motoráčku zveselila zpívalo. FOTO AUTOR (2x)

grafka. „Je to krajina mého domova, v níž jsem ráda, a také chci reagovat na opakovaně zvěsti o tom, že by se na téhle trati měly rušit vlaky. Chceme lidi vyburcovat, aby si vlaky hýčkali. Udělat něco, aby se lokálka stala zajímavější.“

V čekárně zastávky Cerekvice nad Loučnou vystavoval street-artové fotky Matouš Vinš. Minimalistické zvětšeniny



Při pohledu z okna cestující mohli spatřit umělecké artefakty v polích.

snímek Tondy Matějovského, nekonvenčně připevněné napínáčky na dřevěný přístřešek čekárny ve Vysokém Mýtě městě, leckomu nemusely připadat ani jako fotky. Ale i to je alternativní umění a součástí projektů Side specific, které v galerii či divadla vystupují do veřejného prostoru. A co teprve jízda vlakem! Díky pochopení Českých drah a samozřej-

mě majitelů pozemků včetně luk a polí tu na cestující z krajiny vybafla četa strážáků, tam zas geometrický obrazec vysekaný v louce, jinde na lavičce u čekárny Čihala (Eliščina) hlava naservírovaná na talíři. Tvůrci kladou důraz na přírodní, snadno se rozpadající materiály. V září si mají přijet zkontrolovat, jak dál s land-artovými předměty naložit.

#### Hudba lidí ve vlcích rozzáří

V cílové stanici, navzdory krátkému pobytu, si nastupující nebo vystupující mohli vychutnat excelentní improvizaci vystoupení místního dramatického umělce představující násilně probuzeného železničáře současně na šňůře své stejnojmenné součastky. A někteří se nechtěně stali i aktéry divadelního minikusu. Už tak rodinnou atmosféru v kodrkavém motoráčku řady 810 umožňovala produkce kapel – klezmerové Der Šenster Gob, jazzfolkové Cestária z Po-

#### KRÁTCE

#### Omluvy a upřesnění k minulému číslu

Posledně jsme slíbili, že v následujícím čísle přineseme rozhovor s novým generálním ředitelem a předsedou představenstva Českých drah Daliborem Zeleným. Bohužel se tak nestalo – nikoli však vinou redakce. O názorech nového šéfa ČD a plánovaných změnách se vás pokusíme informovat příště. V minulém čísle jsme také v rubrice Provoz a technika přinesli článek o historické budově ve stanici Ústí nad Orlicí. Z předsedy občanského sdružení Nádrazí nedáme! Martina J. Kadrmana jsme omylem udělali starostou města. Za chybu se čtenářům omlouváme.

#### Díky nám se stanete virtuálním operátorem

Společnost ČD - Telematika rozšířila poskytování svých velkoobchodních služeb na poli telekomunikací o mobilní datové a hlasové služby. Doplnila tak svou velkoobchodní nabídku pro několik set stávajících zákazníků. Prostřednictvím nového produktu s názvem CDT-MOBILE umožňuje svým zákazníkům stát se poskytovateli komplexních služeb virtuálního mobilního operátora. Službu CDT-MOBILE je možné poskytovat i formou benefitního programu s mobilním voláním a daty pro zaměstnance, a to včetně zákaznické samoobsluhy, dodávek SIM a již zavedených partnerských e-shopů. S benefitními programy má ČD - Telematika již několikaleté zkušenosti ve Skupině ČD a SŽDC.

#### Zjednodušili jsme hledání na intranetu

Pokud využíváte vyhledávač kontaktů na intranetových stránkách Českých drah, určitě vás potěší novinka v podobě příjemného rozšíření jeho funkcionalit. Vyhledávač nyní pracuje ve fulltextovém režimu, a není tedy nutno zadávat celé hledané jméno nebo údaj, ale jen jeho část. Systém nyní zvládne vyhledat kontakt také podle zadaného telefonního čísla. Dále je možné kontakty filtrovat podle města, profese, jednotky a adresy. Nově se objevuje také hledání podle dceřiných společností či partnerských firem. Každý kontakt je navíc opatřen QR kódem umožňujícím jeho uložení do chytrého telefonu bez zdlouhavého přepisování jednotlivých údajů kontaktu.

#### Navrhněte, které nádraží je nejkrásnější

Čas běží a další ročník soutěže O nejkrásnější nádraží v ČR je tady. Navrhněte své favority na krásná a ještě krásnější nádraží, a to do 9. září. Návrhy zasílejte e-mailem na adresu nejkrasnejsinadrazi@cd.cz nebo poštou na adresu Asociace Entente Florale CZ – Souznění, o.s., V pevnosti 159/5b, 128 00 Praha 2. Dne 10. října budou vyhlášeni finalisté a následně budete moci do 11. listopadu hlasovat. Svým návrhem pomůžete zvelebovat naše nádraží a oceníte práci těch, kdo se o svá nádraží dobře starají. Partnerem soutěže jsou i České dráhy. (rub, mn hop)

## MIMOŘÁDNOSTI

## Zbraslavice – Malešov

4. července

Ve večerních hodinách mezi stanicemi Zbraslavice a Malešov se na přejezdu v km 17,254 střetl automobil Škoda Octavia s osobním vlakem 19222, kterým byla Regionova 814/914.182. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 250 tisíc korun.

## Janovice nad Úhlavou

10. července

Odpoledne mezi stanicemi Janovice nad Úhlavou a Klatovy se na přejezdu v km 44,499 střetl osobní automobil Lancia Phedra s osobním vlakem 17547, v jehož čele byl motorový vůz 810.375-6. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 200 tisíc korun.

## Opava západ

13. července

Nad ránem mezi stanicemi Opava západ a Skrochovice se na přejezdu v km 110,525 střetl kamion Scania R420 s osobním vlakem 3561, kterým byl motorový vůz 810.199-0 a při střetnutí vykolejil. Celkem šest osob bylo při střetnutí zraněno: strojvedoucí, vlakvedoucí a čtyři cestující. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 4,9 milionu korun.

## Karlovy Vary

15. července

V nočních hodinách ve stanici Karlovy Vary došlo k požáru elektrické lokomotivy 362.081-2, která byla přistavena pro osobní vlak 7071. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 10 milionů korun.

## Prostějov

15. července

V nočních hodinách ve stanici Prostějov hlavní nádraží vykolejil při posunu nákladní vůz řady Tpps mezi výhybkami číslo 22 a 25. Škoda byla předběžně vyčíslena na částku 400 tisíc korun.

## Hněvice

15. července

Před polednem ve stanici Hněvice vykolejil při posunu nákladní vůz řady Habbins přes výkolejku Vk 301. Škoda byla předběžně vyčíslena na 100 tisíc korun.

## Klatovy

16. července

Odpoledne v obvodu stanice Klatovy se na přejezdu v km 56,559 střetla dodávka Peugeot Boxer s osobním vlakem 17511, v jehož čele byl motorový vůz 810.359-0 a při střetnutí vykolejil první nápravou. Při střetnutí bylo celkem zraněno pět osob, řidič dodávky těžce, strojvedoucí, vlakvedoucí a dva cestující lehce. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 1 milion korun.

## Uherský Ostroh

19. července

V podvečerních hodinách mezi stanicemi Uherský Ostroh a Ostrožská Nová Ves se na přejezdu v km 94,356 střetl osobní automobil Škoda Forman s osobním vlakem 4121, v jehož čele byl motorový vůz 854.028-8. Nikdo nebyl zraněn. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčíslena na 85 tisíc korun.

## Brno-Maloměřice

19. července

Ve večerních hodinách ve stanici Brno-Maloměřice vykolejil při posunu nákladní vůz řady Habbins na výhybce číslo 402. Škoda byla předběžně vyčíslena na 460 tisíc korun.

## Vamberk

20. července

V odpoledních hodinách mezi stanicemi Vamberk a Rokytnice v Orlických horách se na přejezdu v km 11,288 střetl osobní automobil Fiat Tempra s osobním vlakem 25321, kterým byl motorový vůz 810.059-6. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 53 tisíc korun. (Mirko)



ZÁPADNÍ EVROPA. V 70. letech už musely dálkové vlaky čelit silné konkurenci letecké a automobilové dopravy. Proto vsadily na rychlost a kvalitu.

FOTO DEUTSCHE BAHN

# Mezinárodní vlaky v toku času: pohodlí a rychlá jízda

Dálkové rychlíky patřily k nabídce vlakových spojení již v 19. století. Staly se prestižními vlaky železničních společností, které si jich velmi hleděly. Není divu. Nešlo jen o okázalost a slávu, ale i o výtěžek a o službu cestujícím. Nádherné parní lokomotivy i pohodlné vozy reprezentovaly nejmodernější technická řešení. Po roce 1989 se u nás staly prvním symbolem dálkových vlaků „na úrovni“ spoje EuroCity.

Spolu se vznikající technickou jednotností evropských železnic začaly dálkové rychlíky jezdit mezistátně. A opačně. Snaha provozovat mezistátní dálkové rychlíky byla motivací k rozvoji evropské technické jednotnosti osobních vozů, která vyústila v dohodu RIC (Úmluva o vzájemném používání osobních vozů mezi signatářskými železničními správami). Snad nejznámějším z dálkových evropských vlaků se stal Orient expres, do současnosti zachovaný ve filmové tvorbě či v nostalgické podobě. Vzestup letecké dopravy ukončil luxusní, ale časově náročné, několikadenní cestování napříč Evropou v lůžkových a jídelních vozech.

## Legenda jménem TEE

Rozvoj leteckého průmyslu, podněcený potřebami armád ve druhé světové válce, si našel po jejím skončení naplnění v civilním letectví. To ochudilo železnici. V padesátých letech minulého století přišla o své nejváženější zákazníky cestující napříč Evropou. Logicky si proto železnice snažily uchovat bonitní klientelu alespoň v dopravě na střední vzdálenosti.

Řešením byly transevropské expresy (TEE). Poprvé vyjely na západoevropské železnice v červnu 1957. Byly to vlaky zejména mezistátní, složené výhradně z vozů první třídy a z vozů restauračních. Byly určeny obchodním cestujícím: ráno tam, večer zpět. Zpočátku, ještě v éře parních lokomotiv, je dopravovaly motorové jednotky elegantních tvarů. Zakrátko, ve vazbě na postupnou elektrifikaci tratí, převzaly jejich vozbu elektrické lokomotivy. Typické se pro ně staly oblíbené německé lokomotivy řady E 03 a energicky vyhlížející francouzské stroje CC 40 100.

Síť vlaků TEE však navzdory krásným vozidlům i zvucným jménům vlaků (Saphir, Edelweiss, Étoile du Nord, L'Oiseau Bleu – neboli Safír, Protěž, Hvězda severu, Modrý pták a další) neměla dlouhého trvání. Díky růstu životní úrovně, rozvoji automobilismu a výstavbě dálnic přestalo být cestování jedinečným celodenním zážitkem nejbohatšího obyvatelstva, ale stalo se součástí běžného životního stylu širokých vrstev společnosti. Jednou denně jezdící páry TEE vlaků, cílené jen na nejbohatší cestující,



ČESKÁ REALITA. Z Prahy dnes po prvním koridoru vyjíždějí mezinárodní spoje EuroCity v jednohodinovém taktu střídavě do Vídně a do Budapešti. FOTO MARTIN HARÁK

tomu konkurovat nestačily. Pozvolna zanikly do roku 1987.

## V roce 1979 se v Evropě rozjely vlaky EuroCity

Vlaky postupně vystřídaly dokonalejší přepravní produkt – vlaky Inter- a EuroCity. Cestujícím nabídly své služby od roku 1979 a jejich heslem bylo: „Každou hodinu, každým směrem, obě třídy.“ K tomu se přidala rychlost 200 km/h a v podstatně většině elektrický provoz. Památná jména vlaků zanikala. Vlaky,

které jezdí celý den po stejné trase, kupříkladu vždy 21 minut po celé hodině, není třeba pojmenovat. Byla by to nadbytečná informace. Spíše je potřeba rozlišovat, podobně jako v městské či příměstské dopravě, jednotlivé linky a zaručit standard vysoké kvality.

Inter- a EuroCity vlaky jezdící v pravidelném taktu vytvořily páteřní síť osobní železniční dopravy velmi podobnou síti městské hromadné dopravy. Cestující skoro nemusí ani znát jízdní řád, nemusí si kupovat místenku. Přijde na

nádraží a zanedlouho jede vlak, který potřebuje. Bezpečný, čistý, pohodlný a cenově dostupný. EC/IC vlaky se přirozeně staly (a dodnes jsou) základem integrovaného taktového jízdního řádu. Na ně navazující přípoje vlaků jim vytvářejí sběrnou a rozptylovou síť. V souladu s odbouráváním hranic mezi evropskými státy došlo k propojení mezistátní a vnitrostátní dopravy, což zvýšilo obsazení a tedy i ekonomiku těchto vlaků.

## Historické datum: 2. 6. 1991

Bývalé Československo, podobně jako další socialistické země, stálo stranou tohoto dění. Chuť spojit se s Evropou ale byla velká. K navázání hospodářských, společenských i osobních vztahů s okolními státy nestačilo zbourat ploty z ostnatého drátu, zrušit výjezdní doložky a devizové přísliby. Bylo potřeba nabídnout cestujícím novou kvalitu vlakového spojení. V neděli 2. června 1991, v den platnosti nového jízdního řádu, přijel do Prahy první vlak EuroCity z Vídně – symbolicky pojmenovaný po hudebním skladateli světového významu a obdivovateli železnice Antonínu Dvořákově.

Železničáři z Rakouska i Československa již krátce po skončení socialistické éry dokázali napojit naši republiku na evropskou síť EC vlaků. Přitom ČSD v té době nedisponovaly prakticky ničím, co je k rychlé dopravě potřeba. Traťová rychlost byla nejvýše 120 km/h, a to jen na málo úsecích, navíc přes stanice snižena z důvodu stavu výhybek na 100 km/h. Trať z Brna přes Českou Třebovou nebyla elektrifikovaná, a tak nezbyvalo než jezdit pomalejší trasou přes Havlíčkův Brod. ČSD chybělo to, co dělá z pohledu cestujícího vlakem – moderní, klimatizované osobní železniční vozy. Proto je poskytl Rakouské spolkové dráhy.

## V pravidelném taktu

Ještě pár let trvalo, než se ramena vlaků EuroCity prodloužila i na severozápad a než se jednotlivé vlaky včlenily do pravidelného intervalu. Ten se přirozeně stal základní osnou taktového jízdního řádu a tvoří ji dodnes. Někdejší jeden pár EC vlaků Praha – Vídeň se přeměnil v nynější celodenní dvouhodinový takt. Při doplnění podobným dvouhodinovým taktům Praha – Budapešť je mezi Prahou, Brnem a Břeclaví celodenní nabídka spojení kvalitními vlaky EuroCity každou hodinu. Ale ani to už nestačí pro uspokojení poptávky. Potřeba nové vysokorychlostní tratě tedy rozhodně existuje. Po té vlaky mezi Prahou a Brnem jednou pojedou ve čtvrt hodinovém taktu jen jednu hodinu místo dvou hodin a čtyřiceti minut. Tato dvě města i rozsáhlá území se navzájem přiblíží. JIŘÍ POHL

## Jméno pro první spoj EuroCity v Československu

Antonín Dvořák byl velkým obdivovatelem železnice, zejména lokomotiv. Vztah jeho hudby k železnici pochopil tvůrce filmu Obecná škola. Spojením záběru jízdy parní lokomotivy 434.2186 malebnou středočeskou krajinou s tóny Dvořákovy Novosvět-



ské symfonie vytvořili harmonický celek a pro diváky připravili velmi působivý zážitek. Antonín Dvořák by jistě měl velkou radost z toho, že první vlak EuroCity, který přijel do Prahy, nesl jeho jméno. To bylo od železnice skutečně hodnotně uznání jeho osobnosti.

# Jak si stojíme v přepravách v jižních Čechách

Jižní Čechy sice nejsou bohaté na uhlí nebo těžký průmysl, přesto zde společnost ČD Cargo nachází řadu podnikatelských příležitostí. Začneme například s armádou. V regionu se totiž nachází vojenský výcvikový prostor Bolestice, kam ČD Cargo zajišťuje přepravu vojsk NATO a vojenské techniky na společná cvičení. Nedávno Českobudějovičtí přepravili sedm vlaků pro nizozemskou armádu do stanice Polečnice. Nemíří sem jen maskovaní obrněnci, ale i materiál potřebný k jejich činnosti. Tento materiál byl naložen na kontejnerovém vlaku a pracovníci ČD Cargo zajistili veškeré logistické služby.

## Ve službách NATO

„Autojeřábem nám vypomohli hasiči SŽDC,“ říká Petr Vejs, ředitel Provozní jednotky České Budějovice, a připomíná, že po provedení těchto přeprav došlo k vyhodnocení. Zástupce Armády ČR při něm konstatoval, že ze strany provozní jednotky bylo vše zabezpečeno tak, jak bylo požadováno. Možná i díky tomuto hodnocení Českobudějovičtí získali zajištění logistických služeb pro vojenské přepravy vojsk NATO do vojenského výcvikového prostoru Hradiště (stanice Podbořany).

**Dřevní štěpku** přepravujeme pravidelně z Branice, Chýnova, Majdaleny, Temelína, Lenory, Netolic, Vimperka, Horažďovic, Sušice a Malonic. K nim se přidávají stanice občasných nakládek Polečnice, Zbytiny, Vráž u Písku, Písek, Čimelice a Kaplice.

Do Hradiště zamíří hned dva autojeřáby ČD Cargo. Druhý autojeřáb tentokrát zajistí českořebovská Provozní jednotka ČD Cargo. „Požadavek vojáků zní, že autojeřáby budou potřeba i pro rozmístování kontejnerů ve vojenském výcvikovém prostoru,“ dodává ředitel Petr Vejs s tím, že se také museli patřičně vybavit. Nechali si vyrobit speciální traverzy pro manipulaci s kontejnery i s ohledem na „základně“ umístěné těžiště chladicích kontejnerů, s nimiž je manipulace obtížnější.

## Organizační rozšíření do Plzeňského kraje

Zmínkou o přepravách vojenské techniky NATO do Podbořan jsme se nepřímo dostali k významné organizační změně. Od 1. června se budějovická PJ v návaznosti na restrukturalizaci provozních jednotek ČD Cargo rozrostla o část obvodu patřící původně pod PJ Plzeň,

Oblast jihu a západu Čech by šlo zjednodušeně charakterizovat jako kraj, kde dominují výraznou většinou jednokolejné tratě. Některé z nich procházejí modernizací, jiné na ni teprve čekají. Nejsou tu až na výjimky žádné uhelné šachty, chemické výroby, hutě či ocelárny. Přesto zde pracuje asi šest stovek zaměstnanců ČD Cargo pod hlavičkou Provozní jednotky České Budějovice. Co je tedy jejich hlavní náplní práce?



**PRÁCE S ELÁNEM.** Vzhledem k tomu, že jižní Čechy nejsou typickou průmyslovou oblastí, mají provozní zaměstnanci ČD Cargo na Českobudějovicku o něco těžší pozici než v jiných krajích republiky. FOTO AUTOR (3x)



**S ÚSMĚVEM.** Po provedení úsporných opatření pracovalo k 1. červnu v PJ České Budějovice 638 zaměstnanců.



**SOUSTŘEDĚNÍ.** Při řízení provozu na seřadovacím kolejišti se neodpouští žádná chyba.

ČD Cargo převáží také železný šrot do Lince. Zajímavostí je, že firma, která šrot vykupuje, vybuduje ještě v tomto roce v Horním Dvořišti poblíž kolejové váhy zařízení pro měření radioaktivity.

o provozní pracoviště Plzeň hlavní nádraží. Nyní tedy sahá i do Plzeňského kraje. Loni prošla jednotka prověřovacím auditním firmou Deloitte, která doporučila určitá úsporná opatření. Na začátku června měla Provozní jednotka České Budějovice 638 zaměstnanců.

## Kontejnery se štěpkou oživují lokálky

Pracovníci českobudějovického ČD Cargo se – obrazně řečeno – starají i o to, aby lidem bylo doma teplo. Dovážejí palivo do tepláren České Budějovice, Strakonice, Písek a Planá nad Lužnicí. V posledním případě dokonce zaměstnanci ČD Cargo smluvně vykládají výspné vozy s uhlím ze severních Čech. Dále se vozí mazut do tábořské teplárny. Mediálně známější je energetický zdroj Plzeňské teplárenské, kam míří biomasa ve speciálních kontejnerech Innofreight.

„Dřevní štěpku přepravujeme pravidelně z Branice, Chýnova, Majdaleny, Temelína, Lenory, Netolic, Vimperka, Horažďovic, Sušice a Malonic. K nim se přidávají stanice občasných nakládek Polečnice, Zbytiny, Vráž u Písku, Čimelice, Písek a Kaplice. Kéž by optimistické zprávy šly i odjinud. Bohužel zánik některých dosud významných podniků či změna jejich majitelů – jako Papírny Větrná – přinesl totální ztrátu přeprav. Sílicí konkurence silniční dopravy nám postupně přebírá přepravy dřeva, šterku a těch komodit, které by na železnici měly správně zůstat,“ popisuje podrobně situaci ředitel Vejs.

S letošním grafikonem se na jihu Čech bohužel rozloučili s přepravami černého uhlí z ostravského regionu pro ocelárny VOEST Alpine v Linci. Přepravu mezi pohraničním městem Summerau a Lincem zajišťovala soukromá dopravní firma, která se rozhodla, že bude vlaky vozit přes PPS Břeclav a poveze je podél Dunaje, byť je tato trasa o něco delší, avšak sklonově příznivější.

## Je železný šrot radioaktivní?

ČD Cargo převáží také železný šrot do Lince. Zajímavostí je, že firma, která šrot vykupuje, vybuduje ještě v tomto roce v Horním Dvořišti poblíž kolejové váhy zařízení pro měření radioaktivity. Odběratel v Linci požaduje, aby železný šrot byl nekontaminován. Kromě zvažení tak zásilka dostane i požadovaný certifikát o radioaktivní bezzávadnosti. I přes ztrátu některých přeprav zůstává stále provoz nákladní dopravy na PPS Horní Dvořiště zachován. Omezujícím prvkem jsou výluky na síti ÖBB v traťovém úseku Summerau – Lince. Nedávno právě skončila jeden a půl měsíce trvající výluka na rakouské straně, při níž bylo nutno vézt vlaky odklonem přes České Velenice a Břeclav. Na druhou stranu každá výluka, která přináší modernizaci tratě, znamená zvýšení konkurenceschopnosti železnice. Přejme českobudějovickým pracovníkům ČD Cargo hodně zákazníků i zakázek. MARTIN NAVRÁTIL

## V Tanvaldu předvedli opravdový dopravní koncert

Železniční infrastruktura Liberecka utrpěla další ránu. Po červnových povodních zůstává nadále přerušena trať Liberec – Česká Lípa u Křižan. Důsledkem přívalového deště s bouřkami a vichřicou v noci z 29. na 30. července bylo krátkodobé zastavení provozu na lokálkách Nové Město pod Smrkem – Jindřichovice pod Smrkem, kde byla na pěti místech podemletá trať. V úterý 30. července ráno kvůli koleji zaplavené nánošem bláta a kamení nejezdily ani vlaky z Raspenavy do Bílého Potoka pod Smrkem.

Zásadní dopad pro nákladní dopravu ovšem měl sesuv náspu a navažek v těsném sousedství nástupiště zastávky Sedlejšovic mezi Turnovem a Libercem. Do Liberce tak zůstala z vnitrozemí sjízdná už jen jediná trať, a to přes Železný Brod a Tanvald. Tudy také bylo rozhodnuto odklonit nákladní zátěž ČD Cargo, jejíž významnou součástí tvoří tranzit do Polska včetně relací do baltských přístavů.

## Jak se probít do Liberce?

Jenže trať 036 má kromě nevýhodných sklonů a malých poloměrů jeden zásadní problém. Její kapacita je v denní době zaplněna taktovou osobní dopravou Českých drah. Už dříve byly některé stanice přeměněny na zastávky či zastávky a nákladní, navíc v řadě dopraven nejsou

dostatečně dlouhé koleje. Nákladní vlaky tu proto musely být vedeny v noci, ve dne (s výjimkou soboty) existovala a každodenně se společností ČD Cargo využívala jediná možná trasa – s odjezdem v 10.55 z Tanvaldu směr Liberec. Zátěž do Tanvaldu musela pro obdobné přetížení tratě 035 najíždět od Turnova už ráno.

Například v sobotu 3. srpna předváděli zaměstnanci SŽDC a ČD Cargo v Tanvaldu opravdový dopravní koncert. Po skupině osobních vlaků a vypravení zvláštního vlaku na „zubačku“ dovezlo dvojice Kocourů coby vlak 183962 zátěž v 10.48, v podmínkách ručně házených výhybek, strojvedoucí ČD Cargo bleskurychle objednal soupravu a tři minuty po jedenácté už duněly oba motory pod číslem vlaku 183960 směrem ke Smržovce. Včasnost protivlaků nebyla nijak narušena...

## Ocel do USA nepočká

Na trať se vydávaly i stroje řady 753.7 vedené strojvedoucími pracovišť Liberec, Turnov a Nymburk a brzy bylo zaděláno na těžkotonážní rekord. V sobotu 4. srpna se přes Smržovku a Jablonec vydával vlak o hmotnosti 1 721 tun včetně hnacích vozidel. Přes PPS Zawidów se vyvážela ocel z Kladna-Dubí směřovaná přes přístav Štětín zákazníkovi do Spojených



Vlaky ČD Cargo musely jezdit do Liberce a zpět po trati 036. FOTO AUTOR (2x)



V Tanvaldu měli při řízení provozu na začátku srpna napilno.

# Dostupné pouze v tištěné podobě

## Spěchám, spěcháš, spěcháme

$$v = \sqrt{\frac{D_{eq} \cdot R}{11,8}}$$

### Možnosti zvyšování rychlosti v domácích poměrech

Především je třeba zdůraznit, že rychlost není cílem sama o sobě, ale prostředkem k dosažení jiných cílů. Pokud chceme zvýšit rychlost, musíme zároveň zajistit bezpečnost a ekologičnost. Rychlostní železnice jsou tedy nejen technickým, ale i sociálním a ekologickým problémem. Jejich výstavba a provoz musí být v souladu s potřebami společnosti a přírodního prostředí. Čím dříve začneme s výstavbou, tím dříve budeme mít k dispozici vysokorychlostní železnici, která umožní snížit emisí CO<sub>2</sub> a zlepšit kvalitu ovzduší. Navíc vysokorychlostní železnice umožní snížit závislost na ropě a ropyprodukci, což je důležité pro naši energetickou bezpečnost.

**Možné druhy rychlosti**  
**Národnostní rychlost**  
 Národnostní rychlost je rychlost, kterou musí být schopni zvládnout všechny vlaky na železnici. Tato rychlost je určena technickými parametry železnice a musí být dostatečně vysoká, aby umožnila provoz vysokorychlostních vlaků. V současnosti je národnostní rychlost v ČR 160 km/h, což je poměrně nízká hodnota, zejména vzhledem k tomu, že v mnoha zemích světa je národnostní rychlost vyšší než 200 km/h.

**Možné druhy rychlosti**  
**Mezinárodní rychlost**  
 Mezinárodní rychlost je rychlost, kterou musí být schopni zvládnout všechny vlaky na železnici. Tato rychlost je určena technickými parametry železnice a musí být dostatečně vysoká, aby umožnila provoz vysokorychlostních vlaků. V současnosti je mezinárodní rychlost v ČR 160 km/h, což je poměrně nízká hodnota, zejména vzhledem k tomu, že v mnoha zemích světa je mezinárodní rychlost vyšší než 200 km/h.

#### NEJVYŠŠÍ TRÁTOVÉ RYCHLOSTI V ČR



**NEJEDNODUŠNĚ** - Na ulici kolem stávajícího přejezdu vpravo je jako by se stavěla nová železnice. Vlevo je původní železnice, na které je v současnosti v provozu vysokorychlostní vlak.

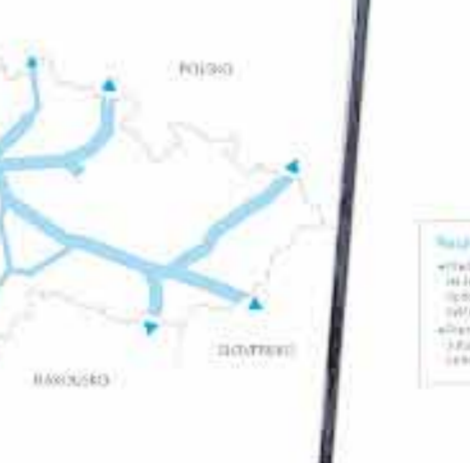
**Možné druhy rychlosti**  
**Mezinárodní rychlost**  
 Mezinárodní rychlost je rychlost, kterou musí být schopni zvládnout všechny vlaky na železnici. Tato rychlost je určena technickými parametry železnice a musí být dostatečně vysoká, aby umožnila provoz vysokorychlostních vlaků. V současnosti je mezinárodní rychlost v ČR 160 km/h, což je poměrně nízká hodnota, zejména vzhledem k tomu, že v mnoha zemích světa je mezinárodní rychlost vyšší než 200 km/h.

**Možné druhy rychlosti**  
**Mezinárodní rychlost**  
 Mezinárodní rychlost je rychlost, kterou musí být schopni zvládnout všechny vlaky na železnici. Tato rychlost je určena technickými parametry železnice a musí být dostatečně vysoká, aby umožnila provoz vysokorychlostních vlaků. V současnosti je mezinárodní rychlost v ČR 160 km/h, což je poměrně nízká hodnota, zejména vzhledem k tomu, že v mnoha zemích světa je mezinárodní rychlost vyšší než 200 km/h.

**Možné druhy rychlosti**  
**Mezinárodní rychlost**  
 Mezinárodní rychlost je rychlost, kterou musí být schopni zvládnout všechny vlaky na železnici. Tato rychlost je určena technickými parametry železnice a musí být dostatečně vysoká, aby umožnila provoz vysokorychlostních vlaků. V současnosti je mezinárodní rychlost v ČR 160 km/h, což je poměrně nízká hodnota, zejména vzhledem k tomu, že v mnoha zemích světa je mezinárodní rychlost vyšší než 200 km/h.

**Možné druhy rychlosti**  
**Mezinárodní rychlost**  
 Mezinárodní rychlost je rychlost, kterou musí být schopni zvládnout všechny vlaky na železnici. Tato rychlost je určena technickými parametry železnice a musí být dostatečně vysoká, aby umožnila provoz vysokorychlostních vlaků. V současnosti je mezinárodní rychlost v ČR 160 km/h, což je poměrně nízká hodnota, zejména vzhledem k tomu, že v mnoha zemích světa je mezinárodní rychlost vyšší než 200 km/h.

**Rychlostní kauza**  
**Začíná u Chotěboře**  
 Rychlostní kauza začíná u Chotěboře, kde se nachází jedna z nejdelších a nejmodernějších rychlostních železnic v ČR. Tato železnice je dlouhá 100 km a má průměrnou rychlost 160 km/h. Její výstavba byla velmi náročná a vyžadovala mnoho technických řešení. V současnosti je tato železnice v provozu a umožňuje rychlý a bezpečný provoz vysokorychlostních vlaků.



**Memorandum o spolupráci ČD a SŽDC**  
 Memorandum o spolupráci ČD a SŽDC je dokument, který stanoví podmínky a pravidla pro spolupráci mezi Českými dleži a Slovenskými železnicami. Dokument obsahuje informace o technických parametrech železnic, o bezpečnosti a o ekologičnosti. Je to důležitý dokument, který umožňuje plynulý a bezpečný provoz vlaků na hranicích obou zemí.

**Možné druhy rychlosti**  
**Mezinárodní rychlost**  
 Mezinárodní rychlost je rychlost, kterou musí být schopni zvládnout všechny vlaky na železnici. Tato rychlost je určena technickými parametry železnice a musí být dostatečně vysoká, aby umožnila provoz vysokorychlostních vlaků. V současnosti je mezinárodní rychlost v ČR 160 km/h, což je poměrně nízká hodnota, zejména vzhledem k tomu, že v mnoha zemích světa je mezinárodní rychlost vyšší než 200 km/h.

**Možné druhy rychlosti**  
**Mezinárodní rychlost**  
 Mezinárodní rychlost je rychlost, kterou musí být schopni zvládnout všechny vlaky na železnici. Tato rychlost je určena technickými parametry železnice a musí být dostatečně vysoká, aby umožnila provoz vysokorychlostních vlaků. V současnosti je mezinárodní rychlost v ČR 160 km/h, což je poměrně nízká hodnota, zejména vzhledem k tomu, že v mnoha zemích světa je mezinárodní rychlost vyšší než 200 km/h.

Předplatte si čtrnáctideník **Železničář** na telefonu 972 233 090

## MIMOŘÁDNOSTI

## Hnojník – Český Těšín

22. července  
Odpoledne mezi stanicemi Hnojník a Český Těšín se na přejezdu v km 134,169 střetl osobní automobil Škoda Fabia s osobním vlakem 12825, kterým byla Regionova 814/914.093. Řidička automobilu byla při střetnutí lehce zraněna. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčištěna na 180 tisíc korun.

## Rybniště

24. července  
Po polední ve stanici Rybniště vykojela při posunu motorová lokomotiva 742.261-1 na výhybce číslo 20. Škoda předběžně činí 32 tisíc korun.

## Kladno-Dubí

24. července  
Ve večerních hodinách ve stanici Kladno-Dubí vykojela nákladní vůz řady Ucs odjíždějícího nákladního vlaku Mn 85432. Škoda byla předběžně vyčištěna na 865 tisíc korun.

## Bečov u Mostu

27. července  
Odpoledne mezi stanicemi Bečov u Mostu a Brvany se na přejezdu v km 107,289 střetl přívěsný vozík tažený osobním automobilem Škoda Felicia s osobním vlakem 6713, kterým byla Regionova číslo 814/914.159. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčištěna na 60 tisíc korun.

## Háj ve Slezsku

29. července  
Nad ránem mezi stanicemi Háj ve Slezsku a Štítina se na přejezdu v km 279,228 střetl osobní automobil Dacia Logan s osobním vlakem 3404, kterým byl CityElefant 471/971.024. Při střetnutí byla těžce zraněna řidička automobilu. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčištěna na 357 tisíc korun.

## Brno-Slatina

29. července  
V odpoledních hodinách mezi stanicemi Brno-Slatina a Šlapanice se na přejezdu v km 8,528 střetl traktor John Deere se spěšným vlakem 1729, v jehož čele byla motorová lokomotiva 754.018-0. Lehce byl při střetnutí zraněn strojvedoucí vlaku. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčištěna na 250 tisíc korun.

## Křižany

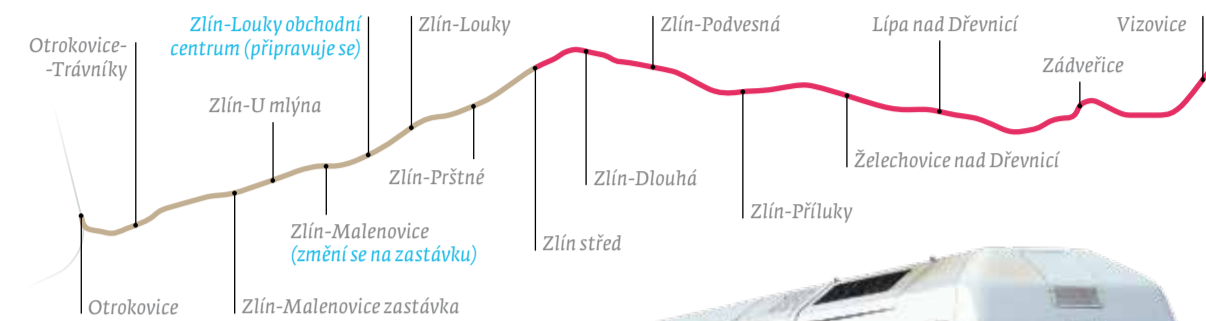
30. července  
Nad ránem mezi stanicemi Křižany a Karlov pod Ještědem najel motorový vůz 843.013-4 spěšného vlaku 35597 na spadlý strom v km 134,180. Škoda byla předběžně vyčištěna na 95 tisíc korun.

## Vodňany

2. srpna  
Odpoledne v dopravně Vodňany vykojela za jízdy osobního vlaku 18008 Regionova 814/914.134 na výhybce číslo 25v. Škoda byla předběžně vyčištěna na 500 tisíc korun.

(Mirko)

Myšlenka upravit a rozšířit trať vedoucí z Otrokovic do Zlína vznikla již ve dvacátých letech 20. století. Následně v letech třicátých započaly stavební práce, jejichž pozůstatky jsou dodnes viditelné. Nyní se snad blýská na lepší časy a Zlín se má brzy dočkat elektrifikované, částečně dvoukolejné tratě. Manažer infrastruktury SŽDC projekt zařadil do plánu investic na letošní rok.



— První etapa modernizace  
— Druhá etapa modernizace



NA NÁVŠTĚVĚ. Elektrická vozidla se zatím do Zlína dostanou jen při mimořádných příležitostech.

FOTO AUTOR (3x)

# Čekání na elektrifikaci: blíží se modernizace tratě do Zlína

Zlín stále patří mezi dvě krajská hlavní města, kam dosud nevede elektrifikovaná železniční trať. V příštích měsících ale tato věta může přestat platit. SŽDC totiž vyslyšela dlouholeté volání po modernizaci zdejší tratě. Koncept stavby vychází z Memoranda o spolupráci při řešení dopravní obslužnosti a rozvoje železniční infrastruktury ve Zlínském kraji, které bylo podepsáno již před deseti lety.

## Přibude druhá kolej, rychlost se zvýší na stovky

Na úvod připomeňme, že trať Otrokovice – Vizovice je rozdělena na dráhu celostátní v úseku Otrokovice – Zlín střed a dráhu regionální v navazujícím úseku ze Zlína středu do Vizovic. Tomu odpovídá i rozdělení plánované modernizace na dvě etapy. Prioritně by se měl stavět úsek Otrokovice – Zlín střed a teprve poté zbytek tratě 331. „Modernizace by přinesla zlepšení komfortu pro cestující, zkrácení jízdních dob, možnost nasazení moderních kolejových vozidel a v neposlední řadě zlepšení stavu životního



Osobní vlaky do Zlína jsou vedeny především Regionovými.



Budoucí elektrifikovaná trať úroveň kříží trolejbusové vedení.

## Modernizace tratě Zlín – Otrokovice

Pro stavbu s názvem „Elektrizace a zkapacitnění tratě vč. PEÚ Otrokovice – Zlín střed (včetně)“ již nabylo právní moci územní rozhodnutí. Stavba má v trase Otrokovice – Vizovice platné posouzení vlivů na životní prostředí (EIA). Stavba je zařazena v plánu investic Správy železniční dopravní ces-

ty a má začít zpracování studie proveditelnosti. Podle dosavadních údajů Českých drah vyšlo posouzení efektivnosti v úseku Otrokovice – Zlín velmi příznivě. V dokumentaci je navrženo technické řešení infrastruktury i ve zbývajícím úseku Zlín – Vizovice na odpovídající požadované technické úrovni.

Technicky náročným dílem bude úrovně křížení tratě napájené trakčním napětím 3 000 V s trolejbusovou dráhou napájenou 600 V na křižovatce a zároveň přejezdu tratě v Otrokovicích.

prostředí,“ říká ředitel KČOD Zlín Ludvík Urban. „Celková délka modernizované tratě z Otrokovic do Zlína činí 9,6 km, z toho se předpokládá, že šest kilometrů by mělo být zdvoukolejněno. Počítáme s tím, že traťová rychlost by se z nynějších 60 zvýšila na 100 kilometrů za hodinu,“ doplňuje přednosta stanice Otrokovice Robert Lukáš.

Všechny stávající stanice a zastávky by měly být podle podkladů SŽDC modernizovány. Navíc se plánuje postavení nových zastávek: místo stanice Zlín-Malenovice (název dosud není stanoven) a Zlín-Louky obchodní centrum (mezi zastávkou Zlín-Louky a dnešní stanicí Zlín-Malenovice). „Zastávky budou bezbariérové a přizpůsobené pro imobilní cestující. Délka nástupiště na zastávkách se plánuje na 130 metrů, což umožní zastavování delších vlakových souprav nebo jednotek. Dále budou zastávky vybaveny moderními přístřešky pro cestující, plánuje se instalace nového osvětlení nástupiště a moderních informačních panelů,“ informuje přednosta stanice Lukáš.

## Je třeba vyřešit úrovně křížení s trolejbusem

Z Otrokovic bude jednokolejný úsek veden přes zastávku Otrokovice-Trávníky až do stejnojmenné výhybny. Technicky nároč-

ným dílem bude úrovně křížení tratě napájené trakčním napětím 3 000 V s trolejbusovou dráhou napájenou 600 V na křižovatce a zároveň přejezdu tratě v Otrokovicích. Podobný problém byl ale vcelku úspěšně vyřešen na Slovensku v Prešově, kde dochází přímo ve městě ke křížení trolejbusové a železniční dopravy. Možností je použití takzvaných duobusů, tedy trolejbusů se spalovacím motorem, nebo přejezd vlaků přes neutrální pole se staženými sběrači.

Do budoucna by koncepce integrovaného dopravního systému měla vycházet z páteřní železniční dopravy v trase Otrokovice – Zlín střed by měla být zavedena rychlá kolejová doprava v pravidelném taktu, případně doplněná meziměstskými spoji Zlín – Olomouc a Zlín – Ostrava s návazností v Olomouci na vlaky směr Praha a dále rychlé a přímé spojení Zlína s velkými aglomeracemi. Ve stanici Zlín střed by měly být zajištěny v rámci dopravního terminálu vazby na autobusy do okolí,“ dodává Ludvík Urban.

MARTIN HARÁK

# Dálkové CityElefanty dostaly oddíl vyhrazený pro kola

→ Pokračování ze strany 1

Zejména u ranních spojů docházelo k situaci, kdy byla kapacita zcela vyčerpána již z výchozí stanice. V takovém případě se situace řešila operativně, vlakové čtyři však musely řešit dilema, jak vyhovět cyklistům a zároveň neomezit komfort pro běžné cestující. Ve snaze zlepšit situaci přistoupily České dráhy k opatření, kdy je od prvního srpnového víkendu jeden oddíl (spodní patro v řídícím voze řady 971) vymezen přednostně právě pro cestující s jízdními koly. Odhad nárůstu kapacity tak činí zhruba dvacet bicyklů.

## Cestující přehlížejí označení

První víkendy ukázaly, že zvětšení prostoru pro kola není samoúčelné. Například v sobotu 17. srpna jsme v rychlíku 772 napočítali 37 kol již z Prahy, tedy počet, který by se před zavedením opatření

do jednotky vtěsnal jen s velkými problémy. Rozšíření prostoru pro cyklisty má však i své „mouchy“. Jednou z komplikací je označení vyhrazeného prostoru. To je sice provedeno vylepením informačního archu o formátu A4 na všechny nástupní dveře řídicího vozu, avšak text nemusí být pro každého cestujícího vzhledem k deternálnímu zatmaveným sklům dobře zpozorovatelný. Stejná informace je sice vylepena i na posuvných dveřích v interiéru, ty však zase bývají vzhledem k velké frekvenci cestujících při nástupu otevřeny (zasunutý), a zákazník tak může tento fakt jednoduše přehlédnout.

Přehlédnutí informačních cedulí se obvykle stává cestujícím, kteří jízdní kolo s sebou nemají. (Cyklistům se to kupodivu nestává.) Občas proto dochází ke vzrušeným diskuzím mezi zákazníky z obou skupin, kdo z nich má právo oddíl využívat. Koncentrace jízdních kol navíc



MÍSTO PRO KOLAŘE. Spodní patro řídicího vozu řady 971 je v CityElefantech nasazených na rychlíky mezi Prahou a Děčínem vyhrazeno cykloturistům. FOTO AUTOR

výrazně omezuje průchod vyhrazeným oddílem. (To se nelíbí mimo jiné „černým pasažérům.“) Na bedrech vlakových čet pak leží úkol vyřešit tyto konfrontace ideálně ke spokojenosti obou stran, což není vždy jednoduché.

## Víme, že jde o kompromis

Ukazuje se, že nasazení moderních CityElefantů na rychlíkové spoje je skutečně kompromisem. Případným kritikům lze ale vzkázat, že CityElefanty nabízejí i přes uvedené potíže kvalitativně vyšší úroveň cestování než velké množství starších rychlíkových vozů. Navíc se tak elegantně řeší problém s nižším využitím řady 471 ve víkendové dny. Co se týká problému s dostatečnou kapacitou pro jízdní kola, ten – především v letní sezoně – zahrnuje i klasické soupravy. Asi 35 míst ve služebním prostoru a na předstávkách je v nich často téměř nebo zcela využito.

VÁCLAV RUBEŠ

# Legenda maďarské pusty brázdí koleje přes čtyři desítky let



**KOLEM BALATONU.** Od sedmdesátých let se lokomotivy Csörgő objevovaly téměř na všech neelektrifikovaných tratích v Maďarsku.

FOTO SBÍRKA AUTORA

Neuvěřitelných čtyřicet let uběhlo od doby, kdy Maďarské státní dráhy převzaly svoji první dieselovou lokomotivu řady M41. Stalo se tak 1. června 1973. Od toho dne se staly neodmyslitelnou součástí maďarských neelektrifikovaných tratí. Nesou přezdívku Csörgő a byly vyráběny výhradně z domácích komponentů.

**T**i, co už Maďarsko navštívili a cestovali vlakem i mimo Budapešť, určitě lokomotivu Csörgő viděli několikrát. A možná si ji i oblíbili. Tvar, aerodynamika a drobné detaily se poněkud liší od strojů, které známe v Česku a na Slovensku. Ostatně tento stroj je plně maďarský – od návrhu přes vývoj až po výrobu se na něm podílely domácí firmy.

Maďarské státní dráhy se na přelomu šedesátých a sedmdesátých let ocitly v situaci, kdy jim chyběly lokomotivy schopné jezdit na neelektrifikovaných tratích se středně těžkými vlaky. Muselo se tedy přistoupit k pořízení zcela nových lokomotiv. Mezi hlavní kritéria při nákupu hnacích vozidel patřil i požadavek, aby lokomotiva mohla jezdit i na tratích s 16,5 tunovou zátěží na jednu nápravu. První dva prototypy spatřily světlo světa v roce 1967 s označením DHM5. Tyto stroje byly konstrukčně odlišné od dnes známých maďarských dieselových strojů. Stanoviště strojvedoucího totiž měly umístěné ve střední části. Dva prototypy dostaly označení M41 2001 a 2002 a vyrobil je závod Ganz-MÁVAG.

## Politické rozhodnutí: vyrábět jen z domácích komponentů

Postupem času se vyhroutil boj o konstrukční detaily a o konečnou podobu palčivě nutných lokomotiv pro tratě motorové trakce. V roce 1969 se v tehdejších

socialistickém státním aparátu rozhodlo o tom, že lokomotivy mají být navrženy, vyvíjeny a vyráběny v Maďarsku, a to i za cenu získání licence k výrobě jejich součástí od zahraničních firem. Podle licence se vyráběl motor a později i hydraulický pohon.

Podle zadání státní zakázky byly plány na novou lokomotivu hotové v roce 1971, o rok později se vyráběly jednotlivé díly lokomotivy a s tím související náhradní díly, a konečně v roce 1973 uvedli do provozu první hotovou sériovou lokomotivu řady M41. Výrobní označení těchto strojů je DHM7. Celkem se jich v závodu Ganz-MÁVAG vyrobilo mezi

## Přezdívka podle hluku?

Lokomotivy řady M41 se postupně začaly objevovat po celém Maďarsku na neelektrifikovaných tratích. Postavily se do čela vlaků snad všech kategorií, a protože byly na svou dobu velice povedenou řadou a spolehlivým, silným strojem, rozhodlo se i o používání těchto krasavic také na vratných soupravách v aglomeraci Budapešti. Jejich postupný ústup nastal až na přelomu tisíciletí v důsledku elektrifikace čím dál většího počtu tratí.

A proč mají lokomotivy název Csörgő? Když si vezmeme doslovný překlad, tak přezdívka pochází z jejich hlučnosti. Slovo csörgő totiž v maďarštině znamená

**Na svůj věk stále vypadají mladě a roztomile, zvláště když se o ně postarají železničáři v udržovacích dílnách nebo v domácích depech.**

lety 1973 až 1984 107 kusů (řada M41 2101–2207) pro MÁV a také 7 kusů pro GySEV (řada M41 001–007). Dieselové lokomotivy ve správě GySEV jezdily na ramenu Győr – Sopron. Poté, co tuto trať GySEV zelektrifikovala, stroje převzaly MÁV (evidenční čísla 2208–2214).

chřastivý zvuk. Z toho tedy lze s určitou nadsázkou vyvodit, že se jedná o lokomotivu-chrastiče. V současné době jezdí ještě celkem 107 kusů této řady na maďarských tratích pod správou MÁV-Trakció. Z tohoto počtu je 35 remotorizovaných, to znamená, že mezi lety 2002 až 2008 při

## Technické údaje

Výrobce	Ganz-MÁVAG
• Doba výroby	1972–1984
• Výrobní označení	DHM7
• Uspořádání pojezdu	B'B'
• Rozchod kolejí	1 435 mm
• Tažná síla	200 kN
• Výkon	1 324 kW
• Maximální rychlost	100 km/h
• Délka přes nárazníky	15 500 mm
• Výška	4 230 mm
• Šířka	3 092 mm
• Hmotnost	66 t

různých omlazovacích kúrách jednotlivé stroje dostaly nový motor typu Caterpillar. (Jsou to stroje číslo M41 2301 až 2335.)

## Zboží na export

Lokomotivy řady M41 se dostaly i do zahraničí. Do Řecka se exportovalo celkem 11 kusů série DHM7. Tam v provozu jezdily jako řada A251 až A261. Jejich výroba probíhala mezi lety 1973–1983. V Řecku se tyto lokomotivy ale moc neosvědčily, přesto poslední stroj z provozu vyřadili až v roce 2005. V Tunisku si objednali tři série těchto lokomotiv. Hnací vozidla typu DHM11 byla upravena na úzký rozchod. Série DHM13 a DHM14 dostaly navíc silnější motor.

Dieselové lokomotivy řady M41 (nové MÁV TR 418) jsou dodnes vynikajícím a spolehlivým tahounem. Na svůj věk stále vypadají mladě a roztomile, zvláště když se o ně postarají železničáři v udržovacích dílnách nebo v domácích depech. Nadále se s nimi počítá v každodenním provozu. **GABRIEL KORCSMÁROS**

## KRÁTCE

### USA

#### Testují lokomotivu pro hlavní koridory

V Americe testují nejnovější elektrickou lokomotivu z produkce Siemensu pro americký trh. Od podzimu má zahájit pravidelný provoz na severovýchodě USA na frekventovaných železničních trasách: na koridoru Northeast z Washingtonu přes New York do Bostonu a na koridoru Keaton z Filadelfie do Harrisburgu. Maximální rychlost lokomotivy Amtrak Cities Sprinter je 201 km/h a maximální výkon 6,4 MW. Do roku 2016 má být dodáno 70 lokomotiv za 466 milionů dolarů.

### MAĎARSKO

#### Postarší německé vozy projdou modernizací

Vylepšování osobních vozů nabírá na síle i v Maďarsku. Skupina MÁV tentokrát rozhodla o modernizaci vozů řady ABy(ee) a Byd(ee) vyrobených v německém Halberstadtu. Dopravce tyto ojeté vozy odkoupil v roce 2006 od Německých drah, od té doby slouží na dálkových spojích hlavně v západní části Maďarska. Dvacítka těchto vozů jezdí i pod křídly společnosti GySEV. Rekonstrukcí projde celý interiér i exteriér, vozy dostanou klimatizaci i vakuové WC.

### SLOVENSKO

#### Ze ZSSK Cargo se oddělí tři dceřiné firmy

Restrukturalizace slovenského nákladního přepravce je v plném proudu. V rámci společnosti ZSSK Cargo Slovakia se mají vytvořit tři dceřiné společnosti, které budou zajišťovat spolu s mateřskou firmou zdravotný chod podniku – alespoň podle představ současné slovenské vlády. Podstatná opatření budou provedena do konce roku 2014. Dceřiné společnosti vzniknou v oblasti managementu nákladních vagonů, údržby a opravy lokomotiv a také v sekci intermodální přepravy.

### NĚMECKO

#### České soupravy pro bavorské spoje

Zástupci společnosti Škoda Transportation a německého operátora Deutsche Bahn podepsali smlouvu na dodávku šesti vlakových souprav za 2,6 miliardy korun. Vozidla budou jezdit v Bavorsku na trati Norimberk – Ingolstadt – Mnichov od prosince 2016. Maximální rychlost vlaků bude dosahovat 189 km/h. Soupravy mají disponovat skříněmi, které stabilizují tlak uvnitř vozů při míjení s vysokorychlostními vozidly. Soupravy mají mít 705 míst k sezení.

### RUSKO

#### Sapsan nabídne VIP salonek a první třídy

Dopravce RŽD přistoupil k úpravě interiéru svých rychlovlaků Sapsan (Sokol). Vlaky vedle druhé třídy a business class zavedou místa první třídy se sedačkami v uspořádání 2+1 (business class má 2+2). Elektricky polohovatelná křesla nabídnou podstatně více místa a individuální osvětlení. V čele soupravy bude i nový čtyřmístný VIP salonek. **(Pešř, gak, acri)**

INZERCE

# Zahrada Čech 2013

tradiční zahradnický veletrh

# 13.–21. 9.

Výstaviště Zahrada Čech  
Litoměřice

otevřeno 9–18 hod. (21. 9. do 17 hod.)

**vstupné:** dospělí 90 Kč • rodinné vstupné (2 dospělí, dvě děti) 200 Kč  
děti, studenti, důchodci 70 Kč • ZTP-P a děti do 6 let zdarma  
zvýhodněné vstupenky v předprodeji Infocentra Litoměřice

ZAHRADE ČECH

[www.zahrada-cech.cz](http://www.zahrada-cech.cz)





Jako student Vysoké školy dopravní v Žilině jsem o prázdninách roku 1968 vykonával praxi coby výpravčí ve stanici Praskačka. Stanice leží na trati Hradec Králové – Velký Osek. Odbočkou do Opatovic nad Labem se tam vozilo uhlí do elektrárny a jezdily tu také odklonem osobní vlaky. A právě na této odbočce, kde sloužili signalisté, jsem zažil dobrodružství s vlakem, který byl údajně plný sovětských rušiček.



**OKUPANTI.** V noci z 20. na 21. srpna 1968 se armády pěti zemí Varšavské smlouvy objevily bez vědomí vedení KSČ, vlády i parlamentu v Československu. Na železnici zavládl mimořádný stav. FOTO ARCHIV JAROSLAVY MAZÁČOVÉ A ZM, KOLÁŽ JAKUB SMETANA

ožrala a chtěl vlak vykolejit. Nemám ti tam poslat aspoň nějakou lokomotivu od těch odklonů, aby to tam pro jistotu projela? Zoufalá odpověď zněla: „Ne, já musím teď hned odjet!“ A co teď?

### Po probdělé noci přišla velká únava a dunění tanků

Nechal jsem jednu elektrickou lokomotivu z odklonů vypřáhnout a poslal na trať za roztrhanými uhláky. Ještě štěstí, že tenkrát se jezdilo i s pomocníky strojvedoucího. Jízda na vyloučenou kolej. Předpisy šly trochu stranou. Pokyn byl spojit se se strojvedoucím těch uhláků, vyřídít, že sranda končí, a vyklidit mezi stanicí kolej. Ostře sledovaný vlak z Opatovic v 1.23 h skutečně odjel. Paní Nové, signalistka na odbočce Plačice, jsem řekl, o co jde, a že tam vlak chvilku pozdržíme. Kdyby se ozvala nějaká střelba do vzduchu, ať dá okamžitě vědět, abych jí uvolnil vjezd na traťovou kolej z Hradce do Praskačky.

Pozdrzil jsem to tam asi pět minut, údajně ale byl na vlaku klid. K vjezdovému návštěvnímu do mě stanice Praskačka

Je středa 21. srpna 1968. Matka mě vzbudila už v šest ráno s tím, že mám jít nakoupit chleba, cukr a mouku. Odpovídám, že jdu večer na noční, že bych se snad mohl trochu vyspat. „Na žádnou noční nemůžeš, teď jde o životy,“ na to matka. Vyrazil jsem do Hradce Králové, něco opravdu nakoupil, a večer jsem navzdory varování odešel na noční. Kupodivu vlak v 18.09, který jsem chtěl použít, skutečně jel. Když jsem ale přešel službu, všechny rychlíky byly odřeknuté a nákladní doprava se téměř zastavila. Prostě výjimečný stav.

### Výzva z rádia: Udělejte vše, aby vlak do Prahy nedojel

Po středeční noční následovala v pátek denní směna. Již ve čtvrtek byly z rádia slyšet zprávy o tom, že se po „štegů“ pohybuje jakýsi ruský vlak s rušičkami jedoucí na Prahu. A železničáři byli vyzýváni, ať udělají všechno pro to, aby tento vlak nedojel. Když jsem ráno přebíral službu, měl jsem od kolegů jako nedojetý vlak nsl 6987. Byl již někde na cestě k Pardubicím a měl, právě kvůli zdržení, jet odklonem přes Opatovice na Velký Osek. Celý den se osudný vlak k mé radosti neukázal.

V sobotu 24. srpna jsem nastoupil na noční směnu. Opět je mi předáván jako nedojetý vlak nsl 6987. Železničáři zřej-

# Ruská armáda brala v srpnu 1968 železničáře jako rukojmí

mě odvádějí kvalitní práci. Jenže co to, vlak už stojí v Opatovicích! Dispečerský aparát ale dělá všechno pro to, aby zádrhely byly co největší. Přepřah, nějaké smyšlené komplikace, nahánějí se nákladní vlaky odklonem v protisměru, do 20 hodin jsem měl ve stanici Praskačka stojící relace Olomouc a Žilina. Ale v Opatovicích si již okupanti umí-

nilí, že v protisměru nesmí nic projet. Nejezdily ani osobní vlaky. Bylo 20 hodin a z osobního vlaku od Velkého Oseka vystoupil jakýsi opilec a ptal se mě: „Kde je ten vlak? Jdu ho vykolejit! Máte tu nějaké kolo, abych se k němu dostal včas?“ Kolo nebylo a dotyčný nenávratně zmizel. Ale nezmizelo podezření na jeho plánovaný čin.

### Rozhodování pod samopaly

A situace gradovala. Ve 23 hodin jsem přijal z Hradce Králové pravidelné uhláky 9987. Praskačkou projely, ale ze sousední stanice Dobřenic místo odhlášky přišla zpráva, že se vlak roztrhal. Tak se tehdy v zájmu zdržení inkriminovaného vlaku postupovalo. Ale následovala zpráva z dispečinku. Sověti si z Opatovic

do Hradce Králové dojeli jakýmsi autem a vzali si jako rukojmí dispečery Štochl a Štrofa. A že prý když nepojedou bez problémů ku Praze, bude s nimi konec! A oblíbený vlakový dispečer Adolf Holohlavský všechny stanice obvolal: „Hoši, hoši, máme na vlaku kolegy jako rukojmí. Zajistěte bezproblémový průjezd na zelenou až do Velkého Oseka.“

A pak přišla ta moje nejhorší nabídka vlaku: „Přijmete vlak nsl 6987 Halif (výpravčí v Katovicích)?“ Povídám: „Bohouši, v kolik chceš jet?“ „V 1.23 h.“ A já na to: „Nemohu to přijmout, mám roztrhaný vlak mezi Praskačkou a Dobřenicemi.“ Jenže pak se ozvalo: „Musím odjet, stojím tu nade mnou Rusové se samopaly!“ Tak mu říkám: „Jsou ale možná rozšroubované koleje na spojce. Byl tu nějaký

byla jízdní doba jen asi 4 minuty. A odhláška z Dobřenic stále nikde. Proto jsem to nechal „škrábnout“ i u vjezdu do Praskačky. A v té době konečně přišla kýžená odhláška z Dobřenic, která znamenala konec nadějí: „Vlak 9987 v Dobřenicích, trať volná. Brát.“

Průjezd Praskačkou po první koleji byl postaven a zelená byla této noci pro tento vlak ve všech stanicích postavena až do Velkého Oseka. Jak to bylo dál, nevím, ale snad byl zase nějaký problém v Libici nad Cidlinou. Každopádně tehdejší rukojmí přežilo. Do rána už se toho moc neudálo, jen přišla velká únava po prožitých událostech. A na silnici z Hradce Králové na Prahu bylo kolem páté hodiny ranní slyšet tanky jedoucí na Prahu...

JIRÍ ŠILAR

Kde je ten vlak? Jdu ho vykolejit! Máte tu nějaké kolo, abych se k němu dostal včas?



**ČD travel, s.r.o.**, Perlová 3, tel. 972 243 051–55. e-mail: obch@cdtravel.cz, lazne@cdtravel.cz, web: www.cdtravel.cz, provozní doba: pondělí–pátek 9.00–17.00 h  
Pobočka: Praha hl. nádraží 972 241 861, provozní doba: 1. 5.–30. 9.; pondělí–pátek 9.00–18.00 h, sobota 9.00–14.00 h, 1. 10.–30. 4.: pondělí–pátek 9.00–17.00 h

INZERCE



Česká republika

### Liberec – hotel Centrum Babylon\*\*\*\* Vánoční balíček

Termíny: 22. 12.–25. 12. 2013; 23. 12.–26. 12. 2013; 24. 12.–27. 12. 2013  
Cena: 4 395 Kč/osoba/3 noci  
3x ubytování, 3x polopenze (z toho 1x slavnostní večeře s tradičními vánočními specialitami formou bufetu), neomezený pobyt v aquaparku, lunaparku, iparku



Česká republika

### Františkovy Lázně – LH Savoy\*\*\*\*, Dr. Adler\*\*\*

Svatomartinský týden, termín: 10. 11.–17. 11. 2013  
7 nocí s polopenzí (v rámci polopenze 11. 11. 2013 svatomartinské menu), 5 lehkých lázeňských procedur (dospělí), neomezený vstup do aquaparku od pondělí do pátku 9–21 hodin, prohlídka města, ochutnávka františkolázeňských oplatek a líkérů  
Cena: 8 380 Kč/os./Savoy; 7 750 Kč/os. Dr. Adler



Česká republika

### Poděbrady – hotel Bellevue-Tlapák\*\*\*\*

Seniorský pobyt – akční nabídka na vybrané termíny  
Nástupy: 8. 9.; 15. 9.; 22. 9.; 29. 9.; 6. 10.; 13. 10.; 20. 10.; 27. 10.  
5 nocí s polopenzí, 2x odpolední káva a zákusek, pitná kúra – minerální voda Poděbradka, vstupní lékařské vyšetření, 10 lázeňských procedur  
Cena: 6 345 Kč; jednolůžkový pokoj 6 975 Kč



Itálie

### Zelený ostrov Ischia

Vlakový pobytovo-poznávací zájezd, termín: 11. 10.–20. 10. 2013  
7 nocí s polopenzí, 4x místenka, vstup do hotelových termálních bazénů, 2x lístek na trajekt, transfer, půldenní okruh ostrovem, dárek, služby vedoucího zájezdu. Pojeďte s námi poznávat a relaxovat!  
Cena: 8 990 Kč



Česká republika

### LUHAČOVICE – wellness hotel Pohoda\*\*\*\*

Last moment – MINIRELAX, termín: 1. 9.–29. 9. 2013  
Cena: 4 750 Kč/os. ubytování ve dvoulůžkovém pokoji s vlast. soc. zařízením, TV/SAT, wi-fi, telefon. Cena zahrnuje: uvítací přípitek, 4x ubytování, 4x polopenzí, 1x bylinkovou relaxační koupel se zábalem, 1x perličkovou koupel se zábalem, 2x aromaterapeutickou masáž zad a šíje, 1x infračervenou kabínu, volný vstup do wellness (bazén, saunový svět) + bonus: pravidelné dopolední a odpolední výpravy do městského centra, 10% slevy na dokoupené procedury



Španělsko

### Menorca – aparthotel Blanc Palace\*\*\*\*

26. 9.–3. 10. 2013  
Cena: 11 750 Kč/osoba/pobyt; (tato cena je pro seniory 55+). Cena 13 750 Kč pro všechny bez omezení věku. Jednolůžkové pokoje za příplatek 1 500 Kč  
Ideální pro načerpání posledních slunných paprsků před zimou a velmi vhodné pro všechny sportovní aktivity. Cena zahrnuje: 7 nocí s polopenzí včetně vody a vína, leteckou dopravu, transfer v místě pobytu, nadstandardní delegátskou péči 55+

# Pan promítač z Kinematovlaku miluje Posázavský pacifik

Vladimír Kopp jezdí jako vlakový doprovod Českých drah na legendárním Posázavském pacifiku. Příležitostně ale také pomáhá jako promítač v Kinematovlaku – v této roli jste ho mohli vidět i letos na Mezinárodním festivalu filmů pro děti a mládež ve Zlíně. Prý to ale byla náhoda. Přihlásil se totiž na poslední chvíli a původně zajištěný pracovník „vypadl“.

Každý rok vzbuzuje Kinematovlak Českých drah ve Zlíně pořádný rozruch. Zájem dětí potvrzuje i Vladimír Kopp, který má promítání filmů na starosti. „Myslím, že pro děti je zábava, že mohou u nás v kině klidně sedět u plátu na zemi a ne způsobilně na sedačce jako v multiplexu,“ komentuje proudění početných objednaných skupin školáků. Vladimír Kopp má tuto práci obzvláště rád, protože ho pohádka baví. Asi je zvyklý z domova, protože má hned sedm vnoučat. Jako promítač se stará zejména o přehrávač DVD, o kterém musí z technického hlediska vědět daleko víc než běžný uživatel. Současně odpovídá za projektor, zesilovač a klimatizační jednotky. Neméně důležité je zabezpečení Kinematovlaku na noc a před převozem.

## Trať 210 ovládly Regionovy

Ačkoli má promítání pro děti velmi rád, hlavní pracovní náplní Vladimíra Koppa je provázení vlaků ČD, a to převážně na trati 210 z pražského hlavního nádraží do Dobříše. Sem tam si ale přidá i nějaký ten vlak do Čerčan, tedy na Posázavském pacifiku. „Je to ta nejsenzáčnější trať, o tom vůbec nepochybuje,“ směje se. „Líbí se mi zde hlavně přístup cestujících k nám, vlakovým četám. Tady v nás vidí člověka, nejenom zaměstnance. To není jako na rušných tratích,“ říká vlakvedoucí, který slouží na dráze už dvaadvacátým rokem!

Pro děti je zábava, že mohou u nás v kině klidně sedět u plátu na zemi a ne způsobilně na sedačce jako v multiplexu.

„Zažil jsem tu ještě parní topení v Patrech!“ upozorňuje Vladimír Kopp. Pro nezasevěné dodáváme, že má na mysli patrové vozy Bmto, které o víkendech na trati do Čerčan ještě můžete spatřit. (Dnes se v nich přirozeně topí elektricky. Tedy samozřejmě mimo léta, kdy se topit nemusí vůbec.) Samozřejmě vzpomínek a zážitků má na tucty. Všimá si ale i face-liftu Posázavského pacifiku v posledních



FOTO AUTOR

## VLADIMÍR KOPP

Jako zaměstnanec Českých drah a pracovník Regionálního centra vlakového doprovodu Praha jezdí jako vedoucí vlakového doprovodu ponejvíce na tratích 210 Praha hlavní nádraží – Vrané nad Vltavou – Čerčany nebo Praha hlavní nádraží – Vrané nad Vltavou – Dobříš. U Československých státních drah a později Českých drah pracuje už úctyhodným dvaadvacátým rokem. Mezi jeho hlavní hobby patří cestování a samozřejmě také starost o vnoučata.

letech. Na většině dobříšských vlaků jezdí moderní Regionovy a v části tratě mezi Vraným nad Vltavou a Prahou-Braníkem funguje dálkové řízení s moderním zabezpečením. Takže i na této legendami opředěné trati panuje již 21. století.

## S láskou vzpomíná na dobu, kdy ve vlacích zpívali trampové

Podle Vladimíra Koppa se ale na Posázavském pacifiku nemění výrazně jen vozidlový park, ale i složení cestujících. „Dříve to byli jednoznačně trampové a pak chataři. Ta první skupina už bohužel moc nejezdí, jako by vymizeli. Přitom s nimi bývala často velká legrace. Dneska jedou jen tu a tam menší skupinky trampů – třeba když se koná festival v Pikovicích. Ale s koncem osmdesátých

Posázavský pacifik je ta nejsenzáčnější trať, o tom nepochybuje. Líbí se mi zde hlavně přístup cestujících k vlakovým četám. Tady v nás vidí člověka, nejenom zaměstnance. To není jako na rušných tratích.

let se to vůbec nedá srovnat. Tenkrát vytáhli karty, kytary, hráli, zpívali a další cestující se k nim automaticky přidávali. Panovala prostě jedinečná atmosféra. V současnosti když se mě muzikanti chtějí dovolit, zda můžou hrát, tak jim prostě řeknu: Tady jste na Pacifiku, tady je to vaše povinnost! A začněte už konečně hrát,“ směje se Kopp.

## Doma je stejně nejlíp

Vedoucí vlakových čet na Pacifiku rád ve svém volném čase cestuje do zahraničí. Projel za ta léta celou Evropu kromě Skandinávie, aby nakonec zjistil, že doma je opravdu nejlíp. „Tak teď jezdím jen po Česku, je to tady nejhezčí a není potřeba měnit žádná eura,“ říká, ale jedním dechem dodává, že stejně by se chtěl ještě aspoň jednou vrátit do Anglie a hlavně do Skotska. „Byli jsme v Edinburghu a řekli jsme si, že každý lakomý Skot jezdí do Aberdeenu, tak by bylo blbě tam nejít, jenomže jsme chytli velkou zimu a pršavé počasí, tak to někdy musím napravit.“

MARTIN NAVRÁTIL

## POŠTA

### Nabídka Jízdenka na léto se vám povedla

Musím se velmi kladně vyjádřit k výjimečně dobré a výhodné prázdninové nabídce, kterou využívám. Ke své In Kartě jsem si v červnu zakoupil hned dvě Jízdenky na léto, a to na období 2.–15. 7. a 16.–29. 7. Ta první mi skvělým způsobem posloužila při mé jedenáctidenní dovolené, kdy jsem na ní – spolu s doplňkem do 1. vozové třídy – odhadem najel asi 5 500 kilometrů. Jen trasa z Českého Těšína do Františkových Lázní a zpět vyšla na 1 300 kilometrů. Něco takového bych si za běžné jízdné nemohl dovolit. Druhá jízdenka mi uhradila až 2 300 kilometrů, např. ze Sokolova na slovenskou hranici při cestě do Čadce. Mimořádnou výhodnost jsem si uvědomil při srovnání s nabídkou ZSSK. Jejich In Karta za 40 eur, se kterou máte nárok na slevu 25 procent, platí jenom rok. Slevy typu Včasná jízdenka, Celodenní jízdenka, Kilometrická banka nebo sleva 5 procent při zpáteční jízdě tam neznají. To mě skutečně šokovalo. O to víc umím ocenit vaši politiku slev a výhod. A dále vás chci pochválit za tiché oddíly v Pendoliniu. Jde o další výborný nápad, jak pohodu během jízdy ještě zvýšit.

MILAN MORTL

### Je dobře, že ukazujete Romům pozitivní vzory



Chci vám poděkovat za článek o vlakvedoucím panu Kováčovi ze Železničáře číslo 14. Je moc dobře, když zviditelíte takové lidi. Článek je moc dobrý pro Romy, aby mohli vidět pozitivní vzory a „že to jde“, ale i pro „bílé“, že nelze házet všechny do jednoho pytle, jak se s tím ve svém okolí často setkávám. A v neposlední řadě je takový článek oceněním pro člověka, který to v životě nemá jednoduché. Moc panu Kováčovi fandím.

ONDRA TOMEŠ

### Výluku z Bohumína do Brna jste zvládli

Rád bych vám touto cestou poděkoval za zvládnutí letní výluky na trati Bohumín – Brno, konkrétně v úseku Kojetín – Brno. Když jsem zde jela, neměli jste ani minutu zpoždění, navíc jsem všude viděla stoprocentní připravenost, ochotu odpovídat na (asi stále stejné) otázky ohledně jízdního řádu a vliďné, usměvavé, příjemné lidi. Jsem na této trati vaší pravidelnou cestující a zatím jsem byla vždy spokojená.

ANNA JUNGMANNOVÁ

### Nevhodné chování fotografů jsem neviděl



Přečetl jsem si váš článek o setkání parních lokomotiv v Lužně. Na akci jsem byl přítomen, to si přeče žádný fanda nemůže nechat ujít. Jako obvykle to byla nádhera a pan Rachota si zaslouží dík, jak vše zorganizoval. Dal do toho srdce a na výsledek to bylo vidět. Pan Rubeš na konci článku psal o nevhodném chování fotografů. Také jsem fotografoval a žádného nevhodného chování jsem si nevsímal. Většina fotografů si chce vyfotit svou lokomotivu bez rušivých elementů. Nevidím jim personál, ten k tomu patří, ale děti stojící na mašině už ano. Také mi vadí různí pánové, co si stoupnou před mašinu a bez ohledu na ostatní se tam baví. Mám zkušenost, že obvykle stačí slušně požádat, aby dotyčný chvíli nevstupoval do zorného pole, a věc se s úsměvem vyřídí. Chce to ohled na obou stranách.

OTTO TREJBAL

Dopisy jsou redakčně upraveny a kráceny.

## KŘÍŽOVKA

**W. R. Inge (1860–1954) – britský duchovní: MNOHO LIDÍ SI MYSLÍ, ŽE JE PŘITAHUJE BŮH NEBO PŘÍRODA, ZATÍMCO ... (dokončení v tajence).**

POMŮCKA: AKUT, IMA	JMÉNO BÝVALEHO HERCE PRACHEŘE	PŘINÁSET	ASJISKÝ BUVOL	ČESKÁ JAZZOVÁ ZPĚVAČKA (JANA)	ATLETICKE VÝKONY	AKADEMIE VÝTVARNÝCH UMĚNÍ (ZKR.)	KROKOVÁ DCERA	PROVADĚT CHIRURGICKÝ ZÁKROK	3. ČÁST TAJENKY	VESELENÍ	ODHAD VÝSLEDKU	OŠTRÝ PRÍZVUK	DOVÁDĚT	JEZDECKÁ VÝCVIKOVÁ PŘEKÁZKA	STÁTNÍ POKLADNA	CISTERNA	ZNAČKA ČAJOVÉ SMĚSI
JINÝM ZPŮSOBEM (SLOV.)					KRÁTKÝ KABÁT			SKICA				ZBÁBELC (HANL.)					
MANSTVÍ					SPĚCH			NEODBOR-NÍK				KAPROVITÁ RYBA					
1. ČÁST TAJENKY					PERSKÝ KOBEREC			2. ČÁST TAJENKY SLOVENSKÁ PŘEDLOŽKA	0								
TATARSKÝ NÁČELNÍK						EVROPA-NOVO RYTMICKÝ CELEK		DRUH POHANKY KORÁLOVÝ OSTROV									
TENISOVÝ ODER	JMÉNO SPISOVATELE PAVLA	UKRYT VĚTRÍK (BAS.)			ODĚVNÍ DRUŽSTVO VYRÝTÝ KUS TRÁVY			LÉKOPISNĚ OZN. SÓLI RUSKÉ SÍDLO				TITUL MUŽE	ELÍŠKA	CHŘAP			
VRCH U LOVOSIC					OBHÁJCI			OŠTRÍ NOŽE									
DRUHÁ TRÁVA					KUS LEDU			POUZE (V NÁŘECÍ)				LATINSKÝ PŘEKLAD BIBLIE					
JIŽNÍ PLOD					ZKRATKA VOJENSKÉ TRHAVINY			DOMÁCKY MILOSLAV				SLOVENSKÝ NÁRODNÍ PARK					

AUTOR PETR HAJNIS

# Dostupné pouze v tištěné podobě

## Příměstský vlak v Kodani hraje ve veřejné dopravě hlavní úlohu



KOLEM NA KOLEJE. Vzpomínka na film a naprosto jiným způsobem, jak se pohybovat po Kodani, je s-tog vlak. Sítí příměstských spojů má označení S-tog a je dlouhá asi 170 kilometrů. FOTO: AP/PHOTO

V Kodani jsou tři hlavní železniční dopravní pásy: železniční, metropolitní a městská. Metropolitní doprava je tvořena sítí příměstských spojů S-tog, která spojuje okolní obce s metropolí. Městská doprava je tvořena sítí městských spojů M-tog, která spojuje jednotlivé části města. Železniční doprava je tvořena sítí železničních spojů, která spojuje Kodani s ostatními městy v Dánsku.

Dánská metropole leží poněkud na okraji své země – na jihovýchodním cípu ostrova Sjaelland poblíž úžiny Öresund, přes kterou se klene odvážný most do švédského města Malmö. Město samotné má asi jen půl milionu obyvatel, celá aglomerace je však velká zhruba jako Praha. Takové množství lidí přirozeně potřebuje rozsáhlý systém kolejové dopravy, aby město zejména v ranních a odpoledních špičkách nepraskalo ve švech.

**Na letišti mezi národními vlaky**  
Mezi národními letišti leží železniční zastávka na ostrově Amager a poblíž úžiny Öresund. Po směrích směřují vlaky přes silnici ke dvěma hlavním národním železničním stanicím: Køduborg a København H. Tyto vlaky pokračují z Kodaně dále na sever do přístavu Helsingør a na jih do přístavu Hirtsholm. Každý týden jezdí jeden vlak z Kodaně do Hirtsholmu a jeden vlak z Kodaně do Helsingøru.



Děle směr jedy možnou cestou zdarma s sebou vzít na zastávku.



Vlaky S-tog nabízejí a vhodné sezení a dostatek místa pro kola.

Mezi národními vlaky  
Mimo těch jsou v dánské železniční síti i vlaky, které jezdí po celé Dánsko. Tyto vlaky jsou označovány jako D-tog a jezdí mezi hlavními městy Dánska. Vlaky D-tog jsou označovány písmeny A až H, které odpovídají jednotlivým úsekům Dánska. Vlaky D-tog jsou označovány písmeny A až H, které odpovídají jednotlivým úsekům Dánska.



**Hlavní nádraží: København H**  
Zbývá jen výhledem bodem pro návštěvníky dánské metropole je hlavní nádraží København H. Leží v blízkosti hlavního nádraží a je jedním z hlavních železničních stanic v Kodani. Každý týden jezdí jeden vlak z Kodaně do Hirtsholmu a jeden vlak z Kodaně do Helsingøru.

**Rychle a pohodlně, s káblím i s-šínou**  
S-tog je naprosto ideální a nejrychlejší dopravní prostředek v Kodani. Železnice na tomto úseku jsou velmi rychlé, ale také moderní a netradičně elektrické. Každý týden jezdí jeden vlak z Kodaně do Hirtsholmu a jeden vlak z Kodaně do Helsingøru.

**S-tog Kodaně**  
S-tog je nejdelší železniční linka v Dánsku. Její délka je 170 kilometrů. Vlaky S-tog jezdí mezi hlavními městy Dánska. Vlaky S-tog jsou označovány písmeny A až H, které odpovídají jednotlivým úsekům Dánska.



NÁJCYKLISTŮ. Mnoho lidí jich má k přednímu nádraží v Kodani. FOTO: AP/PHOTO

**Integrace bez tunelů**  
Při výstavbě železniční linky S-tog nebylo třeba tunelů. To je velmi důležité, protože to umožňuje výstavbu železniční linky S-tog v blízkosti městských částí. Vlaky S-tog jsou označovány písmeny A až H, které odpovídají jednotlivým úsekům Dánska.

Předplaťte si čtrnáctideník  
**Železničář**  
na telefonu 972 233 090