

Kytička pro stého klienta služby TeleTiket

IVAN SKULINA

Před pouhými deseti dny spustily České dráhy telefonický prodej jízdenek pro vlaky SuperCity. V pátek 10. srpna dopoledne prodaly po telefonu už stou jízdenku TeleTiket. Byla na místo číslo 35 v první vozové třídě ve druhém vozu soupravy vlaku SC 508 s odjezdem ve 13.21 h z Ostravy Svinova.

Jubilejní stá zákaznice služby TeleTiket paní Štěpánka Vyskočilová z Ostravy byla docela překvapena, když u zmíněného sedadla na ni čekal přednosta stanice Ostrava Svinov Zdeněk Bernatík, aby ji předal kytičku frézií a upomínkové předměty Českých drah.

Jak paní Vyskočilová prozradila, iniciátorem využití služby TeleTiket byl vlastně její nadřízený, ředitel divize „Software Centres“ finské softwarové firmy TietoEnator Petteri Kekkonen, protože nemohl riskovat narušení svého pracovního plánu. Pro něj kupovala druhou jízdenku. O nové službě Českých drah ji informovali na sekretariátu ostravské pobočky této firmy.

Paní Štěpánka Vyskočilová jezdí vlakem SC Pendolino poměrně často a pravidelně. Tyto spoje preferuje především proto, že jsou rychlé, pohodlné a umožňují během jízdy práci s laptopem.

(Pokračování na str. 2)

Poděkování do Kontaktního centra ČD

Chtěla bych poděkovat panu ing. Lisovi z Kontaktního centra Českých drah za odpovědi na řadu mých dotazů v různých časových obdobích jak prostřednictvím telefonu, tak i e-mailu. Díky jemu a paní Verbičové mám s Kontaktním centrem ČD jen ty nejlepší zkušenosti. S přáním všeho dobrého pro celý tým pracovníků.

Božena Kučková,
Olomoucko

Poznámka redakce: Redakce týdeníku Železničář se připojuje k poděkování za vzornou reprezentaci společnosti České dráhy vedoucím směn ing. Milanu Lísovi a také Tereze Verbičové. Oba patří mezi opory Kontaktního centra Českých drah a aktivně se zapojují do realizace změn a zavádění novinek na pracovišti.



Telčské parní léto proběhlo i letos poslední víkend v červenci a dva následující v srpnu. Zahájení v červenci se zúčastnili také ministr kultury Mgr. Václav Jehlička, náměstek ministra dopravy ing. Vojtěch Kocourek, Ph.D., hejtman kraje Vysočina RNDr. Miloš Vystrčil a řada dalších vzácných hostů; podrobný článek o tom přineseme příště. Na setkání přijeli i zástupci Rakouských drah v čele s Mag. Karl Zöchmeisterem. Jak řekli, Rakouské dráhy podpoří nejen veřejnou osobní dopravu, ale i nákladní přepravu mezi Dolním Rakouskem, Jihočeským krajem a krajem Vysočina. Jde totiž o znovuotevření železničního přechodu Slavonice/Fratres. Na snímku vlevo nákladní vlak na rakouské straně, vpravo slavnostní parní vlak ve Slavonicích před odjezdem do Telče.

Foto: Jiří KAFKA



Jak dál se signálem GSM ve vagonech?

„... a ještě mám něco důležitého:“ – tut tut tut. A signál je v tahu. Stává se to při telefonování mobilem ve vlaku, v některých vagonech dokonce častěji. A na jistých úsecích tratí, kde je signál slabý. Co s tím?

ČD-Telematika v současné době testuje „zesilovač“ signálu, který by v budoucnu mohly České dráhy využít ve svých vozech a nabídnout cestujícím novou službu, která se jmenuje ČD-mobil.

Tato služba řeší problém nedostatečného pokrytí GSM signálem ve vlacích obecně a je založena na doplňkovém zařízení GSM repeater. Za současný špatný signál mohou podstatnou měrou metalizovaná okenní skla, která sice chrání cestující před slunečními paprsky, ale brání průniku GSM signálu do vnitřních prostor vagonu.

Z hlediska rádiového útluhu jsou na tom nejhůře rychlíkové vozy IC/EC typu Aee/Bee a také moderní soupravy pendolino. Ovšem nejen speciální skla mohou za nekvalitní hovory, jejich rozpad, výpadky komunikace či prostou nemožnost dovolání se požadovaného účastníka. Další příčinou je nepoměrné kvalitativně horší pokrytí železničních koridorů signálem GSM. Mobilní operátoři v minulosti soustředili své investice a snahy o zlepšování signálu na pokrývání dálnic,



Anténa na střeše vozu není skoro vidět.

rychlostních silnic a aglomerací obecně a hlavní tahy železnice vždy zůstávaly stranou jejich zájmu.

Jak GSM repeater funguje? Je to zesilovač, který přes získovou anténu na střeše vagonu přivádí signál do vlastního repeateru. Tam je signál zesílen a vnitřními anténami nebo vnitřním vyzařovacím kabelem vyzařen do prostoru vagonu. Pokud mobilní telefon cestujícího chce komunikovat s nejbližší základnovou stanicí (BTS), automaticky volí cestu

přes tento instalovaný repeater. Vždy platí jednoduchá rovnice: 1 vagon = 1 repeater, protože i pro celistvé nedělené vozové soupravy (např. pendolino) jsou kabelové přechody mezi vozy extrémní technickou překážkou.

Protože frekvence operátorů jsou vzájemně prokládané, vlakové repeaterly zesilují/opakují celé kmitočtové pásmo většinou „blokově“, nikoliv úzce selektivně či dokonce kanálově, kde už bychom se dostávali za hranice fyzikálních možností. Znamená to, že repeaterly zesilují signály všech operátorů.

Operátoři se obecně obávají, že by repeater mohl rušit jejich GSM sítě a vnášet do nich jistou nehomogenitu. Repeater rádiově vysílá, tj. může ovlivňovat signál i v širším okolí vlaku, a proto podléhá schválení GSM operátorů. Ti musí udělit souhlas s nakládá-

ním se svými GSM frekvencemi, za které zodpovídají Českému telekomunikačnímu úřadu (ČTÚ).

Další technicko-právní aspekt nastává, když vlak opouští území ČR. České dráhy buď musí získat povolení zahraničních GSM operátorů k nakládání s jejich signálem, nebo musí GSM repeater na hranicích vypínat.

ČD-Telematika vystupuje v projektu ČD-mobil v roli integrátora a koordinátora, není však vlastním dodavatelem repeaterů. Veškeré náklady na ověření funkcionality a technických parametrů ponešou zájemci o dodávky zařízení, například společnosti Radom



V ovládací skřínce vozu, kde se repeater zkouší, přibyl jeden štítek.

Foto: AUTOR (3x)

nebo Andrew, případně Powerwave. Během testování bude příslušným typem repeateru vybaven vždy jeden vůz Aee pro dlouhodobější test na náklady dodavatele.

Od dubna již jezdí v plném nasazení v testovacím provozu jeden vůz Aee s repeaterem Teko na IC Hutník (Praha–Ostrava). Další testovací piloty mohou následovat podle zájmu dodavatelů paralelně v tomto roce a měly by se zkoušet další dva typy repeaterů – Andrew a Powerwave. Cílem těchto testů je ověření funkcionality a efektivity různých repeaterů.

(Pokračování na str. 2)



Vnitřní anténa je umístěna zespodu na střeše vagonu.

Takový hrdinský čin – a vlastně bez hrdinství

Po srpnovém přepadení naší republiky vojsky Varšavské smlouvy – letos je tomu už 39 let – vypravili Sověti vojenský vlak s rušičkami rozhlasu a televize, které měly přerušit vysílání svobodných československých vysílaců. Vlak, jehož jízdu tehdy železničáři zpomalovali a brzdili, jak mohli, nakonec rušičky do Prahy nedovezl; přičtěte si o tom na straně 4 a 5 dnešního vydání. Milan Just, strojvedoucí z depa Masarykovo (potom se zase nadlouho jmenovalo depo Praha střed) na epizodu s rušičkami v srpnu 1968 vzpomíná:

Jezdil jsem v takovém turnuse, že od vlaku EO5 513 z Přerova (odtud odjížděl asi v 18 hodin), který končil v České Třebové a volně přecházel na EO5 2325 do Prahy, jsme s mechanikem ze Třebové jeli rg – kdo by nevěděl, co to znamená, tak jsme se vezli ve vagonech vlaku, který už vedl na lokomotivě někdo jiný.

Když jsme vyjeli z Přerova, dověděl jsem se od někoho, že před námi je ten vlak, co veze rušičky. Sovětský vojenský vlak. Přijeli jsme do Tatenic a tam jsme zůstali stát. Před námi byl právě ten vlak, stál s neschopnou lokomotivou. Stáli jsme tam hodně dlouho, nejméně dvě tři hodiny. Konečně vlak vtáhl do Krasíkova, na rovnou kolej, a my jsme ho objeli.

Byla už pořádná tma, stáli jsme ve stanicích vedle toho vlaku, ale skoro nic nebylo vidět. Jen, že je to vojenský vlak, ale co

tam bylo naložené, to jsme nevěděli. Dál jsme jeli po nesprávné koleji, na správné byl narovnan jeden vlak za druhým. Možná to souviselo s tím, že nikdo vlaku s rušičkami nefandil, spíš se každý snažil,

v depu na Masaryčce, a tam jsme se sešli s několika lidmi. Byl tam i František Erba, předseda FLČ. Za tepla jsme mu povídali, co jsme zažili a viděli; on o tom vlaku už věděl.



Fotografie z pražských ulic 22. srpna 1968: PAVEL ŠTECHA

aby mu naházeli co nejvíc „klacků pod nohy“...

Do Prahy jsme dojeli s pěti hodinami zpoždění. To jsem ještě netušil, co bude dál. Jak jsme přijeli do Prahy, tak plní dojmů jsme běželi do kanceláře tehdy znovuzrozené Federace lokomotivních čet

Dávali jsme hlavy dohromady, jak to udělat, aby ten vlak nedorazil. Ne aby byl zpožděný, to dělali dopraváci, co mohli, ale my jsme chtěli, aby někde na trati zůstal, třeba po srážce nebo po nehodě, aby nemohl dojet. My jsme tenkrát mysleli, že jeho cíl je v Milovicích, nevěděli

jme, že chce dojet do Prahy nebo co nejblíží k ní, aby rušení rozhlasových vln bylo co neúčinnější.

Původně jsme se domlouvali, že skupina lidí pojede rozmontovat koleje někde, kde jsou oblouky, mezi Ústím nad Orlicí a Brandýsem. Že tam vlak vykolejí a bude od něj pokoj. Než by to dali dohromady... Jenže mezitím už jsme se dověděli, že vlak jel sice pomalu a se zastávkami, ale přece jen jel, a tak už jsme to tam nemohli stačit.

Tak jsme se dohodli, že nejlíp bude zinscenovat železniční nehodu. A aby to nikdo neodnesl na zdraví nebo na životě, vymysleli jsme to tak, že až vlak projede Nymburkem, budeme tam s připravenou mašinou nezávislé trakce, rozjedeme ji za ním a vyskočíme. Ohrožení by byli jen vojáci na tom vlaku, ale ti tady u nás neměli co dělat. Jinak nikdo.

Pan Erba z FLČ požádal o pomoc vršovické depo. Sebrali jsme se tedy – Honza Novotný, Jaroslav Svoboda a já – a vyrazili do Vršovic. Tam jsme dostali sergeje (T 679) 1033. S tím jsme vyrazili strojově, jako nutný pomocný vlak do Nymburka. Došlo tam ale k nedorozumění: železničáři na trati asi došli k přesvědčení, že jsme zrádci a jedeme na pomoc tomu rušičkovému vlaku, a tak to šlo ztuhla. Nebylo volno, stáli jsme na každém klacku, jak se říká.

To jsme byli ještě plni entusiasmů a vlastenectví. Bylo to všechno romantické a my

byli mladí. Konec konců – dostali jsme od Franty Erby pistoli, že když nás dostanou, že se zastřelíme. Pěkně se to říká, ale kdybych to měl tenkrát udělat... Nevím. Ale nadšení jsme byli, vzpomínám si, že jsme si dokonce cestou zpívali Kde domov můj. Taková to byla doba. Dneska už leckdo ani slova hymny nezná...

Do Poříčan jsme ale jeli pomalu půl dne. Nymburk nás prý nebere. Pak jsme je ale umluvili, a tak nás pustili do Sadské. To víte, nikomu jsme to vysvětlovat nemohli, proč tam jedeme. To bylo tajné, do věci byl zasvěcen jen jeden dispečer, snad ministerský nebo na dráze, z provozního oddílu nebyl. Měli jsme na něj telefon, ale už si ho nepamatují, cestou jsme se mu hlásili.

V Sadské jsme od tamních železničářů slyšeli, že „ten“ vlak už z Nymburka odjel. Ověřovali jsme to u „našeho“ dispečera, ten to sice nepotvrdil, ale řekl, že věc nedopadla a že to máme zabalit. Než jsme vyjeli, odvezl jsem si svou motorku, zetku, do Českého Brodu; až pojedeme zpátky, že si ji vyzvednu, že bude bezpečnější jet na ní. Ze Sadské jsme se vrátili do Poříčan, tam jsme sergeje odstavili k plotu a jeli pantografem domů. Já tedy jen do Brodu, tam jsem vyzvedl motorku a pokračoval na ní.

Tyden po tom se nic nedělo, a tak jsme nabyli přesvědčení, že nás nikdo neudal. Takže nám to šlo.

Takový hrdinský čin bez hrdinství...

Pro tento týden

Vážíme si svého podniku?

PETR HALDA

Tuším někdy v roce 1999 vznikl etický kodex Českých drah, který si kladl za úkol provést jakousi osvětu mezi zaměstnanci ČD, ukázat jim, proč si mají svého podniku vážit a hájit jej před konkurencí i v rozhovorech mimo České dráhy. Alespoň jsem to tehdy tak chápal.

K tomu pak byl soubor toho, jak se chovat coby železničář a proč. Úmysl to byl z mého pohledu dobrý, jeho realizace pak už méně, protože kodex upadl ve všeobecné zapomnění, navíc v té době bylo na železnici pořád dost lidí, kteří si neuměli vážit nikoho a něčeho, nejméně však potom podniku, který je platí, a přiznejme si, že ne zase tak špatně, jak si někteří často stěžují.

Mnohých jsem se ptal, zda by při svém vzdělání (a z jejich pohledu evidentní nedoceněnosti) nechtěli jít někam mimo ČD, a protože snad všichni známe různé ty hypermarkety, nabízel jsem funkci pokladníka tamtéž. Aby bylo jasno, tuto práci alespoň z vnějšíku zná snad každý a jistě si umí představit, jak těžké musí být sedět řadu hodin za pokladnou, přetahovat metrky zboží přes snímač a dovolovat se šéfa, když člověk potřebuje třeba jen na záchod... No, nechtěl nikdo a nácky poměrně rychle utíchaly, ani se moc nedivím, ale jak se zdá, o tom to není.

Uplynulo osm let, mnoho výše zmíněných odešlo, či „bylo odejito“, a mohlo by se říci, že zaměstnanci Českých drah jsou již pouze takoví lidé, kteří žádný kodex nepotřebují, protože jej mají v sobě.

O to více pak zamrzí, když na dveřích vstupní haly jednoho středně velkého nádraží je nalepen obrázek karikující přesnost vlaků ČD, který si cestující pilně prohlíží a usmívají se, a nikdo z nádražků není schopen takovou karikaturu strhnout. Tak to tam prý viselo tři dny a musím říci, že mi z toho bylo smutno.

Zamýšlím si, kde je vlastně chyba? V těch lidech asi ne, vždyť vykonávají svou práci jinak svědomitě a pečlivě, to sám vím. Bude to asi v něčem jiném, třeba mi někdo poradí, jak z toho ven!

Když mohou být na svůj podnik pyšní třeba zaměstnanci „konkurenčního“ Viamontu, a já osobně takové znám, proč to u nás pořád nejde? Mají tam nějaký svůj „etický kodex“? Myslím, že ne, a přesto obrázek karikující práci jejich podniku by se na dveřích jejich firmy jen těžko udržel víc než hodinu. Tak co, myslíte si, že my, na ČD, opravdu nemáme být na co hrdí? Jsem přesvědčen, že máme, jen to jde nějak pomalu na povrch.

Jo, ten obrázek jsem strhnul, to je snad jasné...

Jak dál se signálem GSM...

(Pokračování ze str. 1)

A dále pak získání souhlasu operátorů s provozováním být jediného typu, případně všech typů z množiny všech vyzkoušených modelů pro pozdější svobodný a kvalifikovaný výběr. Rozhodující hledisko při výběru optimálního repeateru bude cena/výkon, konkrétně cena/přínos pro operátory, cena/přínos pro dopravce, vlastní užitečnost pro koncového zákazníka – cestujícího, míra spolehlivosti nebo míra nutnosti četnosti servisních zásahů.

Zda, v jakém rozsahu a jaké typy repeaterů se dostanou ze zkušebního provozu do provozu běžného, to ukáží až příští měsíce. Už teď je zřejmé, že by operátorům při-

nesly evidentní nárůst počtu provolaných minut, větší tržby a zisky. Přidanou hodnotou pro dopravce by se stali spokojení cestující, kteří tráví čas ve vlaku aktivně a potřebují si vyřídit pracovní záležitosti.

ČD-Telematika se díky svým dlouholetým znalostem drah, jejich potřeb a drážních předpisů, mnoha kvalifikovaným odborníkům a celkovému know-how mohla ujmout role koordinátora a integrátora tohoto projektu, který je v České republice výjimečný a první svého druhu.

(S použitím textu Bc. Tomáše Sladkého, produktového manažera oddělení Infrastruktura ICT, připravil: iš)



Část ovládací skříňky zesilovače v prostoru mezi střechem a stropem oddílů pro cestující. Foto: AUTOR

Kytička pro stého klienta...

(Pokračování ze str. 1)

Jak dále uvedla, spoji SC s oblibou jezdí i další zaměstnanci firmy. Využívají i možnosti přepravy vlakem na jeden jízdní doklad až na ruzyňské letiště, odkud pokračují letecky, neodlétá-li příslušný letecký spoj z Ostravy.

Nová služba mě mile překvapila. Oceňuji flexibilitu s ní spojenou. S velkou pravděpodobností využiji tuto službu i v budoucnu, říká spokojená klientka Českých drah Štěpánka Vyskočilová.



Jak potvrdili manažerka kvality Štěpánka Vyskočilová TietoEnator Czech i ředitel divize „Software Centres“ finské softwarové společnosti TietoEnator Petteri Kekkonen, cestování spoji SC pendolino je rychlé a pohodlné. Manažeri mu dávají přednost i proto, že během jízdy mohou nerušeně pracovat.



Paní Štěpánku Vyskočilovou kytička frézii od Českých drah, kterou jí předal přednost stanic Ostrava Svinov Zdeněk Bernatík, docela překvapila. Foto: AUTOR (2x)

Službu TeleTiket představily České dráhy v rámci naplňování Komplexní strategie odbavení cestujících, v první fázi zaměřené na prodej jízdenek pro vlaky SuperCity. Od 1. září hodlají rozšířit službu TeleTiket o telefonický prodej jízdních dokladů pro cestování po území ČR ve vlacích kategorií EC a IC. Přes telefon tak bude možné koupit jízdenky na přibližně 60 spojů denně. Za stovku prodaných TeleTiketů utržily ČD asi 45 tisíc korun. Zákazníci přitom průměrně kupují na jeden telefonát dvě jízdenky.

MARTIN HARÁK

Od konce května až takřka do druhé změny jízdního řádu, tedy 10. června, organizoval odbor komunikace Českých drah tiskové konference k nové jízdence RegioNet, které se konaly doslova po celé republice. Jejich program uváděl a moderoval, až na dvě výjimky, tiskový mluvčí Českých drah Ondřej Kubala. A právě jeho se naše redakce zeptala, jak takové „turné“ probíhalo a kde všude novou nabídku akciová společnost České dráhy prezentovala.

■ Kolik tiskových konferencí se na téma RegioNet konalo?

Uspořádali jsme třináct tiskových konferencí ve všech krajích, jen pro Prahu a Středočeský kraj byla společná. První „tiskovka“ se konala v Praze 28. května. Potom jsme hned vyrazili a dva týdny „kočovali“ po České republice. Napřed do Ústí nad Labem, pak do Karlových Varů, Českých Budějovic, Jihlavy a následně do Liberce.

Přes víkend jsme se z toho všeho vzpamatovali, abychom další týden opět vyjeli. To jsme začali v Brně a pokračovali přes Olomouc, Ostravu a Zlín do Plzně. V Hradci Králové a Pardubicích nás přitom zastoupil ředitel odboru marketingu v osobní dopravě Českých drah Aleš Ondrůj. V jeden den se konaly dokonce

čtyři tiskové konference – konkrétně v Hradci Králové, Pardubicích, Ostravě a Zlíně.

Možná se může zdát na první pohled trasa nelogická, například přejezd ze Zlína do Plzně, ale najít společný čas zástupců kraje, představitelů Českých drah a ještě k tomu volné prostory na krajích úřadech, kde jsme konference pořádali, nebyl až tak jednoduchý úkol.



Přítomní novináři přišli na tiskovou konferenci RegioNet v Brně a Praze. Foto: AUTOR

■ Kterých tiskových konferencí se zúčastnilo nejvíce novinářů?

Na to se těžko odpovídá, samo o sobě nemá absolutní číslo příliš

velkou vypovídací hodnotu. V Karlovském nebo Jihočeském kraji přišlo kolem deseti novinářů, ale vzhledem k velikosti tamních krajů je to odpovídající počet. Přes dvacet zástupců „sedmé velmoči“ dorazilo v Brně a Praze, velký zájem o nové krajské jízdenky byl také v Ostravě.

■ Kdo všechno se za České dráhy tiskových konferencí zúčastnil?

Napsali jste nám

Dík pražské vlakové četě

Dne 1. června 2007 se vracela dcera se školou z vodáckého kurzu. Na cestě vlakem z Prahy do Jičína zapomněla při přestupu v Nymburce ve vlaku stan. Školní výprava cestovala rychlíkem 963, Praha-Nymburk-Hradec Králové, s odjezdem z Prahy v 16.11 hod., a přestupovala na osobní vlak 5823 v 17.09 z Nymburka do Jičína.

K našemu velkému překvapení a velké radosti se stan našel v konečné stanici v Hradci Králové. Chtě-

la bych touto cestou, za pomoci Vaší redakce, velmi poděkovat vlakovému doprovodu rychlíku R 963, na trase Praha-Nymburk-Hradec Králové, který stan našel a odevzdal.

Milada Masopustová, Jičín

Redakce zjistila, že uvedeného dne vedl vlak 963 vlakovédučí Roman Pejřil a průvodčí Marie Zuzaňáková z regionálního centra vlakového doprovodu Praha.

Ze zasedání Představenstva akciové společnosti České dráhy dne 7. 8. 2007

Nové systémy: tarifní a odbavovací

PRAHA (av) – Řádné, v pořadí 165. zasedání Představenstva ČD, a. s., se uskutečnilo dne 7. srpna 2007. Jednání zahájil a řídil předseda představenstva ing. Josef Bazala. Z projednávaných bodů jsme vybrali:

● Žádost č. 36 o udělení předchozího souhlasu Dozorčí rady ČD, a. s., k prodeji nemovitostí

Jedná se o obchodní případy, kde všechny splňují předepsané požadavky a ve všech případech jde o zbytečný majetek ČD. Představenstvo po projednání schválilo prodej všech 13 položek s tím, že žádost bude předložena na jednání Dozorčí rady dne 11. 9. 2007 k získání předchozího souhlasu k prodeji nemovitostí.

● Řešení lokality

Představenstvo jednalo jednotlivě o řešení lokality: Břeclav, Opava východ, Praha Zbraslav, Brno hlavní nádraží a Ostrava Vítkovice.

● Žádost o udělení předchozího souhlasu Dozorčí rady ČD k vypsaní výběrového řízení „Zadávání údržby budov ČD, a. s.“

V souvislosti s připravovaným oddělením SDC je potřebné zajistit provádění údržby nemovitého majetku ČD včetně pravidelného dohledu, poskytování havarijní služby, odstraňování zjištěných závad, provádění pravidelných prohlídek a revizí a dalších souvisejících činností. Tyto výkony činnosti bude potřebné realizovat odbornými externími subjekty. K tomu je předpokládáno vypsaní výběrového řízení, k jehož realizaci je nezbytné udělení předchozího souhlasu Dozorčí rady ČD, a. s., protože výše předpokládaného finančního plnění přesáhne 20 milionů Kč. Představenstvo po projednání vzalo předloženou zprávu na vědomí a uložilo zpracovat příslušnou žádost na jednání Dozorčí rady ČD dne 11. 9. 2007.

● Záměr založení dceřiné společnosti Českých drah, a. s., pro nákladní dopravu – ČD Cargo, a. s.

Předseda představenstva a generální ředitel ČD ing. Bazala před vlastním projednáním předloženého materiálu podrobně informoval o usnesení vlády ČR č. 848 ze dne 25. 7. 2007 k restrukuralizaci společnosti České dráhy, a. s., a státní organizace Správa železniční dopravní cesty. Doporučil, aby všechny činnosti potřebné pro vytvoření dceřiné společnosti ČD Cargo, a. s., byly soustředěny na splnění termínu vzniku (do 30. 11. 2007) a na převedení funkce provozovatele celostátní železniční dráhy a drah regionálních a s tím souvisejících dalších činností včetně odpovídajících materiálních, technologických a personálních kapacit, ze společnosti České dráhy, a. s., na státní organizaci Správa železniční dopravní cesty, a to do 1. 4. 2008.

Ředitel odboru 26 ing. Richter k předloženému materiálu uvedl, že obsahuje komplexní harmonogram a věcné postupové kroky k realizaci záměru založení dceřiné společnosti Českých drah pro nákladní dopravu – ČD Cargo, a. s. Představenstvo po projednání schválilo předmětný záměr a k jeho realizaci uložilo příslušné úkoly.

● Výsledky hospodaření organizačních jednotek ČD, a. s.

Předložený materiál obsahuje výsledky hospodaření organizačních jednotek uzlové železniční stanice, vlakový doprovod osobní dopravy, Depa kolejových vozidel a Správy dopravní cesty za období leden–červen 2007. Byla konstatována stabilní a uspokojivá úroveň hospodaření dotčených organizačních jednotek. Představenstvo po projednání vzalo předložený materiál na vědomí a uložilo příslušné úkoly pro další období.

● Vyhodnocení spolupráce ČD se středními a vysokými školami za rok 2006/2007

Z předloženého vyhodnocení vyplývá, že spolupráce se středními a vysokými školami se za poslední rok kvalitativně zlepšila. Je to možno doložit i zvýšeným počtem přijetí absolventů z těchto škol. V tomto trendu je potřebné i v dalších letech pokračovat s cílem zajistit méně nákladný, rychlejší a kvalitnější proces výběru a přípravy k výkonu povolání a rozšíření počtu absolventů ucházejících se o zaměstnání u Českých drah, a. s. Představenstvo po projednání vzalo předložený materiál na vědomí a uložilo příslušné úkoly.

● Současný stav přípravy projektů realizovaných s podporou

Evropské unie v rámci operačních programů ČR

Materiál představuje komplexní vyhodnocení možností čerpání finanční podpory EU pro prioritní projekty Českých drah, a. s. Jedná se o projekty na obnovu železničních kolejových vozidel v segmentu regionální osobní dopravy. Cílem realizace těchto projektů je zlepšení kvality vozového parku především pro regionální osobní dopravy na vymezených zájmových linkách s potenciálem růstu objemu přepravených cestujících. Kromě posílení image Českých drah a dlouhodobějšího upevnění pozic na regionálních trzích osobní dopravy mají uvedené projekty schopnost posílit celkovou důvěru veřejnosti v železniční dopravu. Představenstvo po projednání schválilo předložený materiál a pro další postup uložilo navržené úkoly.

● Zpráva z provedení kontroly plnění úkolu uloženého usnesením č. 382 Představenstva ČD z 25. 9. 2006 ve věci záznamů z rychloměrů hnacích vozidel

Cílem provedené kontroly bylo prověření, zda v DKV je důrazně kontrolováno ze záznamů rychloměrů hnacích vozidel dodržování technologie jízdy na tratích vybavených automatickým blokem. Při kontrole byly zjištěny některé nedostatky, k jejichž eliminaci byla ředitelem odboru 12 přijata konkrétní opatření. Představenstvo po projednání vzalo předloženou zprávu na vědomí a uložilo příslušné úkoly k odstranění zjištěných závad.

● Analýza systému externích kontrolních vztahů souvisejících s činnostmi ČD, a. s.

Cílem provedené analýzy bylo připravit materiál vymezující působnost externích kontrolních subjektů, které mohou v zákonem stanovených oblastech provést nezávislou kontrolu a dozor vůči společnosti České dráhy nebo v tomto ohledu od ní vyžadovat spolupráci. Proto byl zpracován přehled externích kontrolních vztahů souvisejících s činnostmi Českých drah jako aktivní systémová podpora pro vedoucí zaměstnance Českých drah k prvotní a rychlé orientaci pro případ, že se na ně obrátily některé ze správních orgánů státu, nebo ře-

Dějiště tiskových konferencí jsme objížděli společně s kolegyní Markétou Krausovou z odboru komunikace. Ve služební škodě Fabii combi jsme v podstatě bydleli. Jak už jsem řekl, narychlo sloužit program všech zúčastněných nebylo zrovna snadné a představitelů Českých drah se tedy na tiskových konferencích střídali.

Náměstek generálního ředitele Českých drah pro osobní dopravu Jiří Kolář s námi představoval síťové jízdenky v Brně hejtmanu Stanislavu Juránkovi a v Ostravě náměstkovi moravskoslezského hejtmána Pavolu Lukšovi, ředitelka odboru osobní dopravy a přepravy ČD Ludka Hnulíková s námi byla v Karlových Varech a ředitel odboru marketingu v osobní dopravě Aleš Ondrůj jel do Hradce Králové a Pardubic.

Pochopitelně se většiny tiskových konferencí osobně zúčastnili krajsí hejtmani či jejich náměstci, ale také radní pro dopravu a zástupci organizátorů českých integrovaných dopravních systémů. Při této příležitosti bych moc rád poděkoval všem zástupcům ředitelky osobní dopravy a přepravy Českých drah ve všech krajích České republiky, bez jejich pomoci bychom celý maratón těžko sami zvládli.

Upozornění čtenářům

V předstihu naše čtenáře upozorňujeme, že o prázdninách týdeník Železničář nevychází také 30. srpna. Tento výpadek vám plně vynahradíme dvojčíslem ke Dni železnice 20. září (od září budeme vycházet každý týden až do Vánoc). Děkujeme za pochopení. Redakce

šili problematiku spojenou s působností externích kontrolních subjektů. Představenstvo po projednání vzalo předložený materiál na vědomí a uložilo jeho případnou aktualizaci v roce 2008.

● Vyhodnocení Memoranda o spolupráci pro cestování osob s omezenou schopností pohybu a orientace na železnici

Náměstek pro osobní dopravu ing. Jiří Kolář, Ph.D., informoval o vyhodnocení Memoranda o spolupráci při zlepšování podmínek pro cestování osob s omezenou schopností pohybu a orientace na železnici. Dále uvedl, že České dráhy se zavázaly připravit pilotní projekt bezbariérového WC přístupného eurokličem a připravit pilotní projekty pro bezbariérový přístup v Nymburce a Písku. Pro zlepšení komunikace zaměstnanců ČD s nevidomými cestujícími je na září 2007 v DVI připraveno školení.

● Nové systémy: tarifní a odbavovací

Náměstek pro osobní dopravu ing. Jiří Kolář, Ph.D., ředitelka odboru 16 ing. Hnulíková podrobně informovali o novém tarifním systému, který je připravován k realizaci k 9. 12. 2007. Systém je nastaven tak, aby zjevnil rozpětí kilometrických pásem, která jsou dnes v rozpětí 4–50 km; prohloubil zákaznický věrnostní systém; udržel podíl na dopravním trhu nezvyšováním obvyklého jízdného. Představenstvo po projednání vzalo přednesenou informaci na vědomí a k realizaci navrženého systému uložilo příslušné úkoly.

Ing. Kolář a ředitel odboru 15 ing. Ondrůj informovali o novém systému odbavování cestujících a s tím souvisejících opatřeních a změnách. Cílem je zkvalitnění služeb pro cestující a vytvoření nového systému kontroly kvality v osobní přepravě. Představenstvo po projednání vzalo přednesené informace na vědomí a uložilo k uvedenému problematickému zpracovat komplexní materiál, který bude předložen na jednání představenstva dne 22. 8. 2007.

Představenstvo schválilo termín svého příštího pravidelného zasedání, které se uskuteční v pondělí 13. 8. 2007 od 12.00 hod. v sídle společnosti.

Andělíčci jako symbol nebezpečí

Podle zprávy tiskového odboru připravily ČD plakáty s dětmi v podobě andělíčků s varovným nápisem jako zahájení kampaně o bezpečném cestování po železnici. České dráhy tak chtějí upozornit především rodiče na nebezpečí, která hrozí jejich dětem, nedodržují-li pravidla bezpečného chování na železnici.

Kampaň „Děti, pozor na kolejích“ je jedním z mnoha způsobů, kterými se České dráhy snaží upozornit cestující a zejména děti na pravidla železniční dopravy. Motiv se objeví na 300 billboardech po celé republice, přímo ve vlacích Českých drah bude umístěno 500 reklamních rámečků a dalších 20 reklamních placht bude na vybraných nádražích. Ve spolupráci s Českým červeným křížem nedávno vyšla brožura „Bezpečná železnice – První pomoc“, která apeluje na děti, aby dodržovaly „Desatero bezpečnosti na železnici“. Její součástí je i návod, jak poskytnout základní první pomoc kamarádovi.

Děti, pozor na kolejích!

Ptáte se proč? Abyste měly klidné prázdniny, abyste nebyly mrzáky, abyste byly živé a zdravé. Myslíte, že to jsou silná slova? Bohužel, nikoli. Jenom v roce 2006 jsme za-

znamenalí 38 případů tragických událostí v souvislosti s provozováním dráhy a drážní dopravy, kde postiženými byly děti. Nejohroženější věkovou skupinou je 14–18 let a zvláště pak chlapci.

Smutným paradoxem budíh událost provázející právě zahájení této preventivní akce:

Dne 12. 7. 2007 v železniční stanici Sokolov vylezla tři sedmnáctiletá děvčata na střechnu odstav-

ných železničních vozů. Sedla si a kouřila! (Kdyby bývala šla radši na rande...) Pak je napadlo, že se podívají poklopem do vozu. Dvě dívky vstaly a byly zasaženy elektrickým výbojem z troleje o napětí 25 000 voltů!

Možná jste to v televizním zpravodajství viděli i vy. Jedna má popáleno 70 % těla, druhá obličeje a ruce. Obě, přežijí-li vůbec, mají zkažený život. Přitom k obdobnému případu došlo v Sokolově

v květnu letošního roku. Kdejaký mediální drb, kdo s kým a za kolik, se šíří rychlostí blesku, ale upozornění, že na dráze se smí veřejnost pohybovat pouze v prostoru vymezeném pro cestující, se k cílové skupině – rodičům a dětem – nedostane.

Jsem si vědom, že píši pro železničáře a do Železničáře, nikoli do všech škol a rodin, kam by tyto řádky patřily. My, železničáři, jsme tou poslední instancí v řadě, která podobným tragédiím může zabránit. – Ale přesto, nebo právě proto:

Žádám vás, všechny železničáře, řadové i v řídicích funkcích, ve službě i mimo službu: Uvidíte-li v prostoru, který není vyhrazen cestujícím veřejnosti, nějakou osobu, děti pak zejména, vyžeňte je prosím. Zachraňte tím možná lidský život.

P. S.: Jen tak mimochodem, řekli jste doma dětem (vnoučátkům) o nebezpečí, které na ně může číhat?

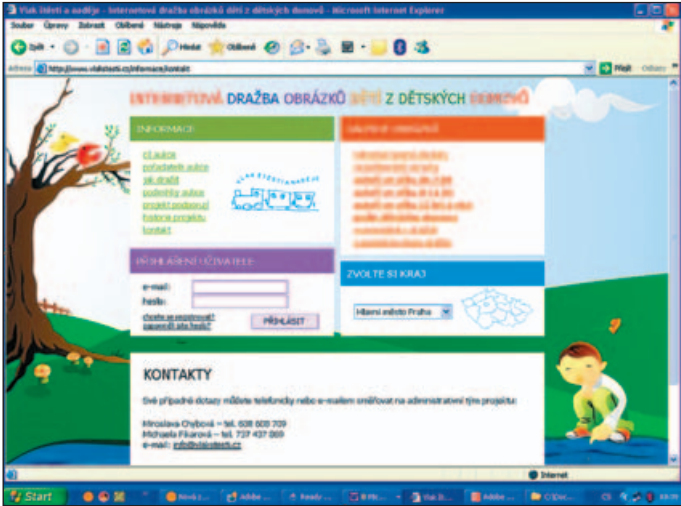
Robert Drozda, přednosta RIBŽD Plzeň



Vlak štěstí a naděje přivezl dětem přes půl milionu korun

JITKA KOCYANOVÁ

Za tři roky svého trvání projekt internetové dražby obrázků dětí z dětských domovů přinesl dětem významný finanční příspěvek. Celkem se vydražilo 757 obrázků od dětských autorů za více než půl milionu korun.



Charitativní projekt **Vlak štěstí a naděje** uspořádaly pro děti z dětských domovů opět **České dráhy**, a. s., a **Siemens**, s. r. o. Cílem projektu je získat finanční prostředky

pro děti z dětských domovů: Tyto děti namalují obrázky, které se prodávají prostřednictvím internetové dražby na webové adrese www.vlakstesti.cz. I nad třetím ročníkem převzala patronaci Federace dětských domovů ČR.

Letos byly internetové stránky www.vlakstesti.cz spuštěny od

dceřiná společnost Českých drah, a. s., společnost ČD-Telematika. Vytvářecí cena za jeden obrázek činila 300 Kč. Nejvyšší cena, kterou dražitel za jeden obrázek zaplatil, činila 1650 Kč. Výslednou částku u každého obrázku zasílá vítězný dražitel přímo na účet konkrétního dětského domova, odkud dětský autor pochází, za ni obrem obrdží vydražený obrázek pošou.

Jak tento projekt dětem pomáhá? Od začátku trvání projektu

Neměli bychom zapomínat!

ÚSTÍ n. L. (Ing. Hendrych) – Na západním nádraží v Ústí n. L. se 7. 7. sešli náměstek primátora spolu se zástupci Konfederace politických vězňů, Českého svazu bojovníků za svobodu, Sokola a Klubu železničních turistů u pamětní desky Františka Zajíčka, významného představiatele III. odboje, železničáře popraveného 7. 7. 1954, aby zavzpomínali a položili květiny. Zástupce ČD se k pietnímu aktu nedostavil.

František Zajíček byl za okupace jako železničář členem odboje i partyzánské skupiny, která později přijala do svého názvu jméno L. Svobody. V květnu 1945 se vrátil do Ústí a stal se za stranu národně-socialistickou členem okresní správní komise, v listopadu pak předsedou osídlovací komise, která zajišťovala i odsun německého obyvatelstva. Při excesech, k nimž docházelo, zřejmě oponoval komunistům, a tak byl občas vystaven štvavým kampaním. Již v březnu 1948 se rozhodl k účasti v aktivním odboji proti novému režimu, jehož součástí byly i sabotáže. Zatčen byl 7. 3. 1953 a postaven do čela jedenáctičlenné „protistátní“ skupiny. Dne 31. 3. 1954 byl ve vykonstruovaném procesu odsouzen k trestu smrti a 7. 7. téhož roku popraven v Praze na Pankráči.

Představujeme vedoucí Regionálních center vlakového doprovodu

Jezdí také v pražské integrované dopravě

MARTIN HARÁK

V Regionálním centru vlakového doprovodu (RCVD) Praha je soustředěno více než pět set zaměstnanců, kteří jsou rozděleni do jedenácti středisek vlakových čet (SVČ) prakticky na celém území středních Čech a pochopitelně hlavního města Prahy. Kolín, Praha, Rakovník a Čerčany jsou zároveň sídlem komandujících, který organizuje činnost zaměstnanců vlakového doprovodu v přiděleném obvodu.

Pracoviště vedení Regionálního centra, jak již sám jeho název napovídá, je dislokováno v Praze v Opletalově ulici. Pražské regionální centrum zaujímá primární postavení v rámci organizační jednotky Českých drah Vlakový doprovod osobní dopravy. S výjimkou vlaků SuperCity pendolino doprovázejí jeho zaměstnanci všechny kategorie vlaků, počínaje regionální osobní dopravou, až po vlaky kategorie EuroCity a InterCity, na kterých zajíždějí až do pohraničních přechodových stanic Českých drah. Významným prvkem v pražském a středoečském regionu je znač-

né množství příměstských spojů, začleňných do Pražské integrované dopravy. Jejich provozování klade na zúčastněné zaměstnance nemalé nároky, říká na úvod vedoucí pražského regionálního centra Vítězslav Fremr.

Ing. Fremr nastoupil k tehdejšímu Československým státním drahám v roce 1990 ve stanicí Veselí nad Lužnicí, kde pracoval jako průvodčí osobních vlaků. Později sloužil jako výpravčí v různých stanicích na trati Veselí nad Lužnicí–Jihlava. Od roku 2003 působil v technických a vedoucích funkcích v železničních stanicích Veselí nad Lužnicí a Tábor.

Kvůli lepší a rychlejší komunikaci byli všichni zaměstnanci vlakových čet vybaveni v prvních dnech letošního roku služebními mobilními telefony a rovněž tak i jednotlivá komanda, se kterými řeší běžné provozní záležitosti. Mezi jednotlivými středisky vlakových čet, komandy a regionálním



Vedoucí pražského regionálního centra považuje za prioritní povinnost optimalizovat početní stav vlakového doprovodu.

centrem je nastaven oběh služební pošty tak, aby se ke každému zaměstnanci dostaly včas informace potřebné pro výkon jeho práce, informuje pan Fremr.

Zároveň přiznává, že nově nastavené organizační uspořádání klade větší nároky na samostatnost a odpovědnost každého jednotlivého zaměstnance. Kroky vedení celé organizační jednotky směřují k dalšímu zlepšení informovanosti, a to i prostřednictvím výpočetní techniky. V současné době probíhá školení provozních zaměstnanců z obsluhy elektronické pošty, jejíž využití by mělo přinést nejen zrychlení přenosu informací, ale i možnost jejich lepší dostupnosti, sděluje pan vedoucí.

Důležitou oblastí činnosti RCVD Praha je snaha o zlepšení pracovních podmínek zaměstnanců vlakového doprovodu. V rámci akcí bezpečnosti a ochrany zdraví a sociálního charakteru je pro region vyčleněno více než 750 tisíc

korun, které budou v letošním roce využity především na úpravu a dovybavení pěti pražských útulků vlakových čet. V těchto útulkách je největší kumulace zaměstnanců, a to nejen našich vlastních, ale i z dalších Regionálních center, kteří využívají tyto prostory a tráví v nich část své pracovní doby.

Dalším faktorem, který ovlivňuje činnost regionálního centra a komplikuje práci především komandujícím, je nedostatek zaměstnanců. Jeho důsledkem je pak zvýšená potřeba přesčasové práce a zhoršení možnosti čerpání dovolené. Vedení RCVD však tento problém řeší a spolupracuje při tom se střediskem personálního servisu Praha, uzlovými železničními stanicemi v rámci svého obvodu i ostatními regionálními centry, zdůrazňuje vedoucí pražského RCVD.

Naši základní povinností je zajistit plnopočetní doprovod všech přidělených vlaků a věst zaměstnance ke kvalitnímu a bezzávadnému výkonu služby. Věřím, že na základě odpovědného přístupu všech zúčastněných zaměstnanců se nám podaří dále zkvalitňovat poskytované přepravní služby a přispět tak k dobrému jménu akciové společnosti České dráhy.

Ad: Jak se má vlastně psát název?

V čísle 29 jsme uveřejnili dvě fotografie ze žst. Bzenec Přívoz: Na jedné je tabule Bzenec přívoz s malým p, na druhé Bzenec Přívoz s velkým P. Leoš Tomančák, který nám snímky poslal, chtěl vědět, co je správné.

Ochotně nám to vysvětlil Jakub Dřimal z Ústavu pro jazyk český AV ČR z jazykové poradny, který nám napsal: *Osada Bzenec-Přívoz je základní sídelní jednotkou města Bzence. Obě části názvu píšeme s velkým písmenem a oddělujeme je spojovníkem. Doporučujeme takto psát i název železniční stanice.*

Poznali jste nádražní budovu?

Bohužel, hádanka, kterou nám poslal náš čtenář Štěpán Linhart z Pardubic, byla asi velice těžká. Možná se na odpovědích i podepsal čas dovolených a prázdnin, možná i tropická vedra v uplynulých dnech. Takže: nikdo z těch, kteří nám napsali, budovu nepoznal: podezřívali jste Smiřice, Vysoké Veselí a další staniční budovy. Neřídili jste se většinou, bohužel, naší nápovědou, abyste nehledali v jízdním řádu.

Správná odpověď je **Zbohov - Drahotín** na trati, která nebyla postavena. Šlo o pokračování trati z Třemošnice, plánované před mnoha lety. Postaveno bylo jen „nádraží“ ve Zbohově, kde nikdy nikdo do vlaku nenastoupil ani z něj nevystoupil.

Alespoň jednu cenu útechy, knížku, posíláme vylosovanému z došlých odpovědí M. Krejčířkovi z Brna, i když ani on budovu nepoznal.



Ze zápisníku IBŽD

Škody při posunu na vlečkách

■ V odpoledních hodinách 30. července na vlečce Silon, která je zaústěna do žst. Planá nad Lužnicí, při posunu vykolejil nákladní vůz řady Falls na spojovací vlečkové koleji v km 1,511. Škoda byla předběžně odhadnuta na 12 000 Kč. Událost šetří RIBŽD Plzeň, pracoviště České Budějovice.

■ V nočních hodinách 31. července v libereckém depu vykolejil při posunu z koleje číslo 201 motorový vůz 854 008-0 na výhybce číslo 203. Škoda byla předběžně odhadnuta na 20 000 Kč. Událost šetří RIBŽD Ústí nad Labem.

■ Tentýž den v ranních hodinách na vlečce ŽDB GROUP, a. s. Bohumín, najel při posunu na koleji číslo 7 posunový díl do stojících technologických vozidel ŽDB. Při najetí vykolejil prázdný nákladní vůz řady Habbins. Škoda byla předběžně odhadnuta na 42 000 Kč. Událost šetří RIBŽD Ostrava.

Mirko

Doprovázejí plzeňské rychlíky

MARTIN HARÁK

Vlakvedoucí střediska vlakových čet Plzeň Michal Nuzík doprovází vlaky osobní dopravy nepřetržitě od roku 1994, průvodčí Helena Kravarová pak od loňského roku. Oba sympatické pracovníky plzeňského týmu

dvacátým třetím rokem, nicméně „na jízdě“ je teprve první rok. Původně jsem sloužila na trati Plzeň–Žatec jako signalistka, ale po zrušení mého místa z důvodu optimalizace této trati jsem přijala nabídku udělat si rekvalifikační kurz na průvodčí a nelituji toho, říká.



Na jedné ze společných směn na rychlíku 755, spojujícího Františkovy Lázně, Plzeň a Prahu, zastihl náš objektiv Michala Nuzíka a Helenu Kravarovou.

Foto: AUTOR

Regionálního centra vlakového doprovodu lze ponejvíce zastihnout na rychlících mezi Prahou, Plzní a Chebem, popřípadě Plzní a Českými Budějovicemi. Doprovází ale i leckteré vlaky regionální dopravy.

Začínal jsem takřka náhodně před třinácti lety v Plzni na hlavní nádraží. V té době jsem pracoval jako tesař a na Plzeňsku, odkud pocházím, jsem nenašel práci. Zajel jsem tedy do Plzně, zda by tam pro mě nebylo nějaké uplatnění, a zakotvil jsem u Českých drah na doprovodu vlaků, říká Michal Nuzík.

Na práci vlakvedoucího si musel sice nejprve zvyknout, ale v současné době ho dokonce baví a je s ní spokojen. Asi by bylo fajn pracovat třeba jen dopoledne, ale to je poněkud nerealné. Snad nejvíce mi vadí ranní vstávání, ale dnes je to lepší než před pár roky, kdy jsem třeba pětkrát do týdne nastupoval ve dvě hodiny ráno, usmívá se pan vlakvedoucí.

S Michalem Nuzíkem občas doprovází vlaky i průvodčí Helena Kravarová, která slouží na dráze

Konfliktům ve vlaku se snaží preventivně předcházet, podobně jako její kolega Nuzík. Obrovskou pomocí jsou pro nás mobilní telefony, které dnes vlastní každý z nás. Máme určitou jistotu, že se kdykoli spojíme nejen se svými vedoucími, ale i dispečery a v případě nouze také se záchrannou službou nebo policií. To bylo dříve poměrně nemyslitelné, neboť jsme museli volat třeba zdravotní pomoc až po příjezdu do stanice, což zbytečně prodlužovalo například bolest postiženého cestujícího, informuje paní Kravarová.

Vlakvedoucí Michal svou kolegyni doplňuje, že sám osobně používá služební mobil především v případech, kdy jsou zpoždění. V ten moment volá dispečery Českých drah, kteří velmi ochotně vlakovým četám pomáhají v jejich nelehké práci. Dříve se běžně stávalo, že cestujícím ujel i poslední přípoj, což se po zavedení mobilní techniky jednoznačně změnilo. Musím vyslovit uznání za tento pozitivní krok a také obrovské pochoopení dispečerů, říká na závěr pan vlakvedoucí.

O trnité cestě obávaného vlaku koncem

Přestože kulaté výročí té nešťastné události, která nás všechny vrhla na dvacet let do normalizačního marasmu, si připomeneme až v příštím roce, rozhodli jsme se uveřejnit v českém Železničáři a ve slovenském Semaforu výzvu pamětníkům, zda by byli ochotni zavzpomínat na jednu epizodu ze srpnového přepadení Československa před devětatřiceti lety, která se týkala přímo železnice a železničářů. Děkujeme všem, kteří jste se nám ozvali; na všechny vaše krásné, leč smutné vzpomínky nebylo ani dost místa. Domníváme se, že si vaše vyprávění přečte se zájmem i ten, kdo v té době třeba ještě ani nebyl na světě.

I když se to dnes příliš nenosí a o peníze jde „až v první řadě“, jsou tyto texty tak trochu i holdem železničářkám a železničářům, kteří uměli činy prokázat, jaký mají vztah ke své okupované zemi.

Redakce

Historie vlaku s rušičkami v kostce

Rychlík ujede z Olomouce do Prahy vzdálenost 251 km za tři hodiny 20 minut. Courák na to potřebuje pět hodin a 37 minut. První jízda na této trati – 20. srpna 1845 – trvala necelých osm hodin. Vlak, který měl na posledním vagonu firmu oznamující příslušnost k sovětskému ministerstvu spojů, jel tuhle trasu tři a půl dne. Dorazil až na tovarní vlečku v Mochově, tam ukončil jízdu. Stalo se v srpnu 1968.

Přípravený scénář „internacionální pomoci“ jaksi nevycházel; vydatně k tomu přispíval náš rozhlas. Ač v leckteré jeho budově už dleli zahraniční „hosté“, naše svobodné vysíláče odkudsi vytrvale vysílaly dál a nebyly k nalezení.

První rozhlasová zpráva o tomto sovětském vlaku oznamuje večer 22. srpna, že je v Olomouci a veze rušící techniku a zaměřovače vysílačů. Zároveň tato relace vyzývá železničáře, aby vlak zastavili a nedovolili okupantům uvést do provozu zařízení, mající znemožnit svobodné vysílání.

V noci z dvadvacátého na třidvacátý srpen ví už o vlaku celá naše dráha – a už to jede. Či spíše nejede. Jedna z prvních nedobrovolných zastávek byla mezi stanicemi Zábřeh a Hoštejn. Lokomotiva se porouchala. Po dlouhých a marných pokusech o opravu se musí přepřáhat.

S obtížemi se ujelo pár kilometrů, neboť na „stegu“ začala zlobit elektrika: neustále vypadáva proud. V Krasíkově se znovu stojí, obě koleje jsou zablokované přetrženým nákladním vlakem. „Byl to krásný, čerstvý, bezkazový lom, to teda musela být pěkná síla, aby se to takhle přervalo,“ vzpomíná technik, který měl zjišťovat závadu na přetrženém našem nákladním vlaku. Měl s sebou zvláštního pomocníka; vojenský odborník, navlečený do vypůjčené železničářské uniformy, chodí podél přetrženého vlaku a zjišťuje, že na vedlejší koleji skutečně stojí rušičky a lokátory sovětské provenience.

Přetrhnout vlak – a udělat to tak, aby bylo možné při jeho technické kontrole přesně identifikovat náklad vlaku, který teprve přijede na sousední kolej, k tomu je zapotřebí notné dávky profesionální šikovnosti. Díky ní pak v čase, kdy ostře sledovaný vlak postává mezi Krasíkovem a Českou Třebovou, může rozhlas oznámit přesné rozložení nákladu v jeho osmi vagonech.

Porucha stíhá poruchu. Při odjezdu z České Třebové má vlak už čtvrtou lokomotivu. Tu spadne trolej, onde není proud. V Uhersku ukončil službu strojvedoucí, který tento vlak vezl z České Třebové. Byl nejspíš unaven; zamkl lokomotivu a odešel. Bortily se kolejnice, uvolňovaly se pražce.

Dne 24. srpna časně zrána dochází internacionalistům trpělivost a organizují podél trati ozbrojený doprovod. Vrtulník přistává nejprve před nádražím v České Třebové; podplukovník v peleríně spolu se dvěma poručíky a notesem mají dobré informace; jména,

adresy a čísla telefonů vedoucích pracovníků s uvedením funkcí ve zdejším železničním uzlu, u jednoho jména i s poznámkou „hovoří rusky“... Plukovník ale jednal slušně a prosil, aby už nechali vlak jet, vždyť je s tím pořád tolik nepřijemností...

Nepatřil k doprovodu, neboť za několik dní přišel ještě jednou, v rozhovoru mezi čtyřma očima projevil sympatie k socialismu

dvěma polskými, jedním Němcem a dvěma civilisty. Z naší strany je kromě pracovníků ČSD přítomen i předseda ONV Josef Loskot. Sovětsští důstojníci jsou velice podráždění, nejčastější jejich slovy jsou sabotáž, sabotěři, zastřelíme... Jeden z nich začne křičet, že vlak musí projet Pardubicemi bez zdržení, jinak že se odtud prostřílí, ale od představitelů naší státní správy se mu do-



Obálka publikace

s lidskou tváří, ocenil, že jsme alespoň půl roku poznávali, co to je svoboda, a zalitoval, že zde nemůžeme zůstat. Byl to středoškolský učitel povoláný ze zálohy údajně jen pro tuto příležitost.

Kritická situace v Pardubicích

Dodnes o ní ví jen hrstka zasvěcených. Kolem osmé hodiny ranní krouží nad pardubickou

stane rozhodného varování: „Padne-li z vaší strany jediný výstřel, budeme se bránit. Jsme na to připraveni.“

Sovětlík okamžitě zmírňuje tón, je zřejmé, že střelba není žádoucí, nicméně napětí přetrvává. Předseda ONV s kompetentními našimi vojenskými činiteli okamžitě svolává shromáždění vojáků všech pardubických útvarů na dvůr Fučíkových kasáren. Seznamuje se

S doprovodem samopalů

Naším „bratřům“, doprovázejícím vlak, o kterém jste slyšeli i v legálním rozhlasu, zřejmě došla v noci z 23. na 24. srpen trpělivost. Ve večerních hodinách projeli Pardubicemi a dostali se do Stéblové. Vzhledem k tomu, že v našem obvodu nejsou strojvedoucí na elektrické lokomotivy, musela být vystavena lokomotiva parní. Po úplné zkoušce brzdý se vlak dostal do Opatovic n. L. To se již blížilo k půlnoci.

I rozhodl se „bratrský“ doprovod navštívit dispečerský aparát PO (provozního oddílu). Aby mohl uskutečnit svou „přátelskou“ návštěvu, musel za pomoci svých vyhladovělých hlasivek rozbít dveře a na výraz „družby“ střilet do vzduchu. Jejich láskyplné vztahy šly tak daleko, že s sebou odvedli dvě rukojmí - J. Štochla a Ladislava Štrofa. Potom navštívili depo, kde shledali, že se tam žádná ke službě pohotová lokomotiva nenachází. Odjeli do Opatovic a „chránění“ rukojmími, dostali se do Velkého Oseku. Další jejich osud už znáte. Rukojmí byla potom propuštěna.

Děkujeme soudruhům Štrofovi a Štochlvi za jejich prosté, lidské hrdinství a tiskneme jim ruku.

(Ze společného vydání týdeníků Vpřed – PO Praha a Železničář severovýchodu – PO Hradec Králové číslo 34/35 s datem 28. srpna 1968)

stanici tři vrtulníky a přistávají u nového nádraží. Vlak v té době stále čeká na nového strojvedoucího v Uhersku. Po přistání vrtulníků přijíždějí obrněné transportéry a rozestavují se k starému nádraží. „Ti kluci ruský tam seděli se samopaly jako mrtvolky, ani se nepohnuli, a my jsme měli strach o mládež a o děti, když je obklopovaly a přesvědčovaly, aby odjeli,“ vypravuje bývalý náčelník vozového depa ze starého nádraží.

Okupační vojska jsou zastoupena pěti sovětskými důstojníky,

situaci a upozorňuje, že není vyloučena nutnost porušit rozkaz prezidenta republiky, který vyžaduje neklást okupačním vojskům odpor. Jednoznačný souhlas...

Prozatím jsou pro nejbližší hodiny posíleny pouliční hlídky SNB dalšími ozbrojenými vojáky s určením do míst, kde jsou Sověti. Ti na očích. Odpoledne se značná část sovětských obrněnců kamsi přesouvá, situace se poněkud uklidňuje.

Protože je hlavní trať i nadále směrem na Prahu neprůjezdná (u Přelouče jsou rozebrané ko-



leje), začalo se jednat o odklonění vlaku na Rosice, Opatovice a Velký Osek. Sověti s tím nakonec po dlouhém odmítání souhlasí. Konečně se dal vlak v Uhersku do pohybu. Pardubicemi měl projet směrem na Rosice, ale do organizace se vloudila chybička; o změně trasy nebyli informováni doprovázející důstojníci uvnitř vlaku. Ti zaznamenali změnu směru při výjezdu z pardubického nádraží a... dali si „vlastňáka“: strhli záchrannou brzdu – a zase stáli.

Tentokrát však nepříliš dlouho. Po nezbytném vysvětlení a odzkoušení brzd pokračují bez přerušení plných osm kilometrů(!) do Stéblové – a tady – zase smůla! – spadlá trolej! Nakonec se vše doplnoulo ještě za světla do Opatovic; vlak po kolejích – a po silnici několik obrněných transporterů, které doprovázely vlak už od Pardubic.

Drama vrcholí

Sovětské velení chce „paravoz“, elektrické lokomotivě už nedůvěřuje, má stále mnoho poruch... Volali si o parní lokomotivu do Hradce už ze Stéblové, ale do Opatovic zatím nedorazila. Jedna už byla údajně vyslána, ale co čert nechtěl, než stačila dojet do Opatovic, musela se vrátit, zadřela se ložiska. Druhá sice přijela, ale už to dojel jenom topič; strojvedoucí po cestě omdlel. „On to říkal už tady, že se mu asi udeřá špatně,“ smějí se při vyprávění chlapi z Hradce, „ono se mu dělalo zle už tady ve výtopně, už to na něho lezlo...“ Topič prohlásil, že nemá na mašinu oprávnění, shodil oheň, lokomotiva zůstala studená – a zase se nemohlo jet.

Zachráncům socialismu začaly stříkat nervy, přibývaly decibely v jejich projevech. S uplývajícími hodinami atmosféra houstla. Sovětsí vojáci se pletli všude, v dopravní kanceláři, u náčelníka... Před opatovickou nádražní budovou čtyři obrněné vozy s kulomety a děly, náčelník v doprovodu dvou samopalníků osobně obchází a kontroluje vlak po zapojení další lokomotivy... Tentokrát zase pro změnu nefungují brzdy...

Prožili si tam nefalšovaný válečný stav, vždyť se neustále vyhrožovalo zastřelením! Když pak zhruba po deseti hodinách, tj. 25. srpna kolem čtvrté hodiny ráno, opouští vlak Opatovice, všem se trochu uleví. „Uvědomoval jsem si, že stačila jen kapka – a ta chaloupka by to s námi nepřezila,“ říká tehdejší náčelník stanice.

Rukojmí

Po několikerém pokusu o výměnu lokomotivy (nikoli však za vodku...) považoval sovětský velitel za nutné projevit vlastní iniciativu. Kolem půlnoci rozbíjeji

sovětsí samopalníci výplň nezamčených skleněných dveří před provozním oddílem v budově hradeckého nádraží a s namířenými samopaly vstupují k dispečerům.

Přijeli si pro lokomotivu sami, československým sabotérům už nevěří. Kromě lokomotivy chtějí zaručit volný průjezd až do Prahy. Vyjednávají pouze s pracovníky v uniformách s hvězdičkami. Vedoucím směny v košili se nepodařilo návštěvníky přesvědčit, že šéfem je tam on, ať tedy jednají s ním. Neměl hvězdičky, a tudíž ani šanci.

Zaměřili se na dispečery Ladislava Štrofa a Josefa Štochla. Pod samopaly je dovedli do zcela vyprázdněného depa; jedna jediná samotinka lokomotiva tam stála – ta, co už byla připravena k odjezdu. Jeden z rukojmích do ní musel nastoupit, druhému řekli, že s nimi pojede do Prahy transporterem. A jestliže vlak nebude mít volný průjezd a postojí někde déle než deset minut, budou ob zastřeleni.

Zajetím rukojmích nastává nová situace. Hororové dramatickosti se jí dostává, když vejde ve známost, že na odbočce k hlavní trati z Hradce na Prahu stojí nadvrátní přetržený vlak s uhláky. Z naprostého ochrnutí se první vzpamatovala energická dispečerka Marie Balšánová – a uhláky byly uklizeny v bezkonkurenčně rekordním čase.

Pro osádku lokomotivy však bylo těch deset minut stání u Praskačky pěkně horkých. Vždyť v prostoru lokomotivy bylo natlačeno celkem sedm lidí, z toho dva důstojníci s nataženými pistolemi a dva vojáci s prázdnými žaludky. (Jeden vzal zavděk

chlebovou kůrkou vylovenou z odpadkového koše.)

Ale to už celá dráha věděla, že na lokomotivě je rukojmí. Vlak měl proto až do Velkého Oseku zelenou. Dorazil tam 25. srpna brzy ráno. Při obtížném vysvětlování, že zde končí pravomoc hradeckého oddílu, že se teď musí vrátit lokomotiva i posádka, se Ladislavu Štrofovi podařilo utéci. Druhého rukojmího, kterého odvezli obrněncem do Opatovic s výhledem, že pojede až do Prahy, propustili už ve chvíli, kdy bylo zřejmé, že vlak z Opatovic přece jen odjede.

Měli smůlu

Na mochovské trati, kam odjeli z Čelákovic, se rozhodli vojenští činitelé uvést zařízení v činnost a začít s rušením. Zvedli antény, zapnuli napětí – a vyhořeli. Měli smůlu. Špatně si sami zapojili proud...

Mnozí z aktérů zmíněné kauzy v době „normalizace“ tvrdě plátili, a nejen oni sami... I jejich děti a ostatní členové rodin. Dodnes možná někde leží tlustý spis pořízený na počátku normalizačního období při vyšetřování této masové akce.

(Zkrácený a mírně upravený text Libuše Dziedzinské „O vlaku, který nejedl“ z publikace JDÍ DOMŮ, IVANE, který jako suvenýr svým spoluočtanům i jako výslužku interventům odcházejícím konečně domů vybrali a připravili

Miroslav Rampa a Josef Rodr. Obálku s použitím kresby Vladimíra Renčina navrhl Karel Dvořák.

Pro Vydavatelství a nakladatelství novinářů v Hradci Králové vytiskly Východočeské tiskárny, s. p., Pardubice, provoz Hradec Králové-Slezské Předměstí v roce 1990.)

Vzpomínka ze stanice Běchovice

Dne 21. srpna 1968 jsem sloužil jako výpravčí v žst. Běchovice spolu s kolegy Karlem Vondráčkem a Petrem Lerausem. Byla to hektická doba, pražská nádraží již byla obsazena okupanty, kteří rozhodovali o povolení příjezdu a odjezdu vlaků, takže se složité jednávaly odjezdy alespoň rychlíků; některé však také končily již v Malesčích, Libni nebo Vršovicích. Nákladní doprava se postupně zastavila.

Vzpomínám, jak z karlovarských kurzů moskevského rychlíku vyjeveně koukali soudruzi jedoucí na rekreaci do Varů a když se po otočce v Malesčích vraceli odpoledne bez rekreace zpátky do Moskvy, už ani nekoukali.

Vždycky, když jde u nás do tuhého, mají k sobě lidé blízko. Dovedete si dnes vůbec představit, že do Běchovic přijelo několik taxikářů a nabízeli lidem odvoz zdarma do Prahy? Nebo že strojvedoucí rychloběžky, která zde nuceně ukončila, se vracel strojově do Olomouce a přitom bez řeči odvezl starší přerovské manžele zpět na Moravu, kteří se již nemohli dostat k synovi bydlícímu u rozhlasu, kde byla situace nepřehledná. Takových příkladů bylo mnoho.

V něčem okupanti situaci podcenili. Předpokládali, že pracovníci naší televize a rozhlasu je všele přivítají a dále již bude vysílání plně v sovětské režii. Legální vysíláče a jejich redakce se však i po obsazení studia stěhovaly z místa na místo a dále vysílaly.

Okupanti to museli nějak řešit, a proto se snažili z Ruska do Prahy přepravit rušičku, kterou kvůli objemnosti museli přepravit po železnici. Hned po nástupu do další směny jsme se sháněli po informacích, kam se rušička dostala. Protože jí železničáři věnovali „velkou péči“, pohybovala se rychlostí lepšího manipuláku a do cesty se jí pletly „objektivní potíže“. Nakonec se to vyhovřilo někdy 24. srpna, kdy byla rušička odkloněna z hlavního tahu do tehdejšího PO Hradec Králové a kdy nepřistavení lokomotivy řekli okupanti velmi tvrdě, i snad za pomoci rukojmích. Nakonec rušička do Prahy vůbec nedojela, ale byla už vlastně zbytečná, protože mezitím Sověti plně ovládli vysílání a svobodný český vysíláč se odmlčel.

K prvním dnům okupace se váže ještě jedna drobná historka. Všichni tři výpravčí, kteří jsme 21. srpna v Běchovicích sloužili, jsme se rozhodli, že se nebudeme holit až do odchodu okupantů. Bohužel nám po třech letech bylo z vyšších míst doporučeno, abychom plnovous oholili, protože celý pražský provozní oddíl věděl, proč ho nosíme. Vysvětlili nám, že nám službu mohou znechutit nepřetržitou substitucí v rámci celého PO. To, ale i skutečnost, že jsme měli malé děti, nás donutilo, že jsme se vousem zbavili, a tak skončil i náš dobře viditelný odpor proti okupaci. To, že vouse bychom museli nosit ještě dalších 18 let, než naši „osvoboditelé“ odejdou, nás tehdy nenapadlo ani ve snu.

Antonín Tomaides, v roce 1968 výpravčí v Běchovicích

Veze jsem rušičky z Čierné nad Tisou

Četl jsem vaši výzvu o informaci k vlaku vezoucímu z Ruska do Prahy rušičky. Po těch letech si to už přesně nepamatuji, ale v té době jsem jako strojvedoucí přepravoval vojenský transport s překročenou ložnou mírou.

Byla tam vozidla zakrytá plachtou. Tento vlak jsem přepravoval v úseku Čierná nad Tisou–Košice.

V Košicích jsme dlouho čekali a na mou otázku proč mi sdělili, že vojenský transport má pokračovat buď do Prešova nebo do Přerova. Později mi řekli, že má jet do Čech, ale zatím se neví kudy. Podle dalších poznámek výpravčího a dispečera jsem usoudil, že na vlaku je cosi, za

co nikdo nechce brát odpovědnost, a tak se vymlouvá, že neví, kterými tunely by měla překročená ložná míra jet.

Na nic přesnějšího si nevzpomínám, neboť vojenských transportů v tom roce bylo „neurekom“: rakety, radary, munice...

Pokud jde o mne, byl jsem v roce 1968 jedním ze zakládajících členů Federace lokomotivních čet, která vznikla s velkým elánem v čele s panem Erbou. Byl jsem zvolen i do ústředního výboru jako člen revizní a kontrolní komise. FLČ byl skvělý kolektiv, ale později nás rozprášili.

Pavel Kocsis, Královský Chlmec

srpna roku 1968

Gusto, vyprav ten vlak!

V srpnu 1968 jsem sloužil v žst. Moravičany, která leží mezi Olomoucí a Zábřehem na Moravě, sousední stanice jsou Červenka a Mohelnice. Shodou okolností jsem měl noční, když k nám takzvaná spojenecká vojska vtrhla a dispečer nám oznámil, že jsme okupováni.

Volal jsem známému výpravčímu do Mikulovic, ale ten mě ujistil, že je tam naprostý klid; a ráno, když přijel autobus z Loštice, ptal jsem se lidí, kdo má tranzistorák, abych se něco dověděl. Někteří na mě koukali s údivem, protože vůbec nevěděli, co se stalo. To jsme ale brzy zjistili všichni, a natvrdo...

Když jel ten vojenský vlak, to bylo 23. srpna a já měl denní. Náčelník stanice Mikula odjel do Olomouce na periodickou prohlídku k doktorce Vymlátílové. Měl ve zvyku, když někam odjížděl, si zažertovat: *Gusto, drž to tady pevnou rukou...*! Měl jít za rok do důchodu.

Když jsem dostal oznámení, že vojenský vlak jede, to už jsme z rozhlasu věděli, že veze rušičky. Měli jsme to vymyšlené tak, že z Červenky odjede nákladní vlak, ten bude mít v Moravičanech postavený hladký průjezd, ale strojvedoucí že má asi 100 metrů před vjezdovým návěstídem zastavit, stáhnout sběrače a předstírat poruchu na lokomotivě.

Za tímto nákladním vlakem že se pošle ten vojenský vlak a za ním další nákladní vlak, aby vojenský nemohl couvat. To všechno pak na autobloku postavalo a celkem nám nikdo nemohl nic říct.

Ta domluva se strojvedoucím spočívala v tom, že se sám v určnou dobu ozve telefonem od vjezdového návěstidla. On se ale ozval okamžitě, jak zastavil a stáhl sběrače, jestli se něco nezměnilo. Řekl jsem mu, že tak, jak je to domluvené, to platí, a řekli jsme mu zrovna, v kolik má uvést vlak do pohybu. V dopravním deníku bylo všechno podle předpisů zapsané, abychom byli kryti. Kdy tam zastavil, že jde asi o poruchu a kdy se ohlásil, že může jet.

V určenou dobu – to už byli Rusové pěkně nervózní – projel, za ním ten ruský vlak jsem vyhnul do odbočky, projel nákladní vlak, co stál za ním, a to už mu šlapal na paty osobní vlak, kterým se vracel náčelník. To jsem ale nevěděl.

Po průjezdu toho nákladního vlaku se u mě v dopravní kanceláři objevili dva ruští generálové s neuvěřitelně širokými lampasy, jeden měl dlouhý kozácký plášť až po kotníky, stále ruce v kapsách, druhý byl v normální generálské uniformě: *Gdě načálník?*

Načálník u vrača, řekl jsem mu, protože ruština byla ve škole povinná a člověk si přece jen něco pamatoval. *Pačemu užé něidot?* A podupávali a byli netrpělivi. Mezitím dojel ten osobák a náčelník vystoupil a rozhlížel se: *Gusto, co se tady děje?* Vypravil jsem osobák a přišel zpátky do dopravy. Náčelník už byl zavřený s těmi generály ve své kanceláři.

Co se tam dělo, co si řekli, nevím; po nějaké chvíli vyšli všichni tři k tomu jejich vlaku. Když se náčelník vrátil zpátky, řekl mi: *Gusto, vyprav ten vlak, aby tady nedošlo ke krveprolití!*

S dispečerem bylo domluveno, že vlak zdržíme, jak to půjde, ale když by to už nešlo, že pojede dál. Tak já ho vypravil, v sousední stanici sloužil Svačina, ten už nežije, který mi řekl, klidně to pošli, já je nechám u šajby. Když jsem ten vlak vypravil, náš náčelník na dispečerském spojení (to byl okruh Brodek u Přerova až Zábřeh na Moravě) řekl dispečerovi: *Tady náčelník stanice Mikula, nařídil jsem výpravčímu vypravit vlak (a řekl jeho číslo), zařídte bezzávadnou jízdu, aby nedošlo ke krveprolití.*

Netrvalo dlouho a začaly zvonit telefony: Kde je ten syčák, kde je ten mizera? A za chvíli už jezdily vlaky pomalované nápisy vápnem: *Náčelník stanice Moravičany Mikula je kolaborant, Mikula je zrádce...* A rozhlas po drátě Olomouc ho také veřejně nazval kolaborantem a zrádcem.

Vojenský vlak mezitím pokračoval přískokem vpřed. Stál v Mohelnici u vjezdu, v Zábřehu zase potíže, pak do toho přišla hodinová generální stávka, kterou vyhlásily odbory, byla vypnutá trolej i návěstidla, nic se nedělo, pak jel dál, až do Krasíkova, ale my už to nesledovali.

V roce 1969 byl náčelník Mikula rehabilitován, byl z toho i soud, žaloval, že byl nazván kolaborantem. Myslím si, a nejen já, že se angažoval proto, že šel příští rok do důchodu a chtěl to ve zdraví doklepat, jak se říká. A taky nevíme, co mu ti generálové ve stanici řekli; oni do konfliktu jít nesměli, ale zastrašovat mohli až do alelujá...

Augustin Malík, Loštice



Tanky a vrtulníky v Rosicích

Výpravčí z Rosic nad Labem, který si nepřál být jmenován, vzpomíná na svou noční službu:

Byl večer 24. srpna 1968, něco po sedmé hodině; přišla nevíтанá návštěva. Tři tanky: číslo 842 a 843, třetí číslo jsem nezahlédl. Byly vedené plukovníkem, s ním dva kapitáni Sovětské armády a tři nadporučíci; od 21. srpna u nás „potlačovali kontrarevoluci“. Za mnou přišli proto, že hledali zvláštní vlak, na jehož palubě byly rušičí přístroje, které měly zneemožnit vysílání svobodného rozhlasu a televize v Praze.

Protože se vlak „řtil“ přes československé území kosmickou rychlostí asi tak 1 km/h, mělo vedení Sovětské armády eminentní zájem, aby vlak dojel do Prahy co nejdříve. Jelikož vlak po cestě republikou narážel na všelijaké potíže, nejel ku Praze nejkratším směrem, ale oklikou, shodou okolností přes Rosice nad Labem, kde jsem asi půl hodiny po jeho průjezdu nastoupil noční směnu.

I když uvedený vlak sledovaly vrtulníky, měla popsaná skupina důstojníků zjistit, kde přesně se vlak nachází a důvody, proč nestále někde stojí. Pan Lába, který toho dne se mnou sloužil jako signalista na stávědle I, mne těsně před tím, než ke mně přišli, volal telefonem. „Jde ti tam návštěva, jedou tam tanky!“ Vzal jsem to na vědomí, i když jsem tomu příliš nevěřil.

Popošel jsem do osobní pokladny, abych se podíval z okna; pořád jsem tomu nevěřil. Ještě jednou jsem volal signalistu, ale to už se rozléty dveře a vstoupil zmíněný plukovník s doprovodem. Zasaloval a ptal se, kde je vlak. Odpověděl jsem otázkou: „Jaký vlak?“

„My vám ukážeme!“

A musel jsem volat výpravčího Hrušku do Stěblové. Vlak tam byl. Mezi Stěblovou a Opatovicemi byla stržená trolej, a vlak tedy nemohl pokračovat v cestě. Čekalo se na opravu. Vysvětlil jsem to plukovníkovi, který vzápětí žádal o parní lokomotivu. Řekl jsem mu, že žádnou ve stanici ani v okolí nemáme. Rozlítl se: „Samá sabotáž, 40 kilometrů jedeme 40 hodin!“ Nato začal hledat v podrobné mapě, kde leží Stěblová, a ptal se, zda jsem „načálník“. Když jsem mu řekl, že nejsem, chtěl s ním mluvit. Odvětil jsem, že není ve službě, že je doma. Proto začal zpovídat mě. Co jsem mu mohl říci?

Asi po deseti minutách přišel náměstek Moravec a ani on nemohl důstojníkům sdělit víc, než jsem věděl já. Asi po půl hodině odjeli všichni Sověti do Stěblové, kde vlak stál. Tam nařizovali výpravčímu, aby vlak ihned odjel; když neodjede do půl hodiny, výpravčímu hrozili zatčením.

Závada na troleji byla asi většího rozsahu, protože oprava trvala dlouho. Mezitím se v Rosicích hromadily vlaky na dispoziční výprav-

čího ze Stěblové. Konečně byla oprava skončena, sledovaný vlak odjel na Opatovice a za ním vyrazily další zadržené vlaky z mé stanice. Výpravčí ve Stěblové si oddychl, ale horší chvíle čekaly na výpravčího Halíře a náčelníka Pavlíčka z Opatovicích nad Labem.

Když vlak přijel do Opatovic, žádali Sověti okamžité pokračování do Prahy. Jelikož elektrická lokomotiva od vlaku odstoupila, čekalo se na parní, ta ale stále nepříjížděla. Od odjezdu z Rosic uplynulo už pět hodin, ale pára stále nebyla. Konečně z Hradce parní lokomotiva odjela, když však v Opatovicích zastavila, strojvedoucí sestoupil z lokomotivy a zhroutil se. Zdravotní indispozice. Výpravčí s náčelníkem zavolali sanitku, ta odvezla strojvedoucího do nemocnice.

Sověti ztratili nervy. Odjeli s tanky do Hradce Králové, a tam na provozním odděle zatkli provozního dispečera Štrofa a lokomotivního Štochla, kteří museli okamžitě zajistit nového strojvedoucího. Štrofa posadili na lokomotivu, aby jel s vlakem a zajistil plynulou jízdu.

Vlak dojel k Poděbradům nebo Nymburku, to přesně nevím. Byl tam na trati lom kolé. Tam zase stáli. Když vlak stále jen popojížděl (stanice byly plně odstavených vlaků), rozhodli Sověti, že vlak vyloží v Mochově. Ale o tom už nemám přesné zprávy.

Vůz s horkým válečkovým ložiskem

Vážená redakce, rozhodl jsem se reagovat na vaši výzvu, kterou jste uvedli v Železničáři č. 10, že vám napíši, jak jsem prožil jízdu vlaku, který vezl, ale nedovezl, do Prahy rušičí vysílače...

Sloužil jsem tehdy jako výpravčí v žst. Hoštejn a Krasíkov. Domovskou stanicí jsem měl v Rudolticích v Čechách.

Tenkrát, když zmíněný vlak měl jet, jsem měl denní službu v Krasíkově. Už od rána vyzváněly telefony a mnoho lidí se zajímalo, kde vlak je a co budu dělat, abych ho co nejdříve zdržel.

Vlak okolo poledne odjel ze žst. Zábřeh na Moravě, za několik minut se mi ozval vlakvedoucí z tratě, že mají vypnutý proud. Zábřežský výpravčí mi volal, že mají na vlaku také horký vůz, ať se to prohlédne.

Vlakvedoucí nám pak řekl: „Chlapi, já už stojím po páté, ale nikdy jsem nic nenašel, neboť ten vůz má válečková ložiska! Ta se zadřít mohou těžko.“ Pak

vlak dojel až do Hoštejna, kde čekal. Nechal jsem ho několika vlaků předjet, až se o něj začal zajímat, a to dosti silně, vlakový dispečer. Pak vlak odjel do Krasíkova, ale ani tam to neměl lehké. Kolega v Krasíkově ho vzal na 4. kolej; teprve za několik hodin ho pustil a vlak odjel do České Třebové.

Tehdejší náčelník a výpravčí v Krasíkově byli disciplinárně potrestáni. Když jsem večer skončil službu a chtěl se dostat zpět do Rudoltic, nebylo to snadné. Druhá kolej z Hoštejna až do Rudoltic byla obsazena nákladními vlaky. Jezdilo se jen po první koleji.

Nakonec jsem se dostal domů rychlíkem, na lokomotivě. Vlak s rušičkou byl zarovnaný nákladními vlaky. Měl tedy trnitou cestu ku Praze, ačkoliv byl silně obsazen sovětskými vojáky, kteří byli ozbrojeni. O další jízdu tohoto vlaku jsem se dozvídal až druhý den z rozhlasu. To je vše, co mohu říci o událostech před 39 lety.

Karel Prokop, Luková 158

Denní v Rudolticích v Čechách

Jako výpravčí střídač (žst. Rudoltice v Čechách, Krasíkov a Hoštejn) jsem tyto pohnuté dny prožíval s osobní nevolí. Byli jsme tehdy závislí na informačních zprávách, které uváděl hlavně Československý rozhlas; televize jen sporadicky.

Dne 21. 8. 1968 jsem měl denní směnu venkovního výpravčího v žst. Rudoltice v Čechách. O vstupu vojsk na naše území jsem se dověděl ráno kolem čtvrté hodiny, když jsem vstával na denní směnu, z rozhlasu po drátě. Stále opakovaná hymna vzbuzovala úzkostný pocit a hlášení dokládalo, že jsme byli obsazeni vojsky Sovětské armády a armád Varšavské smlouvy.

Přeprava předmětného vlaku s rušičí technikou se odehrávala asi druhý (nebo třetí) den po 21. srpnu – datum si přesně nepamatuji. Ten den v dopoledních hodinách se stále v rozhlase opakovaly výzvy k železničářům, že od Čierné nad Tisou směr Praha jede tento vlak, a ať nedovolíme jeho jízdu. Odpoledne bylo hlášení, že vlak se nachází někde kolem Olomouce.

Já jsem měl ten večer nastoupit na noční směnu do žst. Hoštejn, a proto mě tyto zprávy velmi zajímaly. Když jsem se dostavil na nádraží v České Třebové k odjezdu do Hoštejna, dozvěděl jsem se od kolegů výpravčích, že ten vlak stojí v Krasíkově odstaven bez lokomotivy. Sledoval jsem proto při jízdě, jak se věci mají. Skutečně tento vlak stál v žst. Krasíkov odstaven na čtvrté koleji, střežen sovětskými vojáky. Složení vlaku

bylo: asi tři nízkostěnné vozy (na těch byla naložena konstrukce – pospojované telegrafní dřevěné sloupky, které by asi měly vytvořit vysílací modul), dále jeden až dva radiovozy a jeden osobní vůz pro doprovod.

Po dojezdu do Hoštejna jsem převzal službu. Do žst. Krasíkov nastoupil na noční směnu kolega Jaroslav Kocanda, jinak člověk velmi veselý a optimistický. Ovšem v tu noční směnu přestala veškerá legrace a zbyl jen šibeniční humor, prý až se mi nebudě lást, že už nebude mezi živými. Měl totiž zprávu, že z České Třebové odjela ozbrojená patrola (obrněný transportér) se sovětským velením do Krasíkova zjednat nápravu. Vzali si s sebou jako rukojmího náměstka Provozního oddílu.

Jarda mi tehdy říkal, že až přijedou, že mě prozvoní a vyvěsí telefon, abych slyšel, jak se budou chovat. Byly to chvíle tehdy velmi napjaté, neboť mu šlo o pravdu o život. V telefonu jsem slyšel, jak na něj řvali, vyhrožovali zbraněmi a dávali rozkaz k okamžitému zapražení vlaku a jeho odjezdu. Musela být vypražena první lokomotiva z prvního nákladního vlaku a zapražen s ní vojenský vlak.

Došlo však ke kuriozní věci. Jaroslav poslal po správné druhé tratě kolejí nákladní vlak, jehož strojvedoucí byl zpraven o tom, aby při jízdě do žst. Rudoltice v Č. se pokusil ve stoupání vlak roztrhnout. To se mu podařilo (dokonce myslím, že tento vlak byl roztržen na tři kusy). Po od-

Řešení padajícího sběrače

Na výzvu v Železničáři se nám ozval i pan Pulec:

O vlaku, který vezl rušičí zařízení, jsem slyšel. To mi bylo 21 let a sloužil jsem u vojska v Hranicích. Dost se o tom mluvil: jak se vlak pomalu plížil ku Praze a jak pro neschopné lokomotivy a fiktivní poruchy všeho možného dojel za dva dny od

hranic do České Třebové, kde prý bylo tvrdě nařízeno pokračovat. Později jsem slyšel vyprávět o tom, že na lokomotivě „padal“ sběrač (zase asi fiktivně) a ruský důstojník nabídl strojvedoucím, že vyčlení vojáka, který bude na střeše během jízdy sběrač držet nahoře – takový to byl vzdělanec. Železničáři mu samozřejmě takové pokusy nedovolili.

Jak si Rusové sami odpravili rušičku

V roce 1968 jsem pracovala jako výpravčí v žst. Čelákovice, odkud odbočuje trať do Mochova, kde měla být rušička umístěna. Tu noc, kdy sem v srpnu 1968 vojska vpadla, jsem měla noční směnu – do konce svých dnů bych ji nechtěla znovu zažít. Vlak vezoucí rušičky byl v ranní dopravě hlášen, ale do konce mé směny nepříjel.

Nad ránem přijel gazem ruský důstojník s několika vojáky se samopaly, dožadoval se informací o rušičce a vypadalo to, že je odhodlán si na ni počkat v dopravní kanceláři. To si nakonec dal vymluvit a i s vojáky šel čekat ven. Ty jeho vojáky jsme potom měli jako hlídače nádraží řadu dní.

Rušička došla o pár dnů později za směny pana Hejného – vypravěl mi to pak večer při střídání. Příkaz zněl, že se rušička na vagoněch odstaví na traťovou kolej Čelákovice–Mochov k rozvodně Čechy–střed, kde se připojí do sítě. Po příjezdu vlaku do Čelákovice a provedení všech potřebných dopravních úkonů pan Hejný vlak vypravil. Dojel ale jen ke zhlaví, tam zastavil a za chvíli se do dopravy vrátili vojáci se samopaly a důstojník, který mával mapou a řval cosi o sabotáži.

Mapa byla divná, trať do Mochova na ní odbočovala z druhé hlavní koleje tratě Lysá nad Labem–Praha a ne ze zhlaví v Čelákovících. Přednosta pan Židek i výpravčí Hejný jim ukazovali, jaká je skutečnost, ale oni jim stejně nevěřili. Pana Hejného hnali na zhlaví se dvěma samopalníky za zády až za odbočnou výhybku směrem k podjezdu a teprve, když viděli, kam trať vede, dovolili mu, aby se vrátil.

Potom vlak s rušičkou konečně nacouval na mochovskou trať. Panu Hejnému, kterému bylo v té době přes padesát, tento zážitek nijak příjemný nebyl a určitě mu zdravotně ani psychicky neposloužil.

Další události nám pak vylíčili pracovníci rozvodny. Rušička došla k rozvodně, hnací vozidlo se s četou vrátilo do Čelákovice; velitel s doprovodem došel do rozvodny. Tam o nich předem věděli. Protože Rusové nikomu nevěřili, rušičku pochopitelně nedovolili nikomu připojovat, ani nestáli o žádné vysvětlování: oni prý vědí nejlépe, co a jak kam zapojit!

Tak si rušičku a veškeré její zařízení připojili vlastními silami, ale trochu jinak, než to mělo být. Připojili ji na vysoké napětí a po za-

jezdu tohoto vlaku byl ihned vypraven obávaný vojenský vlak a na odhlášku za ním Jaroslav vypravil další nákladní vlak. Takže dílo bylo dokonáno.

Odstraňování roztrženého vlaku se pochopitelně dokonale protáhlo. Jaké bylo však zděšení předmetné patroly, která po dojezdu do České Třebové zjistila, že vlak nedojel a že je zarovnaný u Rudoltic. Kdy přesně tento vlak dorazil do žst. Česká Třebová, si již nepamatuji, ale vím, že po příjezdu do České Třebové byla opět odpojena lokomotiva a vyměněna za jinou.

Tento vlak potom pokračoval v jízdě, ale ne po hlavním tahu, ale z Pardubic po hradeckém rameni, kde (kolem Chlumce nad Cidlinou), již v denní době, udělali traťovací výluku traťové koleje. A protože je tam jednokolejka, vlak byl zase „namydlený“. Pak se tady povídalo, že snad došla okupantům trpělivost a rušičky chtěli dopravit do Prahy vrtulníky. Ale nevím, zda je to pravda.

Z výše uvedeného jasně vyplývá vlastenecký postoj všech zaměstnanců dráhy, jak se postavili k okupaci, jen sevěně pěti však nestáčíly. S odstupem čtyřiceti let se leckdo kasá, co někteří jednotlivci podnikali, ale ať si každý sáhne na srdce a přizná barvu, neboť každý měl tenkrát strach. Za projevení odpor mohlo následovat zlikvidování.

O to víc si musíme vážit těch, kteří jízdu vlaku účinně brzdili.

Stanislav Štech, Česká Třebová

Stránku připravili: Ivo Štecha a Václav Vokoun Foto z pražských ulic 1968: Pavel Štecha (2x)

Rekonstrukce železničního mostu v Nymburce



ANNA KODYSOVÁ

V pondělí 13. srpna začíná na trati Nymburk–Poříčany nepřetržitá výluka, která potrvá tři týdny. Důvodem je rekonstrukce železničního mostu, nutná pro zvýšení plavebního prostoru pod mostem. V průběhu přestavby bude vlastní konstrukce mostu vyzdvížena o 1080 mm a rovněž upraveny koleje před a za mostem, včetně dvou silničních přejezdů.

Důvody rekonstrukce

Loďní doprava je stejně jako doprava železniční ekologičtější

lová nosná konstrukce je z roku 1958 a osazena na původní spodní stavbu z konce 19. století. Most je dlouhý 168,5 m a široký 8,9 m. Staticky jde o spojitou trámovou příhradovou konstrukci s dolní mostovkou. Má tři pilíře a rozpětí všech čtyř polí je stejné – 42 metrů. Železniční most v Nymburce má v právu hospodaření SŽDC, s. o., správa a údržba je vykonávána na základě smlouvy se SŽDC Českými drahami – Správou dopravní cesty Praha.

Hlavní stavební práce

Staveniště bylo koncem května předáno a zhotovitel začal s terén-

ZÁKLADNÍ ÚDAJE:	
Název stavby:	„Rekonstrukce železničního mostu Nymburk“ v rámci projektu „Zabezpečení podjezdů výšek 5,25 m do přístavu Pardubice“
Investor:	Ředitelství vodních cest České republiky
Zhotovitel:	VIAMONT DSP, a. s.
Cena díla:	92 mil. Kč včetně DPH
Termín rekonstrukce:	květen–říjen 2007
Nepřetržitá výluka:	pondělí 13. srpna–neděle 2. září 2007. Po dobu výluky budou cestující převáženi náhradními autobusy.

než přeprava kamionová. Labská vodní cesta se díky zvýšení podjezdů může stát významnou alternativou k stále přetížejším silničním tahům. V současné době lze po Labi přepravovat veškeré druhy hromadných substrátů, ale pro přepravu nadměrných nákladů a kontejnerů jsou limitujícím faktorem právě podjezdové výšky u některých nízkých mostů. Kontejnery na lodích lze proto přepravovat pouze v jedné vrstvě, což vodní dopravu prodlužuje a snižuje její konkurenceschopnost.

Projekt „Rekonstrukce železničního mostu Nymburk“ je součástí komplexního investičního záměru „Zabezpečení podjezdů výšek 5,25 m do přístavu Chvalatice“. Odstani se tak dlouholetý problém omezující labskou loďní dopravu. Volná výška 5,25 m pod mosty je v celé Evropě minimálním standardem pro významnější uplatnění vodní dopravy v kombinovaných přeprávkách kontejnerů do námořních přístavů. Další mosty, které čekají podobné úpravy, jsou například v Poděbradech a v Kolíně.

Labská vodní cesta je v celé své délce 246 km od Pardubic až ke státním hranicím s Německem součástí sítě TEN-T (transevropská dopravní síť). Tvoří také nedílnou součást IV. transevropského multimodálního dopravního koridoru, jehož železniční trasu na území ČR představuje I. tranzitní železniční koridor (státní hranice s Německem–Děčín–Praha–Česká Třebová–Břeclav–státní hranice s Rakouskem). Existuje tak reálná šance, že se podaří na projekt získat příspěvek z Evropského regionálního rozvojového fondu prostřednictvím Operačního programu Doprava.

V delším časovém horizontu se předpokládá další zvýšení podjezdové výšky mostů na Labi až na sedm metrů, což by ale například u nymburského železničního mostu znamenalo přeměnit jeho střední pole na klasický zvedací most.

Železniční most v Nymburce

Trať z Poříčan do Nymburka byla slavnostně uvedena do provozu již 26. srpna 1883. V současnosti je elektrifikovaná, jednokolejná. Železniční most přes Labe je v kilometru 13,169. Jeho oce-

ními pracemi a hloubením patek pro budoucí nové trakční stožáry. Během hlavní výluky bude stávající nosná konstrukce mostu zvednuta o 1080 mm a uložena na nová ložiska. Most bude mít také nové úložné prahy. Na spodní stavbu budou instalovány ocelové obetonované podpůrné konstrukce. Zároveň budou upraveny i opěry a pilíře, které budou přizpůsobeny zvýšené niveletě trati.

Pro realizaci protikoroziní ochrany mostů je v současné době nezbytnou podmínkou její co nejšetnější provádění. Také v případě nymburského mostu budou přísné podmínky dodrženy. Ocelová konstrukce mostu bude otryskána, přičemž starou barvu, rez i nečistoty zachytí ekologické vany a plachty tak, aby nebyla znečištěna voda v Labi. Most bude nově natřen celkem třemi nátěry. Zcela nový bude železniční svršek jak na mostě, tak i na obou předpolích v délce přibližně 790 metrů, na samotném železničním mostě dojde k výměně starých mostnic, podlah a pojistných úhelníků.

Pro zkrácení doby realizace a tím i délky výluky budou pro úpravy spodní stavby a pro zvýšení tělesa náspu využity prefabrikované železobetonové dílce. V obou předpolích mostu stavbaři zvýší násypy až o jeden metr a kompletně vymění kolejové rošty a oba železniční přejezdy. Pružné upevnění kolejnic přispěje ke snížení hlukové zátěže a vibrací. Zhotovitel rovněž přeloží a upraví sdělovací, silová a zabezpečovací vedení, včetně závěsného optického kabelu v místě stavby. V celém úseku rekonstrukce bude upraveno trakční vedení a budou osazeny nové trakční stožáry. Stávající stezka pro pěší a cyklisty bude upravena tak, aby výškové navázala na novou úroveň mostu. Součástí rekonstrukce je i stavební příprava pilířů druhého pole pro případné budoucí umístění zdvihačích zařízení mostu. Na pilířích mostu v řece budou v obou směrech osazeny radarové odražeče. Tuto zajímavou stavbu budeme dále sledovat a na stránkách Železničáře o ní i nadále informovat.

(Autorka článku Ing. Anna Kodysová, MBA, je vedoucí kanceláře generálního ředitele SŽDC, s. o.)

Uzávěrka soutěže se blíží

Ještě necelý měsíc zbývá do uzávěrky soutěže O nejkrásnější nádraží České republiky. Soutěž byla vyhlášena ve vysílání Českého rozhlasu 2 Praha 13. dubna, uzávěrka je 31. srpna. Slavnostní vyhlášení výsledků bude ve vysílání ČRo 2 Praha u příležitosti Dne železnice.

Soutěž O nejkrásnější nádraží vyhlásily společnosti Asociace Entente Florale CZ, o. s. – Souznění, Správa dopravní cesty, s. o., České dráhy, a. s., Mikroregion Konstantinolažeňsko, Plzeňská dráha, o. s., a Český rozhlas 2-Praha jako mediální partner.

Jednotlivé návrhy mají obsahovat: jednu až tři fotografie, buď digitální (.jpg), nebo tištěné (10 x 15 cm), dále stručné zdůvodnění, jak navrhuje právě toto nádraží a do třetice stručný popis, jak navržené nádraží nyní funguje a co byste navrhovali zlepšit.

Návrhy je třeba zaslat na adresu: AEF CZ – Souznění, NKP Vyšehrad, V pevnosti 159/5b, 128 00 Praha 2, nebo elektronickou poštou na adresu: EntenteFlorale@email.cz. Uzávěrka návrhů je 31. srpna 2007. Porota sestavená ze zástupců vyhlášovatelů vyhodnotí v prvním kole fotografie, vybraná nádraží osobně navštíví a stanoví pořadí. Slavnostní vyhlášení výsledků soutěže bude součástí programu vysílání ČRo 2 Praha 29. září během Dne železnice.

MARTIN HARÁK

Zcela ojedinělý centrální dispečink veřejné dopravy mají k dispozici v Jihozápadním kraji. Zřízení centrálního dispečinku integrovaného dopravního systému Jihozápadního kraje (IDS JMK) se připravovalo od roku 2005, zkušební začal fungovat v prosinci loňského roku a plný provoz byl odstartován letos v červnu.

Na centrální dispečink jsou napojeny i další služby, například informace pro cestující, informační panely na zastávkách či webové aplikace. O novém centrálním dispečinku naše redakce rokovala s Jaromírem Holcem, jednatelem a ředitelem společnosti KORDIS JMK, která je koordinátorem IDS JMK, a současně i s jakýmsi duchovním otcem centrálního dispečinku – vedoucím oddělení rozvoje KORDIS JMK Květoslavem Havlíkem.

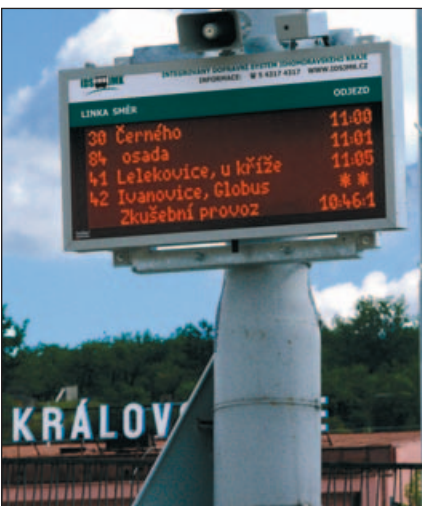
Centrální dispečink sleduje aktuální polohu všech vozidel veřejné dopravy v integrovaném dopravním systému Jihozápadního kraje. Asi před dvěma lety vybudoval Dopravní podnik města Brna dispečenské řízení, které sleduje pomocí rádiového signálu aktuální polohu vozidel městské hromadné dopravy. Dispečink KORDIS je spojen s dispečinkem městského dopravního podniku optickým kabelem, s jehož pomocí si vzájemně předávají datové informace, říká na úvod ředitel Jaromír Holec.

Regionální autobusy jsou vybaveny malým zařízením, které se nazývá modul pro sledování polohy vozidel, a tento modul je propojen s palubním počítačem. Pomocí signálu GSM, tedy přes mobilní operátory, je aktuální poloha autobusu vysílána přímo do našeho centrálního dispečinku. Ze železnice získáváme informace z elektronického deníku Českých drah a pomocí těchto informací se posléze porovnávají polohy s plá-

novanými polohami podle platných jízdních řádů, doplňuje Květoslav Havlík.

V místech, kde dochází k navaznostem mezi jednotlivými druhy dopravy a dojde k eventuálnímu zpoždění, centrální dispečink vysílá pomocí textových zpráv informace do palubních počítačů vozidel, aby řidiči vyčkali po stanovenou dobu. V případě železniční dopravy probíhá komunikace pomocí telefonů jak s dispečery Českých drah, tak i s výpravčími jednotlivých stanic. Hlasově jsme se schopni spojit i s každým řidičem autobusu, jehož zařízení v palubním počítači umožňuje takzvanou fonickou komunikaci. Všechny hovory jsou současně monitorovány, takže centrální dispečink funguje opravdu na úrovni 21. století, vysvětluje Květoslav Havlík.

Dodejme, že veškeré procesy na centrálním dispečinku jsou automatizovány. Poloha vozidel se průběžně porovnává s jízdním řádem a řidičům vozidel, ale také výpravčím Českých drah v železničních stanicích jsou zasílány



Novinkou v IDS JMK jsou elektronické informační panely, které jsou rozmístěny v důležitých přestupních uzlech na území Brna a Jihozápadního kraje.

Vůně českých nádraží (11)

Bílina

STANISLAV MUSIL

Občané lázeňského města Bíliny, ležícího na stejnojmenné řece, se železnice dočkali 24. října 1872, kdy byl zahájen nákladní (1. května 1873 posléze i osobní) provoz na trati společnosti Plzeňsko-březenké dráhy v úseku Obrnice–Bílina. Po dostavbě dalších úseků vedla hlavní trať této společnosti v úseku Železná Ruda–Klatovy–Plzeň–Zatec–Obrnice–Bílina–Duchcov.



Interiér restaurace z března 2007

Foto: AUTOR

Postupující těžba hnědého uhlí v povrchových dolech se výrazně dotkla i bezprostředního okolí Bíliny. V roce 1968 byl zastaven provoz na původním úseku někdejší Ústecko-teplické dráhy mezi Teplicemi a Mostem. Náhradou byla vybudována přeložka nově procházející přes Bílinu, čímž došlo k výrazné proměně zdejšího železničního uzlu. Byla opuštěna původní nádražní budova a na zmíněné přeložce otevřeno nádraží nové, v jehož budově bylo oproti původní staniční pamatováno i na restauraci, která je v provozu dodnes.

Přístup do restaurace je z nádražní haly přes prosklenou chodbu, která dříve sloužila jako bufet s pulty ke stání. Provoz bufetu byl ukončen před několika lety z důvodu poklesu návštěvníků. Restau-

rální dřeva se zálesáckými a indiánskými motivy. Výzdobu doplňují pivovarské cedule.

V přední restaurační místnosti se nachází šest masivních dřevěných stolků, u nichž může najednou pobývat 34 hostů. Stěny jsou do výše spodního okraje jeden obloženy dřevovláknitými deskami tmavě hnědé barvy. Na podlaze je tmavě červený koberec. Interiér doplňují ještě tři kovové vásky, poličky s rostlinami a televize se zrnitým obrazem. Nad vchodem pak zřímne velký portrét generalissima J. V. Stalina. Pro osvětlení v této místnosti slouží holé čtyři lustry s úspornými žárovkami. Sympatickou věcí jsou zde zřetelně znející informace nádražního rozhlasu.

Ani v tomto podniku bohužel nechybí hrací automaty, ale co na-



Dispečerka Irena Herodková právě řeší návaznost vlaku a autobusu v Zastávce u Brna. Na centrálním dispečinku KORDIS pracují čtyři dispečeré. Strídají se tak, aby obsadili denní dvacetihodinové směny po celý týden.

Foto: AUTOR (2x)

textové zprávy o povinnosti vyčkat na spoj. Sporné případy, jako například čekání za hranicí stanovené doby, vždy rozhoduje dispečer KORDIS JMK. Tento dispečer zároveň řídí regionální autobusovou dopravu, včetně zásahů do oběhů vozidel (po konzultaci s dispečerem dopravce), rozhoduje o vypravení náhradní vlakové soupravy, zavedení náhradní autobusové dopravy a také spolurozhoduje o odřeknutí vlaku v souladu se smlouvami mezi dopravci a KORDIS JMK. Současně spolurozhoduje o navaznostech provozu městské dopravy.

V chodu centrálního dispečinku je stále co vylepšovat. Kupříkladu zbývá ještě doladit s Českými drahami vybavení jejich vozidel standardními moduly pro sledování vozidel tak, abychom měli jednoznačný přehled o tom, kde se v aktuální dobu

nachází vlaková souprava, podobně jako tomu je u tramvají, trolejbusů či autobusů. V současné době jsme závislí pouze na informacích z elektronického deníku Českých drah. Deník ale neudává aktuální polohu, ale polohu vlaku v nejbližší železniční stanici, což je limitující při operativních zásazích, dodává ředitel Jaromír Holec.

Vybudování centrálního dispečinku bylo umožněno díky získání finančních prostředků z Evropské unie, konkrétně z fondu Společného regionálního operačního programu (SROP). V rámci tohoto projektu bylo vytvořeno hardwarové i softwarové vybavení, jehož součástí bylo i tři sta kusů modulů pro sledování vozidel. Regionální autobusová doprava budou všechna svá nová vozidla okamžitě vybavovat těmito moduly, což pochopitelně zohledníme i v jejich finanční náročnosti. Ve výhledu by jich mělo být okolo tisíce kusů. Doufáme, že se podobná zařízení v dohledné době objeví i na vozidlech Českých drah, říká na závěr Jaromír Holec.

plát, je třeba si přiznat, že nejednu méně frekventovanou nádražní restauraci tato skutečnost vlastně chrání před prodělečností a tím pádem před uzavřením. Slavnější jako restaurace, kdy se tu v široké škále připravovalo 300 až 400 obědů denně, už beznadějně uplynuly. Host se dnes musí spokojit s velmi omezeným výběrem teplých jídel, která jsou navíc podávána jen do doby krátce po poledni. Během mého příchodu v půl dvanácté už bylo dokonce dva pokrmů – plněné ovocné knedlíky s tvarohem a minutka Švej-žu-žou s hranolkami a oblohou vyprodány.

Ze dvou zbývajících jídel jsem dal přednost vepřenkám s bramborem. Druhým jídlem byla vepřová plec na žampiónech s houskovým knedlíkem. Polévka byla podávána květáková. Oba chody byly výborné, jen bych mohl podotknout, že ke slušné porci brambor s jemně nakrájenou cibulí a hořčicí by bylo odpovídající místo tří vepřenek podávat čtyři. Kladem bylo přinesení soli-pepře-polévkového koření bez vyžádání.

S podivem je nutno konstatovat, že na jídelním lístku s napsanými pokrmy na pondělí až pátek, který je předkládán v restauraci a vylepen i před vstupními dveřmi, nejsou uvedeny ceny. Ty sdělí ústně až obsluha u stolu. Cena menu – polévka a hotové jídlo činí 50 korun, polévka a minutka 60 korun. Ceny tedy opravdu lidové. Nevšední je také skutečnost, že restauraci a kuchyni mají v pronájmu různé osoby. Kuchyně vyvařuje i pro externí zájemce. Učtenka je během konzumace uchovávána mimo zraky návštěvníka u výčepu – další z místních netypických zvyků.

Aby místních zvláštností nebylo málo, pivo je zde čepováno nikoliv do půllitrů, nýbrž do sklenic 0,4 l. Tento styl nemám rád, a proto jsem uvítal domluvu s velmi sympatickou a ochotnou výčepní-servírkou na čepování do půllitrů. Z nápojů je možné též obdržet točenou červenou limonádu z kladenské sodovkárny – 0,3 l za šest korun!

Úroveň čepované světlé desítky Břežňák z pivovaru ve Velkém Břežně byla velmi špatná. Jednoznačným negativem byla výrazná

kyselost pronikající i do vůně piva. Naštěstí zdejší pípa nabízela ještě světlou jedenáctku Zlatopramen z pivovaru v Krásném Břežně, které se vytknout nic nedalo. Špatná kvalita Břežňáku mně byla s omluvou vysvětlena malou výtočí.

V souvislosti s tím se musím zmínit o tom, že někteří moji známí z pivních kruhů horují podle stylu některých západních zemí pro široký výběr různých druhů pív v jedné hospodě, podobně, jak je běžné u mnoha „pubů“ v zahraničí. Z mého tradičního hlediska bychom se měli spíše držet odvěkého stylu, kdy hospoda je ve znamení jednoho pivovaru. Fenomén vyhlášeného českého piva je totiž dán také tím, že se sud rychle vyčepuje. Přesto by i malá výtoč neměla mít díky moderním technologiím v dnešních časech na kvalitě piva zásadní vliv.

Nádraží v Bílině je v oblasti Podkráňského široko daleko jedinou stanicí s fungující restaurací. V uplynulých třiceti letech zde zanikly téměř všechny nádražní restaurace (Louka u Litvínova, Bohosudov, Řetenice, Oldřichov u Duchcova, Obrnice, Úpořiny – a ještě dříve Duchcov a Teplice lesní brána). V lepším případě se některé restaurace proměnily na pouhé pivnice, nanejvýš s bufetem (Teplice v Čechách, Teplice zámecká zahrada či Most).

S tímto srovnáním se přes výše uvedené bilanské záporny jeví zdejší restaurace v relativně dobrém světle.

BÍLINA	
21. června 2007	
Otevírací doba:	
pondělí–pátek	6–19 h
sobota	9–18 h
neděle	zavřeno
Pivo:	
11% Zlatopramen	0,4l 14,- Kč (pivovar Ústí n. Lab. – Krásné Břežno)
10% Břežňák	0,4l 13,- Kč (pivovar Velké Břežno)
Omezený výběr teplých jídel pondělí–pátek do 12.30 hod., jinak pivnice bez studené kuchyně	

Na železnici dějí se věci

Jak jsem neposlal velvyslance do tmy

FRANTIŠEK JENČÍK

Průsvih okolo rychlíku 47 v létě roku 1969, tedy rok po „vstupu osvoboditelů“, je dnes docela humorný; v té době ale způsoboval aktérům, zvláště mě jako výpravčímu v denní směně na IV. nástupišti (koleje 14 až 28), značné stažení sedacích svalů. Nít byste tam neprotáhli...

Pro R 47 byla 28. kolej pravidelná, souprava tam zůstávala do večera, kdy byla přestavena na odjezdovou kolej rychlíku 48. Na zmíněných vlcích byly řazené lůžkové vozy Moskva–Praha (–Karlovy Vary).

28. kolej byla jako třetí od hrany nástupiště (to tenkrát nebylo tak vysoké jako dnes), takže cestujícím R 47 bránily ve výstupu soupravy na kolejích 24 a 26. Vystupující museli buď soupravy obejít nebo prošplhat předstávky vagonů.

V lůžkovém voze z Moskvy dojezda toho dne do Prahy manžela tehdejšího sovětského velvyslance Červoněnka, která se také musela některým z zmíněných způsobů dostat na IV. nástupiště. Tam ji čekal sám velvyslanec. Asi si mu postěžovala a on se údajně obrátil na mne se stížností. Já ho prý poslal do tmy.

Nic z toho nebyla pravda, o ničem jsem nevěděl; jenže to bylo rok po srpnové invazi a průsvih byl na světě. Označili mě za viníka toho, že cestujícím stály v cestě ty soupravy, a hlavně ten nehorázný výrok.

Okamžitě mě zprostil služby, každý den jsem se hlásil do služby, ale posílali mě domů. Vydrželo jim to několik dní. Samozřejmě jsem se odvolával na všechny možné strany; nakonec jsem se mohl vrátit a dokonce mi zaplatili ušlou mzdu.

K tomu je třeba říci, že odpovědnost za obsazení kolejí 24 a 26 a vjezd R 47 na kolej 28 měl jedině hlavní výpravčí. Možná moji nadřízení čekali, že na to poukážu, a tím se z obvinění vyvléknu – sami to přece nemohli nevědět. Ale já bych to považoval ze nefér jednání, a tak jsem to neudělal.

Když jsem nakonec vyvrátil i údajný hrubý výrok, náhle ztratili zájem. Viníka vjezdu na „nevhodnou“ kolej měli a bylo vymalováno. Tak jsem to odnesl nějakými přemiemi a pak to všechno vysumělo. Ale jak vznikla pomluva o tom, že jsem Jeho Excelenci poslal tam, kam ostatně patřil, to si do dneška neumím vysvětlit...

IVAN SKULINA

V rámci partnerství extrémního závodu čtyřčlenných štafet SMS.cz Adrenalin Cup a Českých drah byl pro závodníky zajištěn přesun z Prahy do Ostravy a zpět spoji kategorie SuperCity Pendolino. V pátek 22. června využili této možnosti paraglidisté Zdeněk Čermák z družstva CK Turistika a hory, Kateřina Pánková z Málemnetému a kajakář Šimon Pelikán, který soutěžil za EPSON, a do Ostravy přicestovali vlakem SC 501.

Často jezdím na Moravu, protože působím v Beskydské škole létání, a příležitostně i do Krkonoš. Vlakem jsem často jezdil do Ústí nad Labem a do Kutné Hory do školy. Cesta pendolinem je ovšem z jiné kategorie a jede se také i po kvalitnější trati, hodnotil přesun paraglidista Zdeněk Čermák, který vloni získal titul mistra ČR v přesnosti přistání a letos v únoru se účastnil Mistrovství světa v paraglidingu v Litvě.

Faktem je, že o adrenalin může jít i při jízdě v vlaku. Před dvěma lety jsem jel motorákem a ten začal hořet. Jo, a když se poněkud rozsynchronizují spoje..., dodal s úsměvem devětadvacetiletý učitel informačních technologií mělnické Integrované střední školy technické. Studenti o jeho sportovní zálibě vědí, ale moc je to prý netáhne.

Odmala jsem lital v představách a jednou si řekl, že to zkusím. A chytl mě to tak, že teď i soutěžím. Je to technický sport a představuje ohromné souznění s přírodou, protože udržet se ve vzduchu znamená přírodu plně vnímat a s pokorou ji respektovat. Ta pokora se pak přenáší i do běžného života, často určitě i vědomě. Ve vzduchu člověk nachází odpovědi, které by na zemi třeba hledal obtížně. Ano, už jsem házel i záložní padák. Bylo to prostě nutné. To je právě o tom respektu a pokoře. Blížila se bouřka a já si říkal, že to je všechno ještě v pořádku. A ono to už v pořádku nebylo. Dostat se z bouřky je prostě problém, hovoří Zdeněk o svém „padákovém“ létání.

Dvacetiletá studentka architektury na pražské ČVUT paraglidistka Kateřina Pánková vyprávěla, že se svým tátou létala na tandemu už od čtyř let. Pilotní průkaz si udělala v patnácti a od té doby létá, nyní i s talentovanou mládeží v rámci grantového programu. Náramně se jí líbilo v kokpitu strojvedoucího, kde s údivem zjistila, že vlak opravdu jede stodesátkou. Na paraglidingu si rovněž nejvíce váží souznění s přírodou.

Není to namáhavé. Snad jen to, dostat se na kopec. Pak si sednete a tři hodiny létáte. To poznávání přírody, klimatu, meteorologie, podmínek ve vzduchu je nádherné. Jistě, zažila jsem i kritické okamžiky zvláště na jaře, které se vyznačuje turbulentnějším počasím. Ale nikdy se mi nic krizovějšího nestalo. Ve vzduchu si prostě musíte uvědomit, že padák je vlastně kus nafouknutého hadru a turbulenci se může snadno zmuchlat do kulíčky. Vždy se mi to podařilo



Trojice závodníků (zleva) Kateřina Pánková, Šimon Pelikán a Zdeněk Čermák po vystoupení ze soupravy pendolina v Ostravě Svinově.

rozchodit, ale je fakt, že byly situace, kdy jsem se snažila udržet padák nad hlavou, aby se mi nezmulhal někde za záda, vyprávěla Kateřina a těšila se na Beskydy, kde dělala pilotku.

Naopak notnou dávku fyzicky vyžaduje kajak. Jednadvacetiletý Šimon Pánek, student fyzioterapie Palackého univerzity v Olomouci, kde také bydlí, se ke své

mu sportu dostal ve čtrnácti docela náhodou. Tehdy ho totiž táta přivedl poprvé do loděnice.

Kajak dělám na divoké vodě, ale fyzickou si dělám v Olomouci na klidné. Na tu správnou vodu jezdíme o víkendech, často do

Z Ostravy Svinova až do Ostravice pokračovali sportovci, fandové i novináři moravskoslezskou Regionovou. Z Frýdlantu nad Ostravicí se Regionovou svezla poprvé v životě i jedna cestující na vozičku. Její manžel si pochvaloval snadný nástup a pasažérka komfort soupravy, v níž si se zájmem prohlédla i přízrubované WC. Na zpáteční cestě se Regionovou svezli z Ostravice do Frýdlantu nad Ostravicí i další cestující a vlakvedoucí zvláštního vlaku Jiří Neuwirt z SVC Ostrava a pravidelného vlaku František Kináč z SVC Frýdek Místek museli čelit palbě otázek cestujících, kdy už bude Regionova konečně jezdit i pod Beskydami.

A ještě stručně o vlastním závodu. Zahajuje ho hromadným startem 16km běh na Lysou horu a zpět s převýšením 1145 m. Pak následuje pět a půl kilometru dlouhý let paraglidistů, po němž štafetu převezmou jezdci na horských kolech, kteří opět vyjedou na Lysou horu a pak s ní sjedou. Absolují tak 39 km s celkovým převýšením 1505 m. Závěrečný úsek štafety začíná skokem z rampy, eskymáckým obratem a pokračuje pětikilometrovým úsekem řeky Ostravice s brankami. Nutno dodat, že v sobotu 23. června počasí vůbec nepřálo paraglidistům, takže své padáky museli ponechat sblazené a závod sledovat pouze jako diváci.

Informace pro cestu na Sicílii

Pokud se při cestě na Sicílii rozhodnete navštívit zajímavou úzkorozchodnou trať Catania–Riposto (Ferrovía Circumetnea), nabízím několik informací. Provoz je pouze v pracovních dnech, tedy od pondělí do soboty, mimo svátky. Od 25. června 2007 platí „zvláštní jízdní řád“, odlišný od toho, který je zveřejněn v italském knižním jízdním řádu. Důvodem jsou stavební práce na trati, která je v poměrně bidném stavu. Podrobnosti lze nalézt anglicky, italsky a francouzsky na <http://www.circumetnea.it>.

V Catanii odjíždí vlaky ze stanice Catania-Borgo, která je na opačném konci města, takže pěší přesun je poměrně zdlouhavý. Rychlé spojení nabízí „metro“, jezdící v patnáctiminutovém intervalu ze stanice Catania Centrale (příchod podchodem kolem turniketu) v pracovních dnech od 7.00 do 20.45 hod. Jízdenka na „metro“ s platností 90 minut stojí 0,80 eur a zakoupíte ji v nádražním baru (italsky se jedna jízdenka řekne: „uno biglietto metropolitano“). Nezapomeňte si ji označit v označovači u turniketu, na perónu ani ve vlaku označovač není. Neoznačená jízdenka neplatí a pokuta činí 25 eur...

Doba jízdy činí asi deset minut a v provozu jsou dvě soupravy. Nastoupíte-li do vlaku jedoucího „doprava“, nic se nestane, svezete

se do stanice Porto, z níž se vlak asi po dvou minutách pobytu vrací. Na trati jsou nadzemní stanice Porto, FS, podzemní Galatea, Italia, Giuffrida a Borgo.

Jízdenka na vlak Ferrovía Circumetnea stojí 5,65 eur, přičemž v úseku Randazzo–Riposto je zavedena náhradní autobusová doprava. Do úvahy proto přicházejí jen dva smysluplné železniční spoje, na něž navazují autobusy. Z nádraží Riposto na nádraží FS Giarre-Riposto je to asi 1,5 km. Od staniční budovy se dáte doleva po Via A. Volta a na konci ulice zabočíte zase doleva a půjdete až k závorám na Via Roma, částečně podél opěrné zdi trati.

U závor zabočíte doprava a po Via Roma jdete až k parčíku na křižovatku s Corso Italia. Tady zabočíte doleva do kopce, v dále uvidíte závozy. Na přejezd ústí 1. nástupiště, takže ke staniční budově se dostanete poměrně pohodlně. Doba chůze je asi 25 minut.

Cestovat lze pochopitelně i v opačném směru, ale jízdenky se musí zakupovat předem, takže by mohl vzniknout problém, neboť jsem nezjistil, jak je otevřena pokladna ve stanici Riposto. V době mého příjezdu „posledním“ spojem, tedy druhým z dvou možných, byla stanice opuštěná.

Miroslav Zikmund, Praha

Opuštěné tratě se mění v cyklostezky

V celé Evropě je dnes populární přestavba opuštěných železničních tratí na cyklostezky. Řada lokálních tratí již přestala sloužit svému účelu. Oblouky malých poloměrů, velké sklony a nízká rychlost na nich i jejich časté vedení mimo centra obcí vedly k poklesu zájmu o železniční dopravu, až byly mnohé z těchto tratí zcela opuštěny. Nyní nacházejí uplatnění jako cyklotrasy. Jejich historické vedení totiž vyhovuje této ekologické dopravě. Jeden z příkladů takové přestavby lze nalézt také na severním okraji Vídně.

V roce 1901 vznikla na severu Vídně 22 kilometrů dlouhá železnice sloužící výletníkům. V prvo počátku na ní byly nasazené malé parní lokomotivy s rychlostí pouhých 25 km/h a ani v 80. letech rychlost na této trati nebyla schopná konkurovat silniční dopravě. Navíc zastávky byly umístěny v polích daleko od vesnic. Nezájem o využití vlaků vedl v roce 1988 k zastavení dopravy.

Dnes v trase železnice vede speciální cyklostezka, která je také součástí evropské trasy Eurovelo 9, spojující Baltské moře přes Moravu a Rakousko s Jadranem. V délce 13 kilometrů je tato cyklostezka navíc upravena jako naučná s železniční tematikou. Na několika místech jsou zřízena odpočívadla s doprovodnými informa-

cemi o historii železnice či o systému a významu jednotlivých návestí. Na trase jsou také železniční artefakty využity k vytvoření jakýchsi uměleckých soch.

Řešení rakouské „železniční“ cyklotrasy je velmi inspirativní

a jistě by podobné projekty v ČR, vedoucí k využití drážního tělesa zrušených drah, mohly vést k dalšímu rozvoji cykloturistiky a ve spojení s naučnými panely také k popularizaci železniční dopravy.

Text a foto: PeŠT



Jedno ze zastavení na cyklotrase vedoucí po bývalé lokální dráze. Stojany na kola a lavičky jsou doplněny informačními tabulemi a řadou železničních artefaktů připomínajících historii železnice.

Vychází Karpatské lesní železnice

Fotografická publikace Karpatské lesní železnice autorů Aleše Kučery a Aleše Bílka mapuje na většinou černobílých záběrech od čtyř desítek autorů již zašlou slávu a pomalý zánik lesních železnic v celých Karpatech v posledních pěti desetiletích.

Výpravná kniha se stručným přehledem lesních drah, orientační mapkou a historickým úvodem, zasvěcujícím do souvislosti vzniku lesních drah na tehdejší území Rakousko-Uherska a následně do odlišného vývoje v nově přerozdělené Evropě, právě vychází v druhém upraveném vydání. Jedná se o fotografickou knihu, která si všímá především života v okolí lesních drah, jejich pracovníků, dřevorubců, občanů cestujících, a snaží

se zachytit nepřenositelnou atmosférou tohoto zapomenutého koutu Evropy a nelehkého života v zapadlých karpatských dolinách.

První vydání knihy z roku 2003 bylo rozebráno a nyní vychází



Fotografické postřehy



Víte, jak vypadá most, to celé na druhou? Jeden takový stojí na rumunsko-bulharské hranici mezi stanicemi Giurgiu Nord a Ruse. Mnohý železniční cestovatel si jistě tento most pamatuje ze svých toulek, neboť se zde vlaky „sprchují“ dezinfekcí, která je ve voze cítit ještě nejméně půl hodiny. Autorkou zdařilého fotopostřehu je tentokrát Ludmila Ovesná ze Vsetína.

(red)