

## Alibistická změna dé-trojek na D1 zazdí kapacitu dráhy

Správa železnic provádí patrně zcela alibistickou politiku po několika MU na tratích D3 a začíná jejich provoz měnit nikoli na moderní bezpečný systém DOZ (jako se před časem stalo na některých šumavských tratích – viz např. Kájov – Nové Údolí), ale na systém dle předpisu D1. Tímto způsobem se sice zamezí, že se dva vlaky na jedné koleji již nikdy nepotkají, ale také se zcela zničíte kapacita té které tratě. Je to systém vlků se našel – kůže zůstala celá. Tímto způsobem se má od nového GVD zrušit D3 na trati Rakov-

nik – Kralovice – (Mladotice) a změnit na D1. Takže se na trati zneškodní mimořádných železničních akcí, ale nebude se moci ani zvýšit počet vlaků, které by křižovaly v dopravních (až se opraví trať až do Mladotice, jedním motorem se to nevyjezdí) a tím smysluplně obsluhovaly tarifní body ke spokojenosti všech zákazníků dráhy, tím myšleno i ČD Cargo. Jak známo, na trati odbočuje v dopravně D3 Lubná vlečka do podniku Lasselsberger, s.r.o., který, i když v současné době po vlečce nic nevozí, neznamená, že se

tak nebude vlivem ochrany klimatu brzy díť. Stejně tak se provádí občasná nakládká dřeva v dopravně D3 Kralovice u Rakovníka. Navíc právě v této tratě se čile jedná na vyšší úrovni o reaktivaci tratě, zatím aspoň k hlavnímu muzeu Plzeňského kraje (Mariánská Týnice), kde má být zřízena nová zastávka. V Kralovicích totiž dochází kolem nádražní čtvrti i ke stavebnímu rozvoji. Tím, že se změni trať na D1, bude muset výpravčí v Rakovníku nabízet telefonickým dorozumíváním vlak až do vzdáleného sídla DOZ v Bletnu u Jesenice, kde mají výpravčí dost jiné práce.

Další trati, kde chce Správa železnic změnit provoz D3 na D1 je trať Březnice – Rožmitál pod Třemšínem, i zde to bude jistě dělat problém při jízdě manipulačních vlaků pro obsluhu nakládky dřeva v Rožmitále.

Nedávno v České televizi kdosi vysoce postavený zmiňoval, že máme na šedesátí tratí D3, takže tímto Salamounstvim z nich uděláme za chvíli polovinu, že?! Navíc je to návod pro tračce vedlejších kolejí, když nebude doprava, nebude třeba kolejevých rozvětvení, takže tam možná za čas zbudou s bídou hlavní koleje a jeden užitý šturc, někde – jako nedávno v Radonicích u Kadaně, již po zrušení dopravy ani to. Protože na co smluvní místa na případnou nakládku, hlavně ušetřit za mazání výhybek jednou za uherký měsíc, či západkové zkoušky, že?

Martin Kubík

## Neefektivní obnova tratí?

SŽ(DC) ve svých prohlášeních k tratím, na kterých byla v minulosti zastavena doprava, např. Kozi dráha, dále úseky Kralovice – Mladotice, Horní Slavkov – Loket a jiné, prohlašuje nejprve automaticky jejich obnovu za tzv. neefektivní, ačkoli mají kraje s podporou obcí aktivní zájem zde osobní dopravu objednávat a mnohdy jsou tratě zajímavé i pro dopravu nákladní. Jako neefektivní ještě nedávno označovala SŽ(DC) i znovuzprovoznění tratí Brunál – Malá Morávka (kde již obnova proběhla) či úseku Chotiměř – Radejčín (v přípravě).

Velmi zajímavé je srovnání efektivity investic se silniční dopravou: Zatímco železniční doprava platí poplatky za dopravní cestu vždy, drtivá většina silnic je naopak nezaplatněná. Když přistupujeme SŽ(DC) aplikovali správci silnic, byla by nejen výstavba, ale i jakákoliv údržba vč. zimního solení (které železnicce nepotřebuje) a dle tomu má trať i vozidla delší životnost) zcela neefektivní vždy. Přesto se tedy naprosto neefektivně silnice alespoň po základní provozuschopnost udržují a opravují, aby byly nadále poškozeny i těžkou nákladní dopravou, která se po nich „efektivně“ vyhýbá z poplatnými úsekům silnic a železnic. **Štěpán Hálek**



Dopravná D3 Čistá. Pokud se změni na D1, změni se i odbočná kolej (vpravo) na manipulační. Není to tak dlouho, kdy se v Čistě pravidelně křižovalo, byl zde komerční pracovní a budova byla obydlena, nyní je prázdná, město Čistá o ni prý má zájem, tak snad nepadne. Stav 1.8. odpoledne – zvláštní historický vlak relace Kralovice – Rakovník – Lužná T 435.0139.

## Pochvala pro Správu železnic

O Správě železnic se na těchto stránkách z velké části píše kriticky (přesněji, jedná se o negativní kritiku, protože kritika, jak je známo, může být i pozitivní). Ne vše, co Správa železnic činí, je špatné, samozřejmě v její činnosti naprosto převažuje to dobré. Negativní stránky činnosti (nejen Správy železnic) jsou ovšem nějak více vidět.

Jeden z dobrých příkladů konání Správy železnic, tehdy ještě SŽDC, a její spolupráce s místní samosprávou, jsme zaznamenali v So-

dovy a ostrovního nástupiště umožňuje i průchod do čtvrti Senvert, která se nachází za nádražním kolejištěm. Jednalo se tehdy o společnou investici SŽDC a města. Cesta skrz vzdálenější podchod však byla pro některé zdejší občany (a nejednalo se jen o žáky blízké živnostenské školy, ale i o starší lidi včetně důchodců) byla delší, volili proto cestu přes frekventované koleje v místě bývalé lávky.

„**„Za posledních několik let jsme zde zaznamenali celkem osm případů střetu civilní osoby s vlakem,“ říká předseda Demokratické Unie Odborářů Zdeněk Fojtík, který je po většinu svého profesního života spjat se Sokolovem. Nejednalo se jen o lidské tragédie, ale nepřijemné to bylo také pro železniční zaměstnance, kteří museli vyšetřovat a odstraňovat následky těchto mimořádných událostí, nehledě pak na komplikace v železniční dopravě. Předmetné místo tak nyní připomíná spíše hřbitov. Pomníčky, kytice a další drobnosti charakterizující oběti.**

Aby došlo k zamezení vstupu na kolejiště, vznikla z iniciativy Hospodářské a sociální rady Sokolovska (HSRS) a města myšlenka vybudovat v těchto místech plot. Město se dokonce zavázalo zadat vypracování projektu, což se také stalo. Nastal zde ovšem problém s pozemkem, který zatím (do předání pozemků ve stanicích provozovatelů dráhy) patří Českým drahám. Dopravce po město požadoval jeho odkoupení, popřípadě pronájem. První nabídnutá cena však pro město nebyla akceptovatelná. I když po několika jednáních došlo později ke snížení požadované ceny, ocitla se tak celá kauza na mrtvém bodě.

Řešení celé záležitosti nastalo při jednání zástupců města, ČD a HSRS s ředitelem oblastního ředitelství SŽDC Ústí nad Labem Ing. Martinem Kašparem, který nabídl, že oplocení, které zahrnuje několik stovek metrů dlouhý úsek od autobusového terminálu až k mostu přes řeku Svratavu, zajistí. Od slov nebylo daleko k činu a nový ocelový plot je od loňského roku překážkou všem, kdož by si chtěli svou cestu krátit nedovoleným způsobem přes provozovanou železniční dopravní cestu. Za to přísluší poděkování nejen panu řediteli. **Robert Koutný**



Ocelový plot pomáhá od loňského roku chránit bezpečnost občanů.

kolové. Kdysi byl v těchto místech (jedná se o kilometr 208,4 celostátní trati Chomutov – Cheb v obvodu žst. Sokolov) přejezd silnice na Kraslice, chráněný mechanickými závory. Koncem 50. let minulého století byla kraslická silnice převedena na nově vybudovaný najezd a pro pěší v těchto místech vyrůstala ocelová lávka. V souvislosti s nedávnou rekonstrukcí sokolovské osobní stanice byla lávka snesena. Nahradil ji podchod, který kromě výpravní bu-

## Podivná výluka tratě na Dobříš

Od 1. srpna až do 14. října (!) probíhá výluka tratě koleje na trati 210 v úseku Vrané nad Vltavou – Dobříš, přitom současně do 19. srpna platí v úseku Praha hl. n. – Vrané nad Vltavou mimořádně přechodně změněný jízdni řád, kdy všechny vlaky ve směru na Vrané od Prahy hl. n. jedou s náskokem 14 minut oproti původnímu jízdni řádu, a to jen z důvodu, že přes Prahu – Krč byly na měsíc odkloněny jednoměrné vlaky PID tratě 171, aby nebyly tyto zdržovány v Krči křižováním.

Proč dělat chaos jen na trati 171?! Tak ho objednavatel udělá i na trati 210. Lidé, kteří nejsou průběžně napojeni na internet, přijdou na vlak a ten jim ujeď! Plo cestujících to komentuje, že takový nepořádek ještě nezažili. Například můj otec (94 let), aniž měl o posunu vlaků tušení, přišel na vlak tradičně o 15 minut dříve do Braníka, takže mu neujel. Patří totiž do generace, která ještě před vlakem chodila včas si sednout do čekáren.

Další nešvar, který se rozšířil při výlukách na Dobříš, je ten, že vlaky jsou nahrazeny autobusy ze stanice Praha – Zbraslav a nezajízdíjí obsluhovat žst. Měchenice, takže cestující z Měchenic mají dva měsíce dopravní púst. Z Dobříše se do Měchenic vůbec nedostanou. Prý za tím stojí stěžovatelé z obce Měchenice, které obtěžoval autobus NAD na úzké silniční směru Bojanovice. A bylo jim vyhověno! Dnes je možné všechno. Léta tam autobus při všech výlukách

jezdil a nikomu to nevadilo. Nová doba – kde kdo má větší právo, než veřejné blaho, než veřejná doprava. Při dlouhodobé výluce na Dobříš bude mimo jiné změněno zabezpečovací zařízení v žst. Dobříš – z mechanického ústředního stavědla na JOP. Zaměstnanosti se to naštěstí nedotkne. **Martin Kubík**



Os 2015 relace Praha hl. n. – Dobříš vjíždí na první kolej v žst. Dobříš, 1.8.15.57 h, další Os 2015 přijede na Dobříš až v polovině října, když to dobře dopadne. Stav jakoby nikdy nekončících dlouhých výluk na síti Správy železnic pokračuje i v roce 2020. Je sice dobře, že se tratě opravují, ale není toho trochu moc? Dříve se tratě opravovaly průběžně za provozu, to však ještě existovaly party místních traťováků, znalých místních poměrů. Ty byly jako „neproduktivní“ téměř všude zrušeny.



Na snímku z října roku 2016 odpolední Os vlak 26805 relace Moldava v Krušných horách – Most vjíždí z Mikulovského tunelu. V budoucnu by zde mohla být intervalová přeshraniční osobní doprava v relaci Most – Holzhau/Freiberg zajišťována moderními nízkopodlažními motorovými jednotkami. Již v současnosti jsou na dvou párech Sp vlaků relace Děčín/Ústí n. L. – Moldava v Krušných horách (v současné době v úseku Teplice v Čechách – Moldava v Kr. h. nahrazeny náhradní autobusovou dopravou) nasazovány motorové jednotky řady 844 RegioShark polské provenience.

## K obnovení přeshraniční železniční dopravy Moldava v Krušných horách – Holzhau

V současné době probíhají jednání ohledně obnovení přeshraniční železniční dopravy Moldava v Krušných horách – Holzhau (na německé straně chybí 8 km trati), jež bylo přerušeno v roce 1945. Do konce letošního roku by Německo mohlo mít hotovou studii proveditelnosti. Předpokládána hodnota tohoto projektu, který by měl být spolufinancován z Evropské unie, je 15 – 20 milionů eur. Tento záměr se začal

iniciovat již v devadesátých letech minulého století, přičemž v roce 2008 byla podepsána společná mezinárodní deklarace České republiky a Svobodného státu Sasko. Aktivita se však zastavila v roce 2009 kvůli tehdejší hospodářské krizi. Nyní je tento plán opřášen a starostové obcí na obou územích si od něj slibují zvýšení turistického ruchu v této oblasti. **Tomáš Martinek**

## MD chystá další znevýhodnění nejen u režijek

V tzv. koncepci veřejné dopravy a jízdového návrhu ministerstvo dopravy (MD) převedení režijek ČD na SJT, tedy na svůj tzv. jednotný tarif pro více dopravců. Neuvádí však, že se ve skutečnosti o jednotný tarif nejedná, protože vůbec neřeší přepravní u zavazadel, např. jízdnicích kol. MD to zjevně pro usnadnění své práce nechává nadále jen na dopravcích. Bylo by tak nově nutné kupovat si přepravní u každého dopravce a každou jízdu zvlášť, což by se kromě nekomfortního odbavení poněkud prodláždilo. Přepravní zavazadla bylo ještě nedávno pevnou součástí režijek, nyní existuje alespoň za příplatek a následně by se mělo v síťové podobě kvůli zpátečnickému a nekoncepčnímu postojí MD zru-

šit úplně, a to i ve vlcích ČD? Podotýkám, že toto se netýká jen režijek, ale také IN100, protože MD s obdobou v rámci SJT nepočítá, resp. pouze bez zavazadel, pro která nemá být možné si sifovou jízdenku ani dokoupit! Švýcarský systém jízdového, kterým je SJT údajně inspirováno, to pochopitelně umožňuje. Evidentně je tak cílem MD vyhnat další frekvenci z vlaků, ty mají zřejmě sloužit jen cestujícím s malými příručními zavazadly, tedy už nikoliv např. těm, kteří kombinují ekologickou železniční a cyklo dopravu. Jako by nestačilo, že se již „podařilo“ nevhodnou tarifní politikou převést většinu nákladní dopravy na silnici se všemi negativními důsledky, nezvládnutou liberalizací trhu osobní dopravy se nyní pokračuje. **-sh-**

## Spolupráce výpravčí – strojvedoucí

Na trati v úseku Praha – Radotín – Beroun je železniční svět ještě ve stavu, jako jej znali generace železničářů: elektromechanika vzor 1907 repasována v 60. letech, ale podstata zůstává zachována dle vyznění z počátku 20. století. Elektromechanika je spolehlivě zabezpečovací zařízení, které funguje za každého počasí. Beznásledková MU u Černošci z počátku července neměla s funkcí elektromechaniky nic společného, hradla byla vypnutá z činnosti a změněna na elektromechaniky nezábezpečené hlásky. Takže „zasvěcení“ diskutují z různých dopravních webů spíjající nad zastaralým zabezpečovacím zařízením na trati 171 neměli samozřejmě pravdu. Nehody z poslední doby mají jeden společný základ – rozsáhlá vyluková činnost, která vypíná zabezpečovací zařízení a vše závisí zcela na lidském faktoru. Elektromechanika jako taková je nejlepším zabezpečovacím zařízením v historii železnic. Přehlízet dnešní dobu nemůže, protože není „in“, doba se změnila, ať to stojí, co to stojí, a proto budeme žít již



napřítště jen elektronicky. „Doba to žádá, doba to vyžaduje,“ jak kdysi zpívala pražská kulturní skupina Hudba Praha alias Jasná Páka. Na snímku je vidět spolupráce výpravčího „in natura“ v žst. Revnice se strojvedoucím KŽC (R 1270) lokomotivy 749.259-8 (T 478.2065) vyrobené v roce 1970 v ČKD Praha. R 1270 mimořádně zastavil v žst. Revnice z dopravních důvodů, neboť se konala vyluka jedné traťové koleje Revnice – Dobřichovice. Někteří MU by šlo zabránit i obnovu výpravování vlaků výpravčím všude tam, kde je ještě obsazen, je to sice práce navíc, ale kdo byl zvyklý vlaky vypravovat, kdysi mysl, že to k funkci výpravčího zcela jasně patří, než rozhodli evropská (?) předpísání jinak. Možná do říše snů patří i nápad obsadit všude výpravčí peronisty i na tratích DOZ, ale kde vzít v dnešní době lidi, že? **Martin Kubík**

## Zbytečná omezení traťové rychlosti

Na polním přejezdu P5700 (trať 210 mezi Kamenným Přívozem a Prosečnicí) nebylo až do tzv. revitalizace trati v roce 2015 žádné omezení traťové rychlosti (50). Paradoxně po rekonstrukci a osazení přejezdů s dosavadními omezeními traťové rychlosti kvůli nevyhovujícím rozlehlostým poměrům bylo na uvedeném přejezdu omezení rychlosti naopak nově osazeno (TOR 30) obousměrně a na přílehlé cestě k přejezdu vyznačeno omezení délky silničního vozidla na zbytečné velkorysých 15 m. Kdyby se zde omezení této délky snížilo na zhruba 6,5 m, nebylo by nutné traťovou rychlost omezovat vůbec. Pro delší vozidla by zůstala možnost kvalitnějšího přejezdu přes sousední P5701 (přimo u zast. Kamenný Přívoz).

Další příklad na uvedených tratích je P5693 (TOR 30 ve směru Chrásť nad Sázkou – Krhanice), kde není omezení délky silničního vozidla vyznačeno vůbec, i když se dle katastrof jedná o slepou soukromou cestu, jakýsi neoficiální příjezd ke dvěma chatám, kam stejně žádné dlouhé vozidlo nezajede, resp. se zde otočí. Uvedené objekty mají oficiální přístup od silnice II/106, nikoliv od trati. Minimálně vyznačení příslušné maximální délky silničního vozidla odpovídající hodnotě nesnížené traťové rychlosti společně s odstraněním TOR (trvalé omezení rychlosti) by zde bylo vhodným řešením. **Štěpán Hálek**

## Fantomový osobák

Dle tabulky na webu szdc.cz nejede. Dle tabulky stejného typu na webu poved.cz jede. Dle vyhledávacího nejede, ale aby se dojelelo jinudy oklikou, tak se musí vyjet z Prahy či Plzně ve stejný čas. Dle všech souhrnů o obnově dopravy v kraji v době povirové je, a to přesně od 23. 6. V aktualitách Povedu není pro datum 23. 6. žádná zpráva, přitom na jiné dny najdeme i detaily typu nedodržení návaznosti spojů. Podle původně plánované výluky na trati v těchto dnech ještě jezdit neměl. Výluka, která měla sahat od června do srpna, ale skončila mnohem dříve. Pokud v seznamu výluk není dotčená trať zmíněna, pak by jezdit mohl. Ale nejíždí. Během výluky byly některé spoje v relaci Holýšov – Pobežovice zrušeny zcela, jiné nahrazeny autobusem, ale aby to nebylo tak jednoduché, tak ne v celé trase. V úseku Holýšov – Staňkov byly odřeknuty bez náhrady. Cesta do Horšovského Týna nebo sousedních zastávek je dobrodružná už při plánování.

Cestující ze směru od Plzně se jistě bude v Holýšově z mlichovského expresu rozhlížet, zda někde dopravními články slibovaný přípoj obsluhovaný RegioMousem nepřehlídí, ale stejně pojede o hodinu dle přes Domažlice a Pobežovice. Několik párů vlaků na trati 182 prostě obnoveno nebylo.

Jak ale došlo k celému tomu chaosu? Nebylo to náhodou tak, že kraj se rozhodl tyto spoje zrušit kvůli očekávaní snížené frekvence, a zapomněl aktualizovat své tabulkové řady? A tím si toho mnohé jiné zdroje nevšimly? Když předtím nejíždily kvůli viru a pak kvůli výluce, která byla navíc ukončena v jiný termín, tak by je mohla veřejnost snáze oželeť...

Určitě se dá místo kopírování tabulek umístit na web odkaz na tabulky aktualizované, tedy web (dosud) SŽDC. Nejspíš by tak cestujícím odpadlo pátrání po osudu fantomového Regio-Mousu na „Týnské lokalce“. **Vít Patrák**, informátor železniční dopravy

# Zapomenuté výročí

20. srpna 2020 tomu bude 175 let ode dne, kdy královská Praha přivítala v odpoledních hodinách první parostrojní vlak, vypravěný téhož dne z královské Olomouce. Sídlní město Českého království získalo železniční spojení s císařskou Vídní.

Před 25 lety v této době vrcholily přípravy na oslavy 150. výročí zahájení provozu na dráze Olomoucko–pražské. S odstupem času lze konstatovat, že něco bylo děláno „poněkud amatérsky“, zejména ve srovnání s oslavami 150. výročí příjezdu prvního vlaku do Brna v roce 1989, nicméně s větším zaujetím, bez zbytečného administrativního papírování, bez překážek ze strany tehdejšího vrcholového vedení ČD. Leč oslavy v roce 1989 byly v poněkud jiné době, organizovány z úrovně tehdejšího FMD (Federální ministerstvo dopravy), sice již odděleného od vrcholového článku podnikového řízení – vznik státní organizace Československé státní dráhy k 1. 7. 1989, nicméně přípravy probíhaly mnohem déle. Kdo mohl tušit, že za několik měsíců dojde ke zhroutení tehdejšího politického režimu. Takže „ruka páně“ byla otevřená, jak po stránce finanční, tak politické. Do Brna jezdil po dobu oslav každý víkend z Prahy zvláštní vlak a trasu přes Havlíčkův Brod bylo reálně možné na „zastaralé trati“ ujet letmo za 2.50 h. V současnosti se přes Havlíčkův Brod jede se zastávkami cca o 40 minut déle, přes Českou Třebovou je doba jízdy i přes modernizace kratší „jen“ o 15 minut. Po vzniku samostatné ČR a zřízení Ministerstva dopravy ČR byly „ministrskému aparátu“ podobné aktivity lhostejné. Konec konců i tehdejší ministr dopravy PhDr. Jan Stráský dal před účasti na oslavě a jízde zvláštním vlakem přednost předání jednoho z mnohých 12 pohárů vítězům motocyklové Grand Prix České republiky, konané současně v Brně. Pravda, TV přenos šel do celého světa. „Košem“ pozvání tlumočeném Ing. Zenklem dal i tehdejší prezident Václav Havel.

nafilmovat a nafotit. V České Třebové proběhlo dozbrojení všech lokomotiv a výměna pořadí. Čas příjezdu obou vlaků se příliš nelišil od doby příjezdu vlaků v roce 1845. Jako „předvoj“ obou vlaků přijela na Masarykovo nádraží parní lokomotiva 422.025 „Arcivévoda Karel“.

Součástí oslav byla také akce Českého rozhlasu „Dobré jitro s Janem Pernere“ v ranních hodinách následujícího dne – 21. srpna vysílaná z jedoucího vlaku pod pracovním názvem „Den poté“. Jednalo se o pořad původně plánovaný na červen – v rámci výročí dráhy Olomoucko–pražské, leč v důsledku tragické události u Krouny zrušený, resp. odložený na srpen. Pondělí „poté“ se hodilo. Vyjmečné totiž bylo, že poprvé a zřejmě naposledy v dějinách nejen české, ale i evropské železnice byl vlak kategorie EC tažen parní lokomotivou. Nápad na první pohled poněkud „zřetřelý“, nicméně mnohé věci se projednávají zcela neformálně, často mimo kanceláře, skutečně u piva. Sešli se totiž lidé naladěni na stejnou myšlenkovou vlnu, což umožnilo realizovat zdánlivě bláznivé nápady. S odstupem mnoha let lze říci, že vzhledem k předpokládanému politickému vývoji české železnice – cítili, že půjde co do rozsahu o poslední akci podobného charakteru. Provoz i infrastruktura byly součástí jednoho celku, byt ve formě divizionálního uspořádání. Všichni – byt rozdílných profesních názorů – hráli na jedné straně



**S výstavbou Olomoucko–pražské dráhy se začalo v Chocni, v místě, kde trať prochází nejnáročnějším terémem. S ražením dvoukolejného tunelu se začalo v roce 1843. Dnes již zde tunel nenajdeme, koncem čtyřicátých let minulého století byl při rozšiřování choceňského nádraží snesen a nahrazen hlubokým zájezdem.**

sledujících letech odstěhovalo do Vršovic a na Odstavné nádraží v Michli. 150. výročí dodnes připomíná nápis na komině někdejší kotelný. I ten má v plánech budoucí výstavby železničního muzea své dny sečteny. Součástí oslav bylo vydání řady publikací, různých upomínkových předmětů.

S pravděpodobností hraničící s jistotou lze říci, že oslavy 150. výročí Olomoucko–pražské dráhy konané v roce 1995 byly co do rozsahu poslední akcí tohoto druhu. Jak po stránce finanční, tak po stránce technické. Především parní lokomotivy zúčastnily se tehdejších oslav jsou dnes v neprovozním stavu, zpravidla coby majetek a exponát NTM. Důvod je patrný – propadlé kotelní prohlídky. „Kotelní zákon“ je neúprosný – zprovoznění vozidel by stálo desítky milionů korun, a to bez ekonomické návratnosti. Rovněž nezbytné technické zázemí postupně zaniklo, nebo je omezeně použitelné. Mnozí zastárlí, mnozí odešli do železničářského nebe. Generace se vyměnily. Ačkoli je mezi současnou generací železničářů i v zájmových spolecích dost zapálených jedinců, doba se změnila.

Konec konců, dalo se to pozorovat o několik let později. Na 1. 1. 1999 připadlo 150. výročí zahájení provozu na trati z Brna do České Třebové, nicméně ve výroční den připomínka žádná. Jako v roce 1849, kdy c. k. erár, ještě pod vlivem události revolučního roku 1848, tiše, bez oslav, zahájil provoz. Pravda, o tři týdny později – 21. ledna byla na uvedenou trať zahájen provoz v elektrické trati. V roce 2005 jsem 20. srpna odpoledne zavítal na „Masaryčku“, časově v době 160. výročí příjezdu prvního vlaku, resp. deset let „poté“, a nic... ani ze staničního rozhlasu připomenutí této události.

Vyhlédač pana Google nenašel ke dnešnímu dni zmínku o tom, že by se Správa železnic či České dráhy nějak chystaly na připomenutí tohoto výročí. S „dobou koronavirovou“ to nesoúvisí. A co za dalších 25 let? Vzpomene si někdo na dvousté výročí?

**Miroslav Zikmund,** emeritní mluvčí organizačního štábu oslav 150. výročí zahájení provozu na dráze Olomoucko–pražské



**Osobnost stavitele Olomoucko–pražské dráhy připomíná základní kámen ve zdi choceňského nádraží. Choceňské nádraží se stalo Janu Pernerovi osudné, 9. září 1845, krátce po otevření tratě, se mu zde při jízdě vlakem stal úraz, na jehož následky zemřel.**

Vzpomínám si, že ve velmi komorním duchu proběhlo připomenutí 150. výročí příjezdu prvního vlaku do Přerova.

S přípravami oslav 150. výročí se začalo „poněkud pozdě“, v září 1994. Vrcholovým šéfem organizačního štábu byl ustanoven náměstek generálního ředitele Ing. Jan Zenkl. Rozhodlo se, že nějaké centrálně řízené monstroslavy konány nebudou, bylo ponecháno na aktivitách železničářských silných oblastí, co budou považovat za vhodné. Z úrovně centra se aktivity koordinovaly, aby se pokud možno termínově nepřekrývaly v jednotlivých regionech a především historická vozidla mohla být postupně prezentována na více místech. Organizovala se propagace, včetně zahraničí. Na historický den 20. srpna 1995 připadla neděle a pro tuto příležitost byla z Olomouce do Prahy vypravěna dvojice zvláštních vlaků. Protokolární vlak 10400, vedený dvojicí lokomotiv 498.022 a 498.106, sestavený z restauračních vozů s cateringem poskytovaným JLV, a. s., salonního vozu prezidenta Masaryka pro zahraniční hosty s doprovodem a odborným výkladem Ing. Jiřího Sedláčka. Pro veřejnost byl vypravěn „fotovlak“ 10402 vedený dvojicí lokomotiv 475.179 a 387.043. Tento vlak jel v části trati před vlakem 10400, aby „fotouši“ měli možnost si jej

hříšit za společný tým. Nelze opomenout ani dispečerský aparát, který musel bravurně zvládnout neočekávané provozní situace neboť mimořádné události v podobě neschopnosti parních lokomotiv se vyskytly i během oslav. Rychlostní rekordmanka 498.106 se během noci z vrátila z Prahy do České Třebové, kde si odpočinula a ráno vystřídala během několika minut svoji mnohem mladší sestřenicí v čele vlaku. Pro úplnost je třeba dodat, že napájení průběžného kabelu zajišťoval „vytápěcí kotlík“ zařazený na konci vlaku – turnusová E lok. Pro brněnského Albatrosa to byla pravděpodobně demiéra v podobě rychlosti 120 km/h v čele vlaku, obdobně se jednalo o „poslední“ Dobré ráno Českého rozhlasu vysílané z jedoucího vlaku.

Následující víkend byl ve znamení velké přehlídky lokomotiv, zejména parních, v uzlu Česká Třebová – využilo se „smyčky“ na ranžiru, jichž se zúčastnili hosté ze Slovenska se svými historickými skvosty. Lokomotivářům do organizace přehlídky nikdo „z centra“ nekibicoval, dokázali se dohodnout sami. Všem šlo o společnou věc.

Po Olomouci a České Třebové se pak další etapa odehrávala v Praze. Součástí byly jízdy zvláštních vlaků do okolí Prahy s parními lokomotivami. Svým způsobem to bylo i důstojné rozloučení s depem na Masaryčce, které se v ná-



**Centrem oslav, které se konaly před 25 lety 20. srpna 1995, se stalo Masarykovo nádraží v Praze, kam z Olomouce dorazila dvojice zvláštních vlaků tažených parními lokomotivami.**

# Od konce července jezdí na osobních vlacích mezi Šumperkem a Jeseníkem motorová jednotka GTW Stadler

Motorové jednotky GTW Stadler představují významné zvýšení komfortu a kvality při cestování i v práci strojvedoucích. Motorová jednotka GTW Stadler 646.020 od firmy Bombardier (946.020–4 ABP + 646 020–7 DDB + 946.520–3 Bpd) jezdí od konce července na osobních vlacích mezi Šumperkem a Jeseníkem. Podle plánu byla po zprovoznění čtvrté jednotky řady 646 jedna z nich (aktuálně zde jezdí jednotka 646.020) od pondělí 20. července nasazena na trať Šumperk – Jeseník – Javorník ve Slezsku. „**Ta v současné době obsluhuje pracovní dny celkem 10 spojů. Její plánovaný průměrný denní běh na regionálních osobních vlacích je skoro 200 kilometrů,**“ potvrdila tisková mluvčí Českých drah Vanda Rajnochová. „Nové vozidlo“ ale budí u cestujících neúvěru, lidé se bojí do vlaku nastoupit, protože se domnívají, že jde o vlak jiné společnosti, nebo zkušební jízdu. „**Prostě ten vlak neznají,**“ řekl jeden ze železničářů. „**Vlak je v korporátních barvách Českých drah, jsou na něm uvedena loga,**“ označila mluvčí obavy cestujících za neopodstatněné. „**První ohlasy ze strany strojvedoucích i cestujících na tento vlak jsou pozitivní a vlaky GTW Stadler představují významné zvýšení komfortu a kvality při cestování i v práci strojvedoucích. Cestující hodnotí pozitivně především pohodlné sedáčky, klimatizaci a nové bezbariérové vakuové toalety, ty lze například používat i při pobytu vlaku ve stanicích,**“ dodala.

**Motorová jednotka GTW Stadler 646.020 čeká v Jeseníku na svůj odpolední spoj.**



tující s kočárky tak vzniká při nastupování/vystupování nepříjemná překážka v podobě schodu, k jehož překonání potřebují imobilní cestující cizí pomoc. „**V případě nástupišť s nižší nástupní hranou se náš vlakový doprovod snaží být maximálně nápomocný cestujícím při vystupování a nastupování do vlaku,**“ poznamenala Vanda Rajnochová dále.

Vedle Jeseníka (provozní soubor Sever) jsou jednotky Stadler aktuálně nasazeny i na trati z Olomouce do Drahanovic (provozní soubor Haná). Celkem čtyři jednotky GTW Stadler České dráhy zprovoznily vlastními silami. Výběrové řízení na dodavatele kompletní modernizace všech 12 jednotek GTW Stadler pro Olomoucký kraj v současné době probíhá. „**Poté budou jednotky vybaveny LCD monitory, přibude Wi-Fi připojení, elektrické zásuvky pro nabíjení drobné elektroniky a nové bude například čalounění sedadel,**“ uzavřela mluvčí Českých drah s tím, že po provedené modernizaci bude na Šumperku a Jeseníku jezdit téměř polovina z 12 jednotek řady 646 GTW Stadler.

Michael Mareš



**Motorová jednotka 646.015 čeká v Šumperku na výsledek výběrového řízení na dodavatele kompletní modernizace.**

## O jednom experimentu v Brně

Cestující, jedoucí ve vlaku z Brna hlavního nádraží směrem na jih, spatří vpravo u mostu přes řeku Svratku zdánlivě osamělý výškový dům. Ten zde stojí v pořadí jako třetí panelák v Brně již téměř 60 let a je někdy ne zcela správně spojován se železnicí. Železnice však tento výškový dům pro své potřeby vůbec nestavěl. Jeho stavbu měl na svědomí v letech 1960–1961 tehdejší n. p. Pozemní stavby, které ho stavěly pro město Brno. Jedná se o experiment (jak byl dům oficiálně nazýván), který dostal po několika letech od jeho dostavění přívlastek „dům hrůzy“.

Od počátku 50. let minulého století se hledalo řešení výstavby obytných domů s použitím betonu. V několika větších městech naší tehdejší republiky se stavěly experimentální prototypy panelových domů, některé již upadly v zapomnění. V městě Brně to byl první panelák v Černých Polích, jehož projekt se příliš nepovedl a mohl být postaven pouze jako čtyřpodlažní. Druhý panelák stojí v Pisárkách a třetím je dále popisovaný. Ten se stavěl litím kvalitního betonu, vyrobeného přímo na místě, do posuvného bednění. Tento experiment se velmi brzy dostal do povědomí nejen brněnských lidí. Nebylo se čemu divit, neboť stavba působila na tu dobu velmi moderním dojmem.

Město Brno se touto stavbou všemožně chlubilo, v roce 1961 v něm byla dokonce uspořádána výstava výstavky. Proto i pozdější připomínky nájemníků tohoto domu se po 10 letech velmi rychle šířily. Tato někdejší brněnská chloubka se pak začala nazývat domem hrůzy. Poplatné tehdejší době, bylo snahou problémy spojené s tímto obytným domem co možná nejvíce utajit. Snahy o utajení neustály ani tehdy, když již byli nájemníci z tohoto domu neodkladně vystěhováni. Zdůvodnění tehdy bylo z dnešního pohledu až pošelité. Uvádělo se, že dům není vhodný

k bydlení, neboť je blízko hluché železnice, blízko rušné pozemní komunikace a v blízkosti uhelných skladů s velkým množstvím uhelného prachu. I když tato tvrzení byla pravdivá, pravými důvody však nebyla. Jakmile se zjistilo, že tato lidva zdůvodnění neobstojí, muselo se s „pravdou“ ven.

Ovšem byla to opět lež, podle které došlo ke změně v podloží stavby a dům se začal naklánět. Snad by se později opravdu tento výškový dům naklonil, ale zřejmě celá až na zemi. Ovšem ze zcela jiných příčin. Tím pravým důvodem totiž byly četné praskliny zvenčí, a hlavně uvnitř domu, neboť ten se svojí vlastní váhou začínal rozsedat. Nájemníci byli vystěhováni a nastal problém, co dále s touto stavbou. Podle odborníků bylo tím odvážnějším řešením dům snížit o několik pater, podle těch méně odvážných se měl dům celý rozebrat.

Snad patřilo k tehdejší době nepřiznat žádnou, ani tuto chybu, a bylo rozhodnuto dům opravit. Hledalo se tehdy ze strany města Brna, především bytového hospodářství, řešení, nebo spíš způsoby, jak se této nepovedené stavby chytit zbavit. Nakonec se to městu podařilo a pro dům začal „nový život“ u jiného vlastníka. Město nabídlo dům tehdejší státní železnici k využívání jako ubytovny, pokud si ho opraví.

Stěžejní dnes zjistíme, zda tehdy železnice, jak se říká „skočila na lep“, anebo to bylo tiše domluveno. Faktem však bylo, že železnice dům nějakým způsobem získala a opravovala pro svoji potřebu k využití pro ubytovnu. Předpokládalo se, že zde najde ubytování až 200 pracovníků při opravách tratí, tunelů a při různých výlukách. Železnice pak investovala do úprav domu 1,5 milionu korun, což nebylo tehdy zrovna málo. Tím to však nekončilo, stavba pak zlobila ještě mnoho roků, byla využívána jen částečně, aby se nezvyšovalo její zatížení. Dá se říci, že problé-

my ustaly až na počátku 90. let, kdy díky novým technologiím byl dům konečně opravdu opraven. Pro opravy tohoto věžáku také posloužily zkušenosti s klasickými paneláky typu „G“, kterých stojí v republice spousta.

Dům na Křídlovické stojí dodnes a na přívlastek „dům hrůzy“ si vzpomene již jen málokdo. Železnice již není tak hluchá, pozemní komunikace v jeho blízkosti zřejmě nevádí, uhelné sklady v blízkosti již nejsou, a tak může být dům opět používán k bydlení. Někdejší strach spávatv tomto výškovém domě pomínil a dnes je plně obsazený nájemníky.

Miroslav Vaněk, Brno



**Brněnský dům hrůzy opět slouží nájemníkům.**