

# Kandidáti OSŽ na funkci člena Dozorčí rady Českých drah, a. s.

## Vladislav Vokoun (59 let),

I. místopředseda OSŽ, předseda PV OSŽ při ČD, a. s.,  
stávající člen Dozorčí rady Českých drah, a. s.

Vladislav Vokoun je absolventem železničního SOU Křmlov. Později si doplnil středoškolské vzdělání ekonomického směru zakončené maturitou a dále absolvoval nástavbové studium managementu a další vzdělávací programy. K železnici nastoupil v roce 1977 a pracoval v železniční stanici Přerov a až do svého zvolení předsedou ZO OSŽ v roce 1991 působil ve funkci vlakvedoucího.

V olomoucké OROS byl členem za sekci dopravy a přepravy až do svého zvolení výkonným tajemníkem OROS Olomouc v roce 1993. Z titulu funkce byl po celou tuto dobu členem Ústředí OSŽ a Představenstva OSŽ až dodnes. Po vzniku krajských samospráv byl členem Rady hospodářské a sociální dohody Olomouckého kraje a byl rovněž členem pracovních komisí ministerstva práce a sociálních věcí pro mzdy, platy, důchody a související otázky, což dle potřeby vykonává dodnes. Od svého zvolení na IV. sjezdu OSŽ v roce 2005 v Nymburce vykonává funkci předsedy Podnikového výboru OSŽ při ČD, a. s. Do této funkce byl opětovně potvrzen na nedávno konaném VII. sjezdu OSŽ. Z titulu své funkce mimo jiné vede kolektivní vyjednávání na Českých drahách. V DR ČD, a. s., působí druhé volební období.



kroky ve prospěch firmy a zaměstnanců musí udělat tak, a ne jinak. Nutno však konstatovat, že po většinu času panovala při jednáních dělná, konstruktivní atmosféra a bylo přijato velké množství pozitivních rozhodnutí ve prospěch společnosti.

### Proč kandidujete a co bude vaší prioritou v případě znovuzvolení?

Z titulu funkce předsedy Podnikového výboru OSŽ při ČD, a. s., je to de facto moje povinnost vůči členské základně. Navíc mám tuhle firmu rád a chci pracovat ve prospěch její i všech zaměstnanců. Zástupci zaměstnanců sice tvoří tzv. přehlasovatelnou menšinu, přesto se nám, jak jsem již řekl v předchozí odpovědi, v minulosti mnohdy dařilo přesvědčit většinu o přijetí spousty pozitivních rozhodnutí ve prospěch firmy a zaměstnanců. Klasickým příkladem je, že jsme např. přesvědčili management a ostatní členy DR, že je nutno každoročně schválit Podnikatelský plán ČD, a. s. (klíčový dokument) až po podpisu podnikové kolektivní smlouvy. Nemusím snad zdůrazňovat, jak to někdy bylo těžké. Zvláště za vlády některých ministrů dopravy. Mojí prioritou tedy logicky bude prosazovat a obhajovat zájmy firmy a jejich zaměstnanců, tedy vše, co bude v zájmu rozvoje a prosperity. Nedílnou a zásadní součástí je samozřejmě kontrolní činnost.

### Jak se díváte na své dosavadní působení v Dozorčí radě ČD, a. s.?

Musím říci, že uplynulá období byla bezesporu náročná. Každý, kdo trochu sleduje média, zjistí, že mimo standardní práci musíme v DR velmi často obhajovat a bránit podnik a zaměstnance vůči necitlivým krokům a rozhodnutím státních orgánů. Zasedání dozorčí rady se konala s výjimkou období prázdnin minimálně jedenkrát za měsíc. Zároveň jsem členem majetkové komise, takže to znamená dvojnásobný počet jednání. Prakticky pokaždé jsem se musel „prokousat“ stovkami stran textu různých materiálů a vést konzultace s příslušnými odbornými zaměstnanci, abych si mohl vytvořit ucelený názor pro své rozhodování. Věřte, že někdy se mi rozhodovalo velmi těžko. Zvláště v případech, kdy rozhodnutí mohlo mít nebo mělo dopad na zaměstnance. Samozřejmě jsem vždy prosazoval eliminaci těchto dopadů, nebo hledání cesty, jak jim zamezit. Role zástupce zaměstnanců byla navíc v uplynulém období komplikovaná v tom, že majitel (stát) neustále obměňoval své zástupce v dozorčí radě. S každým novým členem přišel jiný názor (někdy bohužel žádný) a jiný pohled na fungování a směřování Českých drah. Mnohdy to pak znamenalo dlouhé hodiny vysvětlování, proč se některé

## Antonín Leitgeb (60 let)

tajemník PV OSŽ při ČD, a. s.,  
stávající člen Dozorčí rady Českých drah, a. s.

Narodil se 5. 10. 1958 v Kyjově. Základní devítiletou školu absolvoval ve Veselí nad Moravou, poté začal studovat na Střední průmyslové škole elektrotechnické ve Staré Ture, obor automatizační systémy řízení. Tuto školu ukončil maturitní zkouškou v roce 1978. V témže roce udělal přijímací zkoušku na VUT Brno, fakultu elektrotechnickou, a nastoupil na řádné denní studium, které po absolvování dvou semestrů bohužel ukončil.

Po absolvování základní vojenské prezenční služby nastoupil do zaměstnání. Na Českých drahách pracuje od ledna roku 1984, začal jako průvodčí manipulačních (Mn) vlaků v žst. Veselí nad Moravou, po dvou letech začal pracovat jako vlakvedoucí Mn vlaků, od roku 1998 vykonával funkci komandujícího.

V roce 1989 se aktivně zapojil do čistoty odborového hnutí a následně byl zvolen do závodního výboru ve funkci jednatele. Na podzim roku 1999 byl zvolen předsedou ZO OSŽ žst. Veselí nad Moravou. V průběhu svého funkčního období byl zvolen členem OROS Olomouc, členem Rady předsedů Brněnské oblasti. Po III. sjezdu OSŽ byl zvolen za člena Ústředí OSŽ a člena RR DaP, po odstoupení z funkce územního tajemníka Romana Onderky v prosinci 2006 byl zvolen na jeho místo územního tajemníka pro jižní Moravu a kraj Vysočina. Z titulu této funkce se stal i členem Představenstva Ú OSŽ a členem Podnikového výboru OSŽ při ČD, a. s. Na Podnikové konferenci ČD, a. s., v květnu 2013 post tajemníka potvrdil a na Podnikové konferenci ČD, a. s., v květnu 2017 opět obhájil.

Je ženatý od roku 1984, má dvě děti – dceru Terezu, která vystudovala VŠ a v současné době je již nezávislá, dále má syna Antonína, který rovněž vystudoval VŠ, a je již také nezávislý. Manželka pracuje u ČD, a. s., jako vlakvedoucí osobních vlaků.

Nikdy nebyl členem žádné politické strany. Nikdy nebyl trestán a ani proti němu nebylo vedeno trestní stíhání. Zájmy: hra na kytaru, jízda na kole, lyžování.

### Čím jste se především zabýval během svého působení v Dozorčí radě ČD, a. s., a co vás čeká v příštím období?

Během svého působení v Dozorčí radě Českých drah, a. s., jsem se mnohému musel přiučit, např. o hnacích vozidlech, osobních vozech, o cenách nemovitostí a v ne-



poslední řadě i o ekonomice firmy. Nedílnou součástí byla také účast v jednotlivých výběrových komisích, např. na rekonstrukce osobních vozů. Byl jsem také členem Majetkové komise DR ČD, a. s., která připravovala podklady pro vlastní jednání DR ČD, a. s. Zkušenosti, které jsem získal během svého působení v provozu, mi pomáhaly při rozhodování i při vysvětlování některých záležitostí členům DR ČD, a. s., jež mnohdy ovlivnilo pohled na probíranou problematiku.

Pevně věřím, že mé působení v DR ČD, a. s., nebylo z mé strany promarněným časem a že jsem svým přínosem pomohl k rozvoji firmy a že i já mám malý podíl na znovunavrácení hrdoti všem zaměstnancům ČD, a. s.

V případě, že budu opětovně zvolen členem DR ČD, a. s., budu nadále zodpovědně pokračovat v započaté práci pro ČD, a. s., a budu se snažit o jejich další rozvoj. Mým velkým snem a úkolem do budoucna je prosazení změny postoje státu vůči firmě s ohledem na IV. železniční balíček a liberalizaci trhu. V neposlední řadě jsme s kolegou Vokounem jedinou konstantou v Dozorčí radě ČD, a. s., při častých personálních změnách jak ve vedení ČD, a. s., tak i v Dozorčí radě ČD, a. s.

# Kandidáti OSŽ na funkci člena Dozorčí rady ČD Cargo, a. s.

## Radek Nekola (54 let),

místopředseda OSŽ, předseda PV OSŽ ČD Cargo, a. s.,  
stávající člen Dozorčí rady ČD Cargo, a. s.

Radek Nekola je absolventem Středního odborného učiliště technického Praha a Střední dopravní školy Praha, obor řízení provozu. V roce 1981 nastoupil na tehdejší Československé státní dráhy, kde v DKV Ústí nad Labem pracoval jako mechanik motorových vozidel. Od 1. 12. 2007 je zaměstnancem ČD Cargo, a. s., a je uvolněn pro výkon funkce předsedy Podnikového výboru Odborového sdružení železničářů ČD Cargo, a. s. Současně vykonává i funkci místopředsedy OSŽ.

### Můžete krátce zdůvodnit svoji kandidaturu?

V mém případě se jedná o obhajobu funkce člena Dozorčí rady ČD Cargo, a. s., kde jsem již od počátku vzniku společnosti. Již několikrát jsem musel vysvětlovat členům dozorčí rady, nově jmenovaným valnou hromadou, ale i novým členům vedení společnosti předchozí rozhodnutí a strategická směřování dozorčí rady, která byla přijata a jejichž revidování by přímo ohrožovalo nastartovanou restrukturalizační firmu. Za celé své volební období jsem nebyl nikdy spojován s žádnými kauzami, které byly medializovány a vyšetřovány. Kandiduji znovu také proto, že nejsou ještě dokončeny všechny projekty, které, jak věřím, posunou naši firmu do ještě silnější pozice na evropském trhu. I proto, že jsem členem největší odborové organizace působící u naší firmy.

### Proč by vás měli zaměstnanci volit?

Moje předchozí zkušenosti v Dozorčí radě jsou umocněny tím, že jsem s ČD Cargo, a. s., prošel i krizový stav, kdy se museli na jednáních dozorčí rady přijímat důležitá existenční rozhodnutí k udržení naší firmy doslova při životě. Myslím si, že naše přijaté kroky byly správné, ku prospěchu většiny zaměstnanců. Během všech jednání dozorčí rady jsem vždy usiloval o vyváženost mezi rozvo-



jem ČD Cargo, a. s., a benefity zaměstnanců. A věřte tomu, že tato rozhodnutí nejsou vždy jednoduchá. ČD Cargo, a. s., vykročilo správným směrem a rád bych tento směr v budoucí dozorčí radě udržel. Odborové sdružení železničářů vytvořilo tým kandidátů na členy dozorčí rady. Rád bych v něm uplatnil své zkušenosti, spojené s fungováním dozorčí rady.

## Bc. Marta Urbancová (41 let),

tajemnice PV OSŽ ČD Cargo, a. s.

Bc. Marta Urbancová absolvovala Střední průmyslovou školu železniční v Šumperku, obor železniční doprava a přeprava. Po maturitní zkoušce v roce 1995 nastoupila jako tranzitér-připravář v Ostravě, dále pak jako vozový disponent a nákladník pokladník. Od 1. 7. 2009 je uvolněna pro výkon funkce tajemnice Podnikového výboru Odborového sdružení železničářů ČD Cargo, a. s. V roce 2012 dokončila vysokoškolské vzdělání titulem bakalář na Slezské univerzitě Opava, obor Sociální politika a sociální práce.

### Můžete krátce zdůvodnit svoji kandidaturu?

V ČD Cargo, a. s., jsem od jeho vzniku. Pracovala jsem v provozních funkcích na Moravě a nyní jako tajemnice OSŽ řeším vztahy mezi zaměstnavatelem a zaměstnanci. Můžu říci, že není vždy jednoduché vysvětlovat našim členům, proč a co vedlo zaměstnavatele k určitým krokům, vše je v ČD Cargo, a. s., spojeno se vším, legislativa, zákony, vyhlášky apod. Chci poznat v širším smyslu, jak podnik funguje, chci porozumět ekonomickým záležitostem. Svou kandidaturu jsem zvažovala také před pěti lety, ale myslím si, že ten správný čas nastal až nyní.

### Proč by vás měli zaměstnanci volit?

Po dobu mé činnosti ve společnosti ČD Cargo, a. s., jsem poznala práci provozních zaměstnanců a při práci odborového funkcionáře jsem měla možnost seznámit se i s prací managementu. Věřím, že mohu svou praxí a znalostmi přispět ke stabilitě ČD Cargo, a. s., a ke zlepšování pracovních podmínek. Záleží mi na tom, abychom měli spokojené zaměstnance, aby měli odpovídající moderní



benefity a aby ČD Cargo, a. s., při plánování myslelo právě na ně.

Chci se dále učit a rozvíjet. Ráda bych přispěla k rozhodování a schvalování stanoviska dozorčí rady k předloženým záměrům představenstva společnosti. A v neposlední řadě si myslím, že jako žena můžu vnést do problematiky nový pohled.

Na základě rozhodnutí jediného akcionáře při výkonu působnosti valné hromady ČD Cargo, a. s. (Představenstvo ČD, a. s.), ze dne 24. 9. 2018, která bez řádného zdůvodnění změnila stanovy ČD Cargo, a. s., a tímto usnesením snížila počet zástupců zaměstnanců v Dozorčí radě ČD Cargo, a. s., Podnikový výbor OSŽ ČD Cargo, a. s., hlasoval a rozhodl o nominaci výše uvedených kandidátů.

## Prosíme, přijďte k volbám a podpořte nás.



# Gabriela Poletinová, dívka z plakátu: Dělán tu práci ráda

**Když něco máte mít, tak to dostanete!**

Vlakvedoucí Českých drah děláte téměř deset let - 1. dubna 2009 jste v Rakovníku nastoupila jako vlakvedoucí Českých drah. Jak se z vlakvedoucí stane stevardka railjetu?

Když jsem dělala vlakvedoucí v Rakovníku a potom i na Kladně, měla jsem takový sen - napadlo mě: proč jsem se neučila lépe, mohla jsem teď být letuškou! Ale to bych předně musela dohlédnout na cizí jazyky, odpověděla jsem si. A představte si, co mi ti tam nahoře udělali, teď nemyslím vedení Českých drah, ale ten vesmír, co je nad námi. Mám teď pracovní smlouvu jako vyšší stevard vlaků railjet a pendolino, takže já v podstatě stevardkou jsem, protože doprová-



zím ty nejlepší vlaky v České republice (za což railjet opravdu považuju). Ale abych se vrátila zpět k vaší otázce. Vzpomínám, když jsem ještě jezdila na vlacích Kladno - Praha, kde je ta klientela víceméně stále stejná, jak mi jedna paní říkala: vy to můžete dotáhnout dál. Tehdy, myslím si, že to bylo někdy v roce 2009 nebo 2010, vypsalý dráhy výběrové řízení na stevardy vlaků railjet. Přihlásila jsem se, ale nespĺňovala jsem jednu podmínku - nepracovala jsem dva roky v profesi vlakvedoucí. Tehdy jsem té paní slíbila, že pokud to výběrové řízení vypíše znovu, že se přihlásím. A oni ho skutečně vypsalí! Jela jsem do Prahy, na hlavním nádraží zaklepala panu Fremrovi (náměstek ředitelky ZAP Praha) na dveře, a protože jsem upovídaná, tak jsem si s ním začala povídat (stejně) tak, jako si teď povídám s vámi.

Tak si podejte přihlášku, řekl mi pan Fremr, a já na to: ale já doma nemám ani tiskárnu. Tak si představte, on tu přihlášku našel, vyplnil a odvezl do Rakovníka. Na výběrové řízení jsem přijela o dvacet minut později, ale paní, která zkoušela němčinu, přišla ještě pět minut po mně, takže se nikdo nic nedozvěděl (úsměv). Na to jsem během čtrnácti dnů byla přefazena a za další měsíc, v dubnu roku 2011, jsem nastoupila do Prahy. Když něco máte mít, tak to dostanete!



„Cílem náborové kampaně Českých drah je oslovit ty uchazeče o zaměstnání, kteří z jakýchkoli důvodů o národním dopravci jako zaměstnavateli zatím neuvažovali,“ říká Petr Štáhlavský, tiskový mluvčí ČD, a.s. „Na trhu práce se pro tyto osoby chceme prezentovat jako perspektivní a stabilní partner. Aktuálně máme cca 2900 zaměstnanců u doprovodu vlaků v pozicích, jako jsou průvodčí nebo vlakvedoucí osobních vlaků, stevard atp. Potřeba zaměstnanců je aktuálně o několik málo desítek lidí vyšší. Je také třeba uvažovat perspektivně, budovat pozitivní image společnosti jako dobrého zaměstnavatele a počítat s přirozenou fluktuací zaměstnanců i s plánovanými odchody do důchodu nebo nečekávanými případy ztráty např. zdravotní způsobilosti atp. v budoucnosti.“

Prostě jste měla kliku...

Myslím, že ji mám dosud. Měla jsem dvě velké nehody s autem při cestě do práce. I na železnici mám dvě smutné příhody, občas míváme i smrtfáky. Dokonce jsem pravděpodobně jednoho sebevraha měla jako vlakvedoucí i na hlavním nádraží v Praze a velice si vážím toho, že cestující nic nepoznali. Bylo to při příjezdu, pod druhým vozem. Pan strojvedoucí tam nechtěl jít, ani průvodčí, tak jsem tam šla, posvítla si. Pán byl na dvě půlky, stav neslučitelný s životem. Tak kolegyně říká, hlavně musíme zachovat absolutní klid, cestující vyvedeme přední částí vlaku a nikdo se nic nedozví.

**Všichni jsme obyčejní lidé, malí mravenečci, kteří nejsou z vesmíru vidět**

A klid dokážete zachovat, i když s vámi jede černý pasažér?

Ano, v pohodě, komunikuji s ním úplně normálně. Musíte umět odhadnout, jakým způsobem na něj máte jít, to je strašně individuální. Na každého totiž platí něco jiného, mnohdy to jsou věci, které děláte podvědomě. Dokážu zastavit railjet v Praze v Libni a nechat cestujícího vystoupit, ale důležité je, aby ostatní cestující měli ten standard, který si zaplatili. Vlakvedoucí bohužel nemá taková práva jako pracovníci security, kteří to dělají podle svého nejlepšího svědomí a sekterými mám jen ty nejlepší zkušenosti: securitas budí dojem „dejte si pozor, jsem tady“, kdežto policista se spíše drží předpisů. Stalo se mi, že jsme měli ve vlaku velmi problematického cestujícího pod vlivem návykových látek, bylo to v Hranicích na Moravě, a byl jsem na vlaku pověřenou osobou, policista, který do vlaku přišel, se ptal cestujících, jestli mluvím pravdu. Tak kde to jsme?

Jak býváte s problémovými cestujícími úspěšná?

Myslím si, že mohu říct, že v 99 % případů vymůžu z cestujícího peníze za jízdenku, v jednom procentu ten cestující opouští vlak, co nejdříve to lze. Ale stává se mi, že vidím, že se cestující dostal do určitých problémů a snažím se mu naopak pomoci. Dokonce jsem jedné cestující zaplatila 320 korunovou jízdenku a ta paní mi ty peníze skutečně poslala. Ze zkušeností už poznáte, jak s cestujícími máte jednat. Všichni jsme obyčejní lidé, malí mravenečci, kteří nejsou z vesmíru vidět. S díky vzpomínám na pana Fremra a děkuji mu, že mi dal možnost dělat tuto profesi, a řeknu vám, proč. Na vlacích EC/IC a vyšších máte na cestující více času. Například, doprovázíte vlak Hungaria, zastaví v Kolíně, v Pardubicích, a pak až v Brně. Samozřejmě, že nejdůležitější je co nejdříve dát cestujícím přímou službu a zkontrolovat jejich jízdní doklady, ale pak máte prostor se jim více věnovat. Po těch letech už poznáte, jestli ten cestující má chuť komunikovat, nebo jestli se vás chce na něco - kolikrát i na něco velmi profesního - zeptat. Kolikrát mimoděk řeknete větu, která třeba toho cestujícího v životě posune dál. Uvedu jeden příběh za všechny: paní v České Třebové zjistila, že místo do Prahy jede do Brna. Ta paní byla na mrtvici, skoro se v tom vlaku psychicky složila, protože její vnučka zrovna slavila tři roky a ona to nestihne. Uklidnila jsem jí, že se nic neděje, že to nějak vyřešíme, že jí najdu spojení. Když jsem za ní přibližně za půl hodiny přišla znovu, protože soupravou musíte projít, aby se tam někomu něco nestalo, tak ta paní mi povídá: prosím vás dokoupím si jízdenku do Vídně! Teď jsem zase byla na mrtvici já: tak my tady před chvílí řešíme, jak vás dostat do Prahy a vy teď chcete jízdenku do Vídně? A paní povídá: Díky vám, že jste mě uklidnila. Mluvila jsem s manželem a manžel mi řekl: pořád děláš něco pro ostatní, udělej jednou něco pro sebe. Takže manžel jede za mnou, zamluvil ve Vídně hotel a my tam dneska přespíme.

To jsou zážitky, kdy jste šťastný z toho, že jste věci udělal tak, jak jste je udělal. Občas dokážete třeba pobavit celé kupé, ale to nejde dopředu napláňovat, někdy prostě taková situace nastane. Jsem třeba ráda, že mohu probouzet lidi ve vlaku.

Jízdenku, prosím! Úplně vidím ty nadšené tváře...

Ale tak jsem to nemyslela. Důležité je, když dokážete rozesmát lidi v první třídě. Například na vlacích EC, když jsme ještě jezdili na Horní Lideč, často jezdí cestující z České Třebové do Olomouce. Představte si, že vezete pány, kteří každé ráno cestují z Třebové do Olomouce a mají ty své životky a celou cestu přemýšlejí o tom, co je ten den čeká a co mají ještě vyřešit, a teď do toho vstupím já s kontrolou jízdních dokladů, a najednou vidím ten nádherný východ slunce a naprosto bezprostředně zareaguji: ó, to je úžasné. A v tom se všichni podívali tím směrem, kterým jsem se dívala já, a najednou jsem cítila, jak našli v sobě to, co tam je, co se dennodenně děje kolem nás a my to nevidíme.

My si - bohužel - nevíme absolutních maličkostí, které jsou pro náš život hrozně důležité. Od té doby vždy, když nastupuji v České Třebové, říkají, že se mnou se nedá spát. (smích).

Hezký příběh..., možná ale z něj nebudou vaši nadřízení nadšeni?

Proč myslíte?

Že namísto kontroly jízdních dokladů sledujete východ slunce...

Já stihnu obojí! Kromě kontroly jízdních dokladů je nesmírně důležitý i kontakt s cestující-

cím, umět si na něj najít aspoň vteřinu, za všech okolností, a věnovat mu část té energie, kterou v sobě mám. Kdyby se na mě usmál jen sto lidí za to, že se na ně usměji já, tak to stojí za to. A tato profese vám dává tuto možnost, proto jsem do toho šla.

Ta práce je překrásná, ale i velmi psychicky náročná, pokud ji chcete dělat dobře. Snažím se proto svůj volný čas využít co neefektivněji tak, abych dobila baterky. Nejcennější na světě je čas, a po něm spánek, tyhle dvě věci ničím nenahradíte.

Jak jste se vlastně stala tváří náborové kampaně Českých drah?

Zavolal mě pan Joska (Ing. Josef Joska je manažerem ZAP Praha), zda jsem ochotná do té náborové kampaně jít, že potřebuji někoho nad čtyřicet let. A já jsem řekla ano, a to i z toho důvodu, že jsem přesvědčená, že mnoho lidí ani netuší, že tu profesi mohou i v tomto věku vykonávat. Pozitivní na člověku, který je nad čtyřicet let, je to, že už má většinou velké děti, o rodinu je postaráno a on má čas na to mít proměnlivou pracovní dobu. Takže jsem panu Joskovi řekla: Udělám všechno pro to, aby České dráhy měly další vlakvedoucí.

Někdy v průběhu srpna mi pak pan Joska volal znovu a říkal, že se mám připravit: make-up a správnou ústrojovou kázeň. Tak to se musím omluvit, odpověděla jsem mu. Make-up jsem nikdy v životě nepoužívala, prostě jsem taková, jaká jsem, a ústrojová kázeň je pro mě samozřejmostí.

**Mám velmi zodpovědné cestující**

Takže sečteno, potvrzeno: pochopil jsem, že dráha vás baví, že máte ráda lidi...

...a že tahle práce je pro mě v současnosti velmi náročná, protože když měsíčně uděláte jednu nebo dvě směny navíc, často zvažujete, jak skloubit profesní a osobní život. I vy musíte někdy dobíjet baterky.

Když doprovázíte vlaky maďarského typu, kde funguje šedesát procent věcí tak, jak má, a vy vozíte stále stejné lidi, osmkrát, desetkrát do měsíce, a dokola jim musíte opakovat, že jim nemůžete pomoci, to je ubíjející. Ale dělán tu práci ráda. Já vždycky říkám cestujícím, že kdyby naše republika byla tak zodpovědná, jako jsou zodpovědní cestující ve vlacích, které já doprovázím, tak jsme nejlepší stát na světě! Mám velmi zodpovědné cestující, kteří mají z 99 % jízdenky správným směrem a za správnou cenu a když náhodou ne, tak to společně vyřešíme ke spokojenosti obou stran.

To, že vozíte zodpovědné cestující, ale není přece vaše zásluha?

Ale je, a nejen moje, ale i mých kolegů, a víte proč? Protože jsme důslední vlakvedoucí, kteří kontrolují jízdenky. Kdybychom jízdenky nekontrolovali, tak by ti lidé takhle důslední nebyli.



Udělám všechno pro to, aby České dráhy získaly další vlakvedoucí, říká Gabriela Poletinová.

Když lidem dáte volno, tak pak toho zneužívají. Vzpomínám, když jsem ještě dělala pod Kladnem, že jsme jezdili z Hostivice do Zličína, a ze Zličína dál na Smíchov už se jezdilo bez průvodčí. Jednou se mnou jela jedna paní, která pokračovala dál na Smíchov a já jí hledala spojení. Šla jsem tehdy, v tom munduru, za ní do toho motorového vozu, že jí dám to spojení, a teď jsem viděla to zděšení těch cestujících, protože neměli jízdenky a báli se, že budu dělat kontrolu. Důslednost je hodně důležitá, bohužel i na nás, na vlakvedoucí.

To jste mi připomněla jeden postřeh. Když si tady v Praze byli zástupci různých železničních spřávků, zástupci průvodčích, a mluvilo se o úrovni cestování, přístupu cestujících k průvodčím, zazněla i jedna zajímavá myšlenka. Když přijede v Česku panták na neobsluzovanou zastávku, kde stojí dav lidí, tak lidé čekají, až vystoupí průvodčí, aby utíkali na opačný konec vlaku, aby nemuseli platit. Zástupce německých průvodčích to chvíli poslouchal, pak nechápavě zakroutil hlavou a pravil: Já tomu nerozumím, u nás čekají cestující, až vystoupí vlakvedoucí, aby šli k němu. Máte i vy stejnou zkušenost?

Na osobních vlacích z 80 % ano, na vlacích vyšší kvality z 95 % ne. Ale já toto nezažívám, na vlacích EC/IC jezdí jiná klientela. A když už se to stane, tak to samozřejmě vždycky vyře-

## Životní příběh Gabriely Poletinové: Jak jsem se stala stevardkou Českých drah

Gabriela Poletinová (45 let), stevardka vlaků railjet a pendolino

Můj příběh by mohl být pro spoustu lidí docela zajímavý. Na dráhu jsem se dostala před dvaceti lety díky své bývalé tchýni. Do té doby mě nikdy nenapadlo, že bych měla mít něco společného s vlaky. Prostě mi to nepřišlo tak úžasné jako práce mojí babičky, která dělala zdravotní sestřičku. I já jsem chtěla pomáhat lidem, nicméně jsem se hned po střední škole vdala, narodil se mi syn, a když jsem pak po mateřské dovolené hledala nějaké uplatnění, tak mi moje bývalá tchýně řekla o profesi, která se nazývá závorář.

Nastoupila jsem v železniční stanici Peruc (PO Louny) jako signalistka. To je úžasná profese, máte spoustu času i na své vlastní myšlenky, můžete zamyslet o tom, co vlastně v životě chcete dělat, jaký smysl váš život má, čeho chcete dosáhnout. Jsem člověk, který velmi přemýšlí o tom, proč věci fungují tak, jak fungují.

Po nějaké době jsem z Peruce přešla do Loun na pozici vyhybkář, což je profese zcela odlišná - to je práce, která je mnohem náročnější, chodíte venku a musíte se stoprocentně soustředit. Tehdy jsem si řekla: nedala by se ta má energie využít lépe? A bohužel, nebo spíše bohužel, šla jsem odemknout výměnu, špatně jsem šlápla a zlomila si nohu. To se opravdu nedá napláňovat!

Poté jsem několik let pracovala jako tranzitér-připravář, poté znovu jako signalistka v Chlumčanech u Loun, jenže přišla modernizace a já během tří měsíců přišla o práci. 1. 4. 2009 jsem nastoupila jako vlakvedoucí v Rakovníku. Tak se mi splnil můj sen. Už když jsem dělala signalistku v Peruci, přemýšlela jsem občas o tom, jak by bylo krásné v tom vlaku jezdit jako vlakvedoucí, ale pan přednosta PO Louny mi tehdy řekl, že mi práci vlakvedoucí nedá, protože mu budu svádit strojvedoucí.

Ano, jsem velmi upovídaný člověk, jsem velmi usměvavý člověk, i proto velmi ráda pracuji s mužskými kolegy, protože většina z nich není na ženy, a tím pádem oni vědí, že jsem taková pořad, že to není z toho důvodu, že bych mužům něco naznačovala.

šim, respektive mám dostatečně dlouhou dobu na to to vyřešit.

Mimochodem, už jste se na náborovém letáku viděla?

Ano, bohužel, nebo bohudík? U GŘ ČD na březí je dokonce velký billboard, pak jsou letáky v metru, na hlavním nádraží, i v CityElefantech, viděla jsem se i na letáčku, v Břeclavi dokonce za mnou přišli dva supervizoři s prosbou o autogram (smích).

Takže jste slavná, cítíte se být celebritou? Ne, cítím se jako člověk, který by rád lidem otevřel srdce.

Mimochodem na letáku slibujete zájem o práci u Českých drah spoustu výhod...

Jojo, ptají se mně kolegové, kde máte ty týdny dovolené (úsměv), ale to já nevím, mně to nikdo neřekl. Ten text jsem neviděla dřív než na tom letáku.

Přesto, kdybyste mohl z toho letáku mluvit, co byste lidem, kteří o tu profesi mají zájem, řekla?

Máte-li chuť dělat profesi, která je úžasná, tak přestaňte přemýšlet, jestli ano, nebo ne, a jděte do toho. Když člověk nikdy nic nezkusí, nikdy nic nezíská. Michael Mareš



## Petr Rádl: Moje kritika nesměruje proti dráze, ale má za cíl zlepšení jejích služeb

Jako dlouholetý zákazník a dlouhá léta i zaměstnanec Českých drah vidíte tomuto podnikovi trochu takřkajíc „pod pokličku“, což dáváte najevo různými kritickými připomínkami, mimo jiné také v časopise **Obzor**. Jak tedy vidíte svými očima současnou situaci Českých drah na trhu železničních dopravců?

Dráhu (ČSD a ČD) jsem posuzoval a posuzuji jako cestující již od roku 1955, dvacet let jsem na ní (s desetiletým přerušením) i pracoval (cestovní kancelář ČD, později informátor), takže si myslím, že o dráze něco vím. Je spravedlivé přiznat, že České dráhy se v posledních letech hodně zlepšují. Na druhé straně si myslím, že za tímto zlepšením je hlavně snaha vyrovnat se konkurenci, především soukromých dopravců (Regiojet, Leo Express, Arriva). Často se ale musím ptát, proč ČD nikdy nepřejdou s něčím novým pro cestující první, proč vždy až za čas po Jančurovi. Škoda také je, že v nemalém počtu případů ČD nové služby zákazníkům často zavedou a za čas opět zruší (jen namátkou: nápoje k jízdenkám nad 200 km v pokladnách pražského hlavního nádraží, sleva na ceně jízdenky při nákupu v automatu a na internetu a další). Nicméně ČD jsou určitě rozhodující silou v oblasti osobní přepravy na naší železnici.

**Kritizujete pomalou obměnu vozového parku, leckdy nevyhovující vybavení vozů, nedostatky v informování zejména cizinců a další nedokonalosti, což mnohdy nahrává konkurenci. Nejste přítom v kritice Českých drah až příliš zaujatý? Vždyť při srovnání jejich služeb s minulostí je nutné konstatovat zásadní pokrok v mnoha směrech.**

To bezesporu. Stále jsou však věci, které je nutné zlepšovat a dbát přitom na to, aby České dráhy „neusnuly na vavřínech“. Co podle mých zkušeností image Českých drah vůbec nepomáhá, je fakt, že se nazývá národním dopravcem a mnohé služby a vlaky se nazývají anglicky – proč se například půjčovna kol musí jmenovat ČD Bike, cestovní kancelář ČD travel? atd., atd. Moje kritika nesměruje proti dráze (ať již ČD, či SŽDC), ale má za cíl zlepšení jejích služeb. Určitě jsou mnohé věci, které lze pochválit, jsou však i věci, které zasluhují kritiku. Ostatně „dob-

ré zboží se chváli samo“. Příkladem může být třeba fakt, že České dráhy jsou zatím jediným dopravcem, který přepravuje a půjčuje jízdní kola. Rozhodně si myslím, že tato služba má budoucnost, jen je třeba ji neustále zlepšovat a držet krok s dobou.

Pojďme od kritiky Českých drah k nedostatkům, které jsou na straně SŽDC. Není jich málo – například: proč se musí proudy cestujících k vlakům a od vlaků na pražském hlavním nádraží neustále střetávat, občas klopýtat přes kyblé zachycující kapající vodu ze střechy po dešti, jak někdo může postavit v Čerčanech „vlastovku“ nad nástupištěm, kde prší na cestujícího z obou stran? Proč není možné na hlavním nádraží barevným pásem označit cestu k pokladnám ČD třeba modře, k autobusu na letišti třeba žlutě a cestu na nástupiště třeba jasnou zelenou, to nechápu. V jednom z článků o tiskového mluvčího SŽDC bylo, že v nařízení EU proti hluku u koridorových tratí je určena výška protihlukových stěn na 75 cm. Proč je na hlavní trati dvoumetrová a na Tábor snad třímetrová?

**Jednou z věcí, které rovněž kritizujete, jsou lavičky na nádražích.**

Ano, rád bych například věděl, kdo navrhuje lavičky s prohlubněmi a bez opěradel, kde se dlouho drží voda, na koridorové zastávky. Možná, že je to prkotina, ale změna by mohla pomoci k tomu, aby naše děti a vnuci seděli na normálních lavičkách, co byly dřívě. Příkladem může být zastávka v Pyšelicích (trať Praha – České Budějovice), kde cestující po dešti musí dlouho čekat, dokud sluneční teplo nevysuší napršenou vodu v prohlubních laviček. Voda po dešti zůstává na sedáku lavičky nejdéle, všude je už dávno úplně sucho. Dalším nesvárem mohou být lavičky bez opěradel, ale proti těm „vanám“ by se to možná dalo „skousnout“.

**Pokud tedy náš rozhovor na závěr shrme: jak vidíte budoucnost Českých drah a železnice obecně?**

Jak jsem již odpověděl výše: chce to více vstřícnosti, dobrých nápadů, být stále nejméně krok před konkurencí, nebát se inovací, držet krok s dobou a brát si dobré příklady ze sousedních železnic. A také naučit se přijímat kritiku –



například v mém případě by měla sloužit k tomu, aby se ČD posunuly vpřed. Prakticky celý život jsem pracoval na dráze a tak určitě nejsem jejím nepřitelem.

Děkuji za odpovědi.

Miroslav Čáslavský

**Poznámka redakce:** Nežkrácený rozhovor s Petrem Rádlem i s vyjádřením Českých drah a SŽDC si můžete přečíst na webu OSŽ v rubrice Rozhovory.

Na kritiku Petra Rádla reagovali Michal Štěpán, člen představenstva Českých drah, a Pavel Tesař, tiskový mluvčí SŽDC. Nežkrácený text jejich vyjádření je možno si přečíst na webu OSŽ.

### České dráhy: Rozhodně neusínáme na vavřínech

Michal Štěpán: Modernizace vozového parku ČD je dlouhodobý a rozsáhlý proces, a rozhodující míru v něm hrají dlouhodobé smlouvy (od státu na dálkovou dopravu a od jednotlivých krajů na regionální dopravu), které umožňují masivní investice, stabilizaci financování a čerpání dotačních titulů. Z tohoto důvodu se systematická modernizace v větším měřítku rozjela právě až před zhruba deseti lety. Za tu dobu se

investovalo do nákupu nových a modernizace starších vozidel včetně dotací více než 44 miliard korun. České dráhy rozhodně „neusínají na vavřínech“ (jak tvrdí pan Rádl) – je celá řada služeb, které konkurenční dopravci nemají vůbec, nebo se v tomto směru snaží České dráhy dohonit (slevové výhody, související s In kartou, čipové karty a zejména novinku – dopravní kartu s MAP strukturou v mobilu, která umožňuje cestování bez jakéhokoliv papírového dokladu, či karty). Mnohé nedostatky nejsou vždy zaviněny ČD, ale jsou důsledkem špatné práce dodavatelů, u nichž ČD předpokládaly férové jednání. Následně sice řešíme sankce, ale to nám ztracené zákazníky zpět nepřivede. A víme také, že jsou věci, jejichž zlepšení je v našich rukou a snažíme se o to. Jsme si totiž vědomi, že za vozové závaždy, dopady výlukové činnosti a další provozní mimořádnosti „pyká“ především náš zákaznický personál.

### SŽDC: Musíme dodržovat normy

Pavel Tesař: Z dlouholetých zkušeností dobře víme, že není možné se zavděčit každému cestujícímu. Jsme rádi za jakékoliv věcné připomínky, které mohou vést ke zlepšení cestovního komfortu pro naše zákazníky. Při modernizaci železničních tratí však musíme dodržovat technické normy, které přesně stanovují celou řadu parametrů pro nové stavby. Problém spousty nádražích je pak vandalismus anebo pravidelný výskyt bezdomovců. Tomu se například podřizují použité materiály a tvary laviček, o nichž se v rozhovoru rovněž hovoří.

—čas—

## Z Ústí nad Orlicí do Polska bez přestupu, bez ČD?

V Obzoru č. 16 z 13. srpna 2018 jsme se mohli dočíst, proč i v jízdním řádu 2018/2019 budou muset cestující, kteří chtějí cestovat do Polska přes Lichkov, i nadále přestupovat. Nutno podotknout, že v článku bylo citováno jen vysvětlení ze strany ČD a částečně MD ČR, které se vlastně ve věci možného zavedení přímého spojení mezi Prahou a Wrocławem ani moc nesnaží. Ve zmiňovaném článku nezazněla stanoviska dalších zúčastněných stran, kterými jsou Krajský úřad Pardubického kraje, Dolnoslezské vojvodství a polský dopravce Koleje Dolnośląskie (KD), o kterém bylo zmíněno jen to, že nemá dostatek elektrických jednotek. O tom, jak to asi je ve skutečnosti, svědčí určitý počet odstavených elektrických jednotek KD o víkendech. Minimálně o víkendech tak mohlo být přímé spojení z Ústí nad Orlicí do Polska realizováno.

A že to nepůjde ani v příštím roce, asi krajským politikům lhostejně úplně není, protože se jen pár dní po zveřejnění článku „Z Ústí nad Orlicí do Polska i nadále s přestupy na hranicích“ v Obzoru č. 16 objevila na webových stránkách Krajského úřadu Pardubického kraje tisková zpráva, ve které Pardubický kraj informuje o zahájení jednání se společností Leo Express, která je v úzkém kontaktu s polským dopravcem, se kterým by paralelně mohla zajišťovat mezistátní přímé spojení bez nutnosti přestupu na hranicích. No uvidíme, jak to celé dopadne. Aby to nakonec nebylo bez přestupu a bez ČD.

Martin Kalousek

## Vysokopodlažní pokrok

Provoz na městské lince Roztoky – Libeň – Hostivař dozná zásadních změn. Již ho nebudou zajišťovat nízkopodlažní vozidla ČD, ale vysokopodlažní motory z 80. let společnosti Arriva. A to po dobu tří let. Současně se stanovuje termín na zprovoznění výtahů na nádraží v Roztokách na datum za tři roky s tím, že za dva roky se začne.

SŽDC si jistě dobře uvědomuje, že dřív to není prioritou, když po celou dobu bude asi čtyřicet procent spojů ve stanicích „bariérových“. Říkal jsem si, jestli si tuto náhodou uvědomují také vedoucí představitelé Roztok, konkrétně místostarostka, jež bere načasování přestavby jako úspěch, a současně pořádá předvolební politikou akci s prezentačními jízdami zdarma „novým“ vysokopodlažním motorákem. Vydal jsem se tedy vyjasnit si věci přímo v terénu.

Na místě jsem ihned pochopil, že pocit střetu zájmů ohledně nízkopodlažnosti jsem vyvolal až já svými dotěrnými dotazy. Akce byla zaměřena především na sladkosti zdarma, takže se nelíšila od dětského dne provozovaného konkurenčními politickými stranami.

Zato jsem se dověděl pár zajímavých detailů: motory Arrivy vyvinou oficiálně vyšší rychlost, ale přitom dle předloženého řádu pojedou trasu Libeň – Roztoky o dvě minuty déle, než dosud regionova ČD. Údajně jde pouze o návrh jízdního řádu, ale copak šest dní před uzavěrkou se může výrazně lišit od konečné verze?

## Vyšší, střední a nižší kvalita

Slovník našeho národního dopravce nás, cestující, stále překvapuje. Typy vlaků jsou v angličtině. Kdyby nám to dopravce neřekl, tak nám ani nedojde, že cestujeme v ohromujícím vagoně a zdánlivě normálně vypadající vlak je vlakem vyšší kvality. Tak pokud některý cestující jezdí celý život na trati z Prahy do Hradce Králové, tak by měl mít možnost cestovat vlakem nižší kvality třeba za nižší cenu, nebylo by to logické, za vyšší kvalitu si připlatit?

16. června jsem jel vlakem údajně vyšší kvality z Prahy do Kynšperka nad Ohří, což mimochodem trvá stejně jako z Prahy do Berlína, což je možná 2x tak daleko. Ve vlaku ani tam, ani zpátky, který byl také vyšší kvality, nebyla služba ČD Minibar, mimochodem ani průvodčí nevěděl, ve kterých službách pro cestující spočívá vyšší kvalita vlaku na této trati.

Před časem jsme s kamarádkou cestovali do Mariánek, už jsem zapomněl, co tam nefungovalo, ale nějaká jiná kvalita nebyla k nalezení. Také bych trochu polemizoval s názorem vysokopostaveného představitelů ČD, že novému nádraží v Karlových Varech by jistě sloužilo pendolino. Jednak prostor pro cestující je dost omezený, budova je postavená ve stylu 70. let, připomíná Prágerovy stavby v Praze a tratová rychlost z Ústí do Chebu je pro pendolino tragicky nízká.

Petr Rádl

### Reakce tiskového mluvčího ČD

České dráhy při označení různých kategorií vlaků vycházejí jak z mezinárodních zvyklostí,

tak z domácích tradic. Proto jsou některé spoje označeny kategoriemi jako např. EuroCity, railjet atp. Označení odlišuje různé typy spojů podle kvality, služeb na palubě vlaku, rychlosti, množství zastavení a dalších parametrů. Na druhou stranu bylo před několika lety nutné upozornit také na měnící se kvalitu u rychlíků, které mají pověst nepohodlných vlaků sestavených ze starých východoněmeckých vozů typu UIC–Y bez jakýchkoli úprav, lidově označovaných „koženka“. Velké množství těchto vlaků je dnes ale sestaveno ze stejných vagonů, které používají spoje EuroCity, InterCity nebo Expressy. Vzhledem k dalším parametrům, například trase, počtu zastávek atp., však nebylo smysluplné tyto spoje označit těmito kategoriemi.

Pro odlišení vlaků sestavených z moderních vozidel komfortu EC/IC proto byly některé rych-

líky, ve kterých je kmenová část nahrazena moderními a komfortními vozy, označena jako rychlík vyšší kvality (Rx). V případě linky R5 Praha – Ústí nad Labem – Cheb, která jezdí přes Kynšperk nad Ohří, jsou zařazeny modernizované vozy přesunutých z EC/IC vlaků typu Bpee, multifunkční vůz Bgdmee a také moderní vozy ABmz (typ UIC–Z) původem z Rakouska. V příštích měsících bude do těchto vozů instalováno také wifi připojení k internetu jako nová služba. Vzhledem k tomu, že většina rychlíků je už dnes sestavena z modernizovaných nebo moderních vozů a u zbývajících jsou nebo během krátké doby budou nasazeny reparaované vozy z bývalé NDR s omlazeným interiérem, novým textilním polstrováním atp., dojde ke sloučení kategorií rychlík a rychlík vyšší kvality.

Petr Štáhlavský

## Cesta kolem Negrelliho viaduktu je dlouhá jako sama oprava

Jak známo, Negrelliho viadukt se rekonstruuje a náročná oprava se protáhne. Jak jsem zjistil pochůzkou kolem žst. Praha–Bubny, dovažejí se zcela nelogicky kameny na výměnu poškozených dílů kamiony. Řidič kamionu na můj dotaz odpověděl velmi stručně: „Vozí se to z Německa.“ Z jakého lomu, jsem nezjistil, ani to nebylo na dostupných stránkách firmy Hochtief a jejich subdodavatelů, kteří výměnu kamenů provádějí. Dále je zarážející, že kameny nevozí po železnici, přitom od Bubence by to šlo přímo do torza žst. Praha–Bubny.

S výlukami se v letošním podzimu opravdu roztrhl pytel. Do 25. října je nepřetržitá „výluka výluky“ v úseku Praha–Bubny, Vltavská až Praha–Velešlavín, současně je i výluka Praha–Smíchov, Severní nástupiště – Praha–Zličín! Jen co si lidé zvykli na Vltavskou, již jsou hnáni

do Velešlavína, a to přitom nezačala ani generální rekonstrukce Buštěhradské dráhy na léta uvažovanou rychlodráhu.

V Praze je poslední dobou vynuceným hitem vodní doprava pomocí přívozů. Například přívoz Holešovičká tržnice – Rohanský ostrov může využít i nejjeden obdivovatel rekonstrukce Negrelliho viaduktu, přitom se může občerstvit v stánku poblíž přívozové zastávky Rohanský ostrov pivem Křížek, vyráběným v pivovaru Kunratice, poté si prohlédnout budovu bývalé žst. Praha–Těšnov, Rohanský ostrov a dále navštívit v těsné blízkosti Negrelliho viaduktu nové veřejnosti zpřístupněná Karlínská kasárna, kde bylo ještě nedávno vojenské veličství Praha. Na bývalém „buzerplacu“ je instalován „Prastánek“, který vyrobil umělec Skála. Prastánek byl přenesen z Malostranského ná-



Bývalé St. 4 Praha–Masarykovo nádraží, stav 21. září 2018.

městí, kde byl loni jako upoutávka na Skálovu výstavu. V bývalém vojenském bazénu je výstava o přístěhovačích, v patře je biograf. Vstup do areálu je z ulice 1. pluku, přičemž si prohlédneme torzo vyhořelého stavědla 4 žst. Praha–Masarykovo nádraží, které bude také uvedeno do původního stavu jako kulturní památka.

Kdo chce podrobně sledovat renovaci Negrelliho viaduktu najde informace zde <http://www.rekonstrukce-negrelliho-viaduktu.cz/> a o Karlínských kasárnách zde <https://kasarnakarlin.cz/cs/taxonomy/term/13>.

Martin Kubík

Více snímků k tomuto textu najdete v rubrice „Cestujeme s Obzorem“ na [www.oszj.org](http://www.oszj.org).



... a to nejhorší naposled – zde stávala část Masarykova nádraží, včetně Rakety, kdese létakonala školení a zkoušky železničních zaměstnanců. Vše je pryč... Vyrastou zde budovy jako v Arábii.

## Arriva na městské lince, a co na to držitel IN 100?

Přihrávání dalších tras soukromým dopravcům se negativně podepisuje na trvalých zákaznických ČD, a s., kteří vydávají tisíce za roční zákaznickou aplikaci IN 100, či držitelům „režijek“, které již také nejsou za symbolickou cenu.

Řešení bych viděl jedině v tom, aby aplikace IN 100 a režijky byly uznávány na všech tratích v majetku SŽDC a to u všech (!) dopravců a aby tyto aplikace také vydávalo SŽDC. Aplikace by neplatily pouze na čistě soukromých tratích, kde dopravci patří i infrastruktura. Výsledek změn, kdy se již nikdo nevyzná, kde co platí, nevede k většímu používání veřejné dopravy, ale k návratu k individuální dopravě pro osoby, které se cítí diskriminovány.

Stejně tak nově zavedené slevy pro důchodce se zvláště v dosahu Pražské integrované dopravy (PID) stále chovají k železnici v PIDu diskriminačně, protože v autobusech PID jezdí důchodce léta zcela zdarma, a to i v trase např. Praha – Kutná Hora atp. Kutnou Horu uvádím záměrně, neboť by obyvatelé a dojíždějící do Kutné Hory zajímalo, kdy bude konečně trať z hlavního nádraží na město rekonstruována a elektrizována, aby jezdily v trase přímé vlaky z Prahy. Když to šlo do Milovic, proč ne do Kutné Hory? Martin Kubík



Oblíbený přívoz Holešovičká–Stvanice–Karlín, Rohanský ostrov – zastávka PIDu Rohanský ostrov.



# Oslavy Národního dne železnice, které tentokrát zavítaly do Střediska oprav kolejových vozidel ČD Cargo v Českých Budějovicích, musely nadchnout každého

Předně bych chtěl vzdát hold organizátorům Národního dne železnice, byť se všechno nepovedlo tak, jak bylo původně plánováno. Myslím tím páteční večerní nehodu ve stanici, jejíž následky se nepodařilo včas odstranit. I proto bylo slavnostní zahájení, původně avizované na 10. hodinu, zhruba o hodinu posunuto, i proto nejezdily zvláštní vlaky zpočátku tak, jak bylo v plánu, a spoj SC Pendolino dorazil z Prahy se zpožděním.

Národní den železnice se letos nesl ve znamení oslav 100 let Československa. Ostatně připomněl to i jeden z řečníků v rámci slavnostního zahájení na improvizovaném pódiu u velké rotundy – primátor Českých Budějovic Ing. Jiří Svoboda. „Železnice má v souvislosti s výročím oslav 100 let Československa velký význam. 20. 12. 1918 na českobudějovické nádraží přijel z exilu náš první prezident T. G. Masaryk a jeho první veřejné vystoupení bylo právě u nás v Českých Budějovicích na náměstí, i to si budeme někdy kolem 20. prosince připomínat. I proto tady máte šanci vidět tzv. Prezidentský vlak, je v dokonalém stavu. A kdyby vás to tady náhodou omrzelo, tak vedle probíhá den otevřených dveří Teplárny a Dopravního podniku.“ (Před českobudějovickým primátorem mluvil ministr dopravy Dan Ůok a předseda představenstva ČD Miroslav Kupec).

Českým drahám se po roce, jak to ve svém projevu zmínil Ing. Michal Štěpán, člen předsta-

vení ČD zodpovědný za osobní dopravu, podařilo opět pro široké spektrum návštěvníků připravit poměrně bohatý doprovodný program. „Tradičně máte k dispozici Svět historie, Svět změny, a pro nejmenší a naše budoucí cestující také Svět zábavy,“ uvedl. Také on poděkoval organizátorům za čas, který věnovali přípravě Národního dne železnice. „Hlavně se zde chce sklonit před desítkami, respektive stovkami nadšenců a fandů těchto krásných strojů, kteří se mnohdy ve svém volném čase věnují této technice a dělají všechno pro to, abychom s ní každý rok mohli vyjet.“

Hlavním autorem je Pavel Bek, který na knižce pracoval zhruba rok a půl. „Člověk přitom objevuje spoustu nových věcí, které ho v některých chvílích motivují jít dál a věnovat se historii drah hlouběji. V knize je i spousta zajímavých příběhů a osudů, které nám z dnešního pohledu možná připadají banální, ale které kdysi v dané době byly stěžejní, jako například česko-německý spor na železnici, a spousta jiných,“ poznamenal s tím, že „nejplodnější“ byl vždy ve chvílích odpočinku. „Některé věci se vám jako zážrakem najednou spojí, mozek není zatížen tím, že musí něco napsat. Vyjedete ven na kole nebo si jdete zaběhat a najednou vás začne napadat, že jste mohli tohle napsat tak a tohle jinak.“

Jméno Bek není v branži železniční historie neznámé. Pavel Bek je vnukem Ing. Jindřicha Beka, autora zabývajícího se lokomotivami a historií dopravy. Jindřich Bek už nežije, ale oba



Počet návštěvníků Národního dne železnice přesáhl třicet tisíc, přes den podle organizátorů navštívilo areál depa v Českých Budějovicích i železniční stanici České Budějovice 30 590 návštěvníků, noční show pak 620.



Na řadě míst a na řadu exponátů se stály fronty, výjimkou nebylo ani stanoviště „Bardotky“ 749.018-8.



Mezi návštěvníky, zejména mezi dětmi, byly hodně oblíbené závody drezin. Jezdilo se na čas na vzdálenost 70 m.



Autor knihy Historie státních drah 1918–2018 Pavel Bek (vlevo) v rozhovoru s primátorem Českých Budějovic Ing. Jiřím Svobodou.

V rámci slavnostního zahájení došlo i na slavnostní okamžik – křest knihy Historie státních drah 1918 až 2018, která komplexně představuje historii železnice od vzniku Československa. „Budeme rádi, když si knižku koupíte, v devíti kapitolách je v ní krásný přehled o vývoji české a slovenské železnice od je-



Kafemlejnek, parní lokomotiva 310.093, neúnavně pendlovala mezi depem a teplárnou.

jeho synové, otec i strýc, byli Pavlovými rádci. „Ano, konzultoval jsem to s nimi a v knize jsou použity i fotografie z dědova archivu, který je díky tomu, že se celý život věnoval historii železnice, poměrně bohatý.“

Akcím v českobudějovickém depu (SOKV Č. Budějovice, ČD Cargo) určité vévodila módní přehlídka historických lokomotiv, jak přehlídka lokomotiv a motorových vozů na točnách u obou rotund trefně popsali moderátoři Václav

Žmolík a Ondřej Blaho. Tleskalo se například rakouskému „Hrbounu“, lokomotivě 310.23 (lokomotiva byla vyrobena v roce 1911, v roce 1999 prošla důkladnou opravou v Českých Velenicích, mimochodem našich posledních dílnách pro opravy parních lokomotiv – dnes již zaniklých, kde byl vyroben zcela nový skříňový kotel; dnes je lokomotiva exponátem Železničního muzea – výtopny Strasshof), „točily“ se také 433.001 (jako provozní muzejní exponáty této řady jsou udržovány 433.001 v Brně a 433.002 NTM ve Valašském Meziříčí), 525.001 (neboli lokomotiva SONP č. 32, dočasně se používala i jako vytápěcí kotel a namísto zrušení a šrotace byla vytřívána pro vznikající železniční skanzen v České Třebové. Zprvu byla deponována v Chocni a po rozpuštění skanzeny se jako majetek NTM přestěhovala do Kořenova, kde byla v osmdesátých letech součástí expozice pod širým nebem. Odtud ji v roce 1992 odvezli členové vznikající Společnosti železniční, výtopna Veselí nad Moravou, kde roku 1994 začala sice dlouhá, ale celková a důkladná renovace. Po letech usílí se v roce 2017 podařilo lokomotivu uvést do provozního stavu), Stříbrnému šíp (M 260.0001) nebo Věžáku NTM (M 120.417).

Kafemlejnek 310.093 (lokomotivu 310.093 vyrobila První česko-moravská továrna na stroje v Praze Libni v roce 1901, jako výrobní číslo 63, dnes majetek Českých drah, DHV Lužná u Rakovníka) pak neúnavně pendloval mezi depem a teplárnou. Za zmínku určitě stojí i lokomotivy, které se nehnují z místa, jako například Vectron 383 006-4 (ČD Cargo podepsalo 13. dubna 2016 se společností Siemens smlouvu na dodání pěti třísystemových lokomotiv Vectron s opcí na další tři lokomotivy do konce roku, kterým Dražní úřad přidělil řadu 383), a nebo tři poštovní vozy. Své obdivovatele si kupříkladu našla i expozice FISAIC, tedy Mezinárodní federace pro kulturu a volný čas železničářů, jejímž hlavním cílem je organizace a kultivace zájmové činnosti železničářů ve volném čase (FISAIC je organizace zabývající se volnočasovými aktivitami železničářů, mimo jiné i s cílem propagovat železnici jako takovou).

V souvislosti s nehodou na nádraží návštěvníky zaujala i nakolejovací technika – pohotovostní montážní vozidlo MAN pro řešení mimořádných událostí na železnici, které je vybaveno hydraulickou nakolejovací soupravou Hoesch, s jejíž pomocí může osádka nakolejovat vykojené vozy a lokomotivy. Součástí vybavení je i speciální podvozek, který umožňuje přepravu vozidla s poškozeným dvojkolím.

Sečteno, podtrženo, oslavy svátku železničářů se vydařily! Tradiční oslavy kolejové techniky, které tentokrát zavítaly do Střediska oprav kolejových vozidel ČD Cargo a na nádraží v Českých Budějovicích, musely nadchnout každého.

Michael Mareš

## Vlečka na Mořinu žije 160 let a mohla by žít i vizí rozvoje

K 160. výročí Kladensko-nučické dráhy pořádala obec Mořina (vřelé díky!) na Den české státnosti a sv. Václava ve spolupráci se spolkem MAS Karlštejsko a Lomy Mořina, s. r. o., jízdu pamího vlaku s vlečkovou lokomotivou EP 1000 SONP Kladno 32 (ČKD Sokolovo, r. v. 1956). Jelikož byl v dopoledních jízdách problém s objížďením lokomotivy v dálkové řízených Nučicích a poté na úvrti v Hořelicích a nakonec objížďení v lomu Mořina, byla povolána na výpomoc Zamračená ČD, a. s., 749.250-7. Zájem lidí byl obrovský, do posledního vlaku z Mořiny se lidé sotva dostali.

V neprovozní části lomu byla otevřena muzejní expozice a procházka štolou až k bývalému lomu Malá Amerika, původně zvanému Školka. Štola zvaná „Budňanský překop“ byla ražena v letech 1910 až 1925, délka hlavní chodby je 1500 metrů s odbočkou 3000 metrů, štola slouží v zinním období jako zimoviště netopyřů. Doprava vozíků touto štolou byla ukončena v roce 1957, poté byly koleje odstraněny. Lomy Mořina téměř každý všední den vystavují ucelený vlak s vápencem na odsíření uhelných elektráren. 28. září byl přistaven k odsunu na 1. října šestnáctivozový vlak do žst. Březno u Chomutova pro elektrárnu Tušimice, ČEZ Tušimice či žst. Kadaň pro elektrárnu Prunéřov, v každém voze je naloženo 50 tun vápence.

Kladensko-nučická dráha byla v úseku Kladno – Hořelice zrušena k 1. 1. 1969, koleje byly



Kouzelný pohled ze štoly na lom Malá Amerika.

vytrhány, úsek Hořelice (Nučice) – Mořina byl uveden do provozu až v roce 1901, předchází část již v roce 1858. U obce Trmýně Ujezd ještě odbočka k dalšímu lomu, ta je však již léta mimo provoz, ale koleje leží. V nákladní Kuchař nakládá šrot firma KOVO SDS do železničních vozů, což je jistě pozitivní zpráva, firma má v obci Kuchař hlavní sídlo, jinak má dalších sedm poboček. Při mohutné se rozvíjející Pražské integrované dopravě by šla vlečka využít i pro osobní dopravu, třeba i se zajištěním do Trmého Újezdu, kde vlečka prochází centrem obce, stejně tak v Kuchaři či v blízkosti Kozolup. Ať to PID bere jako tip a ne vtíp!

Martin Kubík



Svět historie v takzvané velké rotundě SOKV České Budějovice: zleva T 478.3001, T 478.1148, T 478.1001, T 466.0286.



Parní vlak na Mořině navozuje v protisvětle průmyslovou atmosféru 60. let, 28. 9., 14.40 h.