



FOTO MICHAL MÁLEK

Víkendové radovánky na sněhu lákají lyžaře do vlaků

Díky projektu ČD Ski jezdí ve víkendových vlacích větší počet cestujících. Příležitostní i opětovní zájemci o lyžování tak pomáhají k většímu naplnění kapacity spojů, které jsou v zimních měsících využívány o něco méně než po zbytek roku. Již šestý rok tímto způsobem získávají naši zákazníci slevu na celodenní lyžování v partnerských centrech.

Víte, kdo nejvíc miluje zimu a sněh? Tedy kromě dětí. No přece lyžaři! Moře sice v České republice nemáme, zato kopců a hor je tu dostatek (na rozdíl třeba od Maďarska), takže příznivci lyžování si ve volném čase přijdou na své. A právě na tuto cílovou skupinu se zaměřily České dráhy v projektu ČD Ski, který probíhá již šestou sezónu. Letos od 7. ledna do 25. března.

Na lyžích od devíti do čtyř
„Projekt ČD Ski vznikl v roce 2006 na podporu víkendových spojů, které míří z krajských měst do hor. Především sobotní spoje tehdy zaznamenávaly úbytek cestujících,“ říká Aleš Kučera, který má projekt na starosti. „Tím, že už byly vlaky v jízdním řádu zavedeny, jsme museli motivovat především v zimní sezoně potenciální cestující k cestě vlakem místo cesty autobusem nebo autem,“ dodává. Výhodou už

AREÁLY V ČR ZAŘAZENÉ DO PROJEKTU ČD SKI

- Skiareál Tanvaldský Špičák
- Skiareál Ski Pec v Peci pod Sněžkou (od vlaku z Trutnova hl. n. pro cestující ČD doprava návazným skibusem zdarma)
- Skiareál Jonas Ostružná
- Skiareál Ski Beskydy Mosty u Jablunkova
- Skiareál Špičák

Podrobnosti na stránkách www.cd.cz/cdski

ČD Ski

je skutečnost, že lidé za přepravu lyží ve vlaku nemusí platit navíc jako v některých autobusech.

Klíčovou roli v projektu hrají partnerské skiareály, které se nacházejí v těsné blízkosti stanice či zastávky. Letos mezi ně v ČR patří Tanvaldský Špičák v Jizerských horách, Pec pod Sněžkou v Krkonoších, Ostružná v Jeseníkách, Mosty u Jablunkova v Beskydech a Špičák na Šumavě. V případě Pece pod Sněžkou jezdí mezi vlakem a vlekem skibus, ve kterém cestující ČD neplatí. Projekt se ale také týká slovenských skiareálů ve Vysokých a Nízkých Tatrách. „Při výběru areálů hrál také roli čas. ČD si vytipovaly taková místa, kam se cestující dostane do devíti hodin ráno. Chceme, aby si lyžaři užili sjezdovku prakticky celý den. Proto jsme si stanovili, že odjezd z přírody do měst by měl probíhat okolo 16. hodiny,“ vysvětluje Aleš Kučera.

Kdo pojede vlakem, ušetří 10 procent za permanentku

Tuzemské skiareály zařazené do projektu ČD Ski poskytují cestujícím Českých drah benefit v podobě slevy 10 procent na denní permanentku. Zájemce tuto slevu získá za podmínky, že při nákupu předloží jízdenku ČD. Nezáleží na tom, zda se jedná o jízdenku obyčejnou či zákaznickou, zpáteční či skupinovou. Uznávají se též jízdní doklady SONE+ a regionální ČD Net.

Vzhledem k tomu, že zaměstnanci skiareálů nedisponují přenosnými osobními pokladnami vlakvedoucích, na slevu nedosáhnou ti, kteří mají na In-kartách nahrány aplikace IN senior, IN 100, IN business, případně traťovou či režijní jízdenku. Zde je třeba doplnit, že projekt ČD Ski klade důraz na příležitostné cestující, kteří obvykle nejsou držiteli In-karty, ale přesto hrají důležitou roli při využití kapacity víkendových spojů.

„Loňská sezona byla náchylná na výkyvy počasí a teplý březen 2011 spíše vyhnal lyžaře na vyjížďky na kole. Tento rok naopak zima vládne pevnou rukou, a tak od začátku projektu ČD Ski zaznamenáváme nárůst zájemců o cestu vlakem do hor o 15 procent. Nejvíce lákala cesta vlakem do skiareálu Špičák na trati Plzeň – Železná Ruda, kde jsme zaznamenali nárůst o 45 procent oproti loňskému roku,“ doplňuje Kučera.

Tradičně silný zájem je i o zmíněný skibus ze stanice Trutnov hl. n. Například v sobotu 11. února vystoupila ze spěšného vlaku 1782 desítka odvážných cestujících-lyžařů, a to navzdory teplotě minus 21 stupňů Celsia. Přestoupili do vyfátého skibusu a zamířili do Pece pod Sněžkou až k vlekům na Javoru. Tam se dostali už v 9 hodin ráno a s kuráží se vydali na svah. Takže sportovcům zdar, zvláště těm, kteří používají vlak.

PETR HORÁLEK

Břeclavský uzel se na rok a půl výrazně zamotá

Ještě letos započne druhá stavba rekonstrukce železničního uzlu Břeclav. Vliv na provoz bude obrovský, denně tu projede téměř 300 vlaků. Jedná se o důležité spojení ČR se sousedním Rakouskem a Slovenskem, které se nachází na průsečíku prvního a druhého koridoru.

Plánovaná stavba navazuje na první etapu. Letos a příští rok se bude řešit kompletní rekonstrukce středního

zhlaví mezi Břeclaví osobním nádražím a Břeclaví přednádražím. Při rekonstrukci kolejíště včetně modernizace staničního zabezpečovacího zařízení za plného provozu bude třeba přezkoušet všech 3 353 možných vlakových a 1 700 posunových cest. Financování stavby částečně probíhá z evropského Operačního programu Doprava. Investorem je Správa železniční dopravní cesty.

→ Pokračování na straně 2

Když mrazivá pěst útočí na CityElefanty

První polovině února přišla ze Sibíře do střední Evropy skutečná zima. Mrazy neudělaly příliš velkou radost jak cestujícím, tak železničářům. Pro zaměstnance SŽDC nastaly problémy s lomy kolejnic, zatímco pracovníci Českých drah museli řešit technické problémy ve vozidlovém parku. V rámci regionální dopravy „zlobily“ především jednotky řady 471, tedy CityElefanty.

Mezi železničáři je všeobecně známo, že CityElefanty zimu nesnášejí zrovna nejlépe. Před dvěma lety je zasta-



Nízké teploty daly CityElefantům v Praze zabrat.

FOTO MICHAL MÁLEK

voval prachový sníh, který se dostával do trakční výstroje. Letos se zase jako největší problém ukázala zamrzající vzduchová výstroj. A tak měli zaměstnanci zejména DKV Praha, kde je podstatná část ze sedmdesáti pěti jednotek dislokována, plné ruce práce s rozmrazováním stávkujících jednotek. Mimo chodem, přezdívkou Ledovec, kterou získaly první CityElefanty podle svého bělostného nátěru, nabyla v oněch mrazivých dnech na aktuálnosti, ovšem v jiné asociaci.

→ Pokračování na straně 3

Siemens není jenom Viaggio Comfort

Ředitel Jan Maj hovoří o významu české pobočky světového výrobce vozidel.

STRANA 3

Televizní štáb, který si vystačí ve dvou lidech

Podívali jsme se do zákulisí internetové dráží televize a na natáčení reportáží.

STRANA 5

Věk vozidel se začal konečně snižovat

Průměrné stáří vozidlového parku ČD loni citelně kleslo. Cesta k cíli je ale ještě dlouhá.

STRANY 6–7

Před patnácti lety se zrodil Taurus

Úspěšná rudá lokomotiva se proslavila po celé střední Evropě. Můžeme ji vidět i u nás.

STRANA 9

Proměny pražského hlavního nádraží

Vydejte se s námi na historickou prohlídku. Jak uplynulo 140 let na největším českém nádraží?

STRANA 11

HLEDÁME

Přednosta osobní stanice Tábor

České dráhy, KCOD České Budějovice, vypisují výběrové řízení na obsazení funkce přednosta osobní stanice Tábor.

Náplň práce:

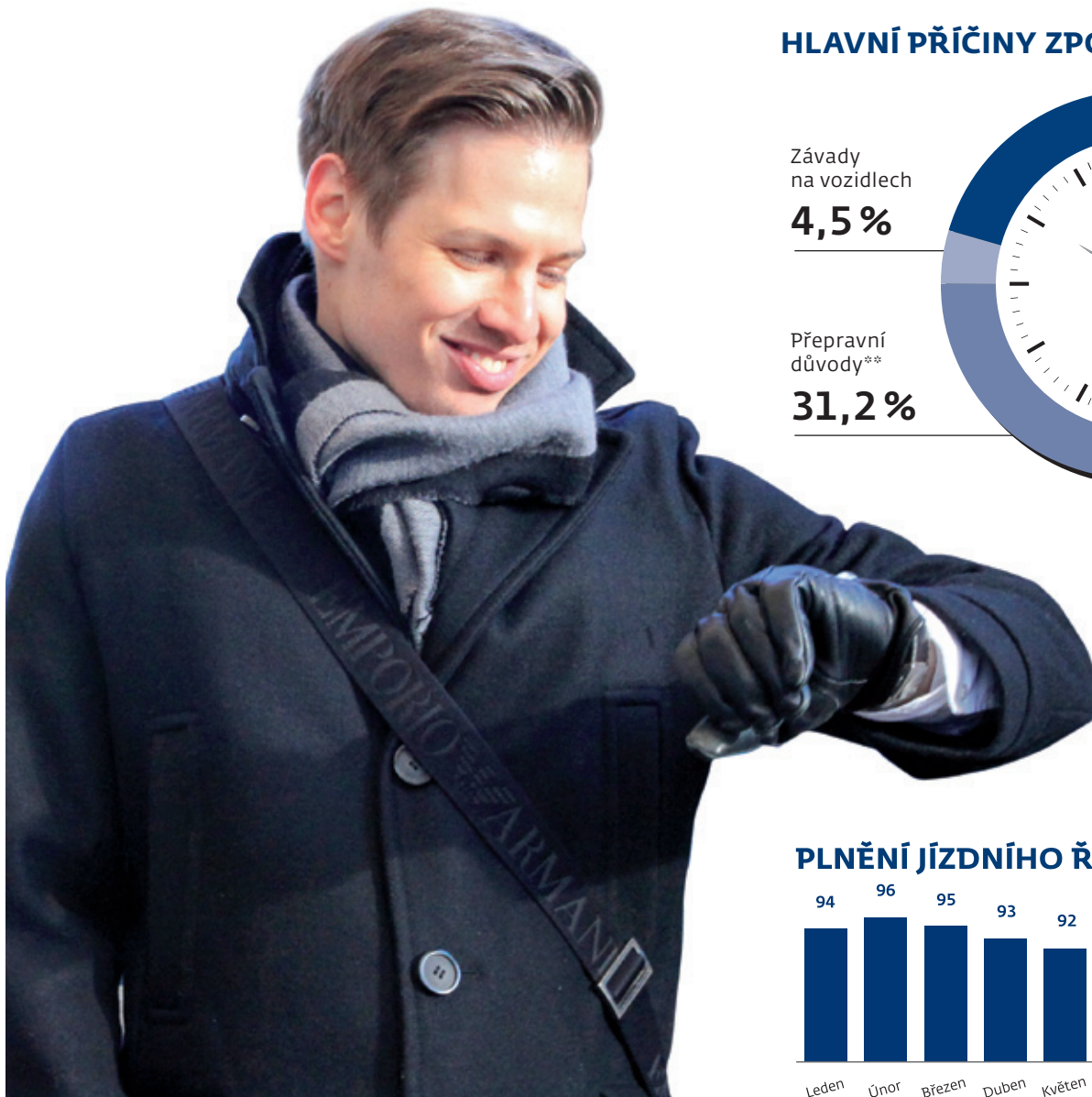
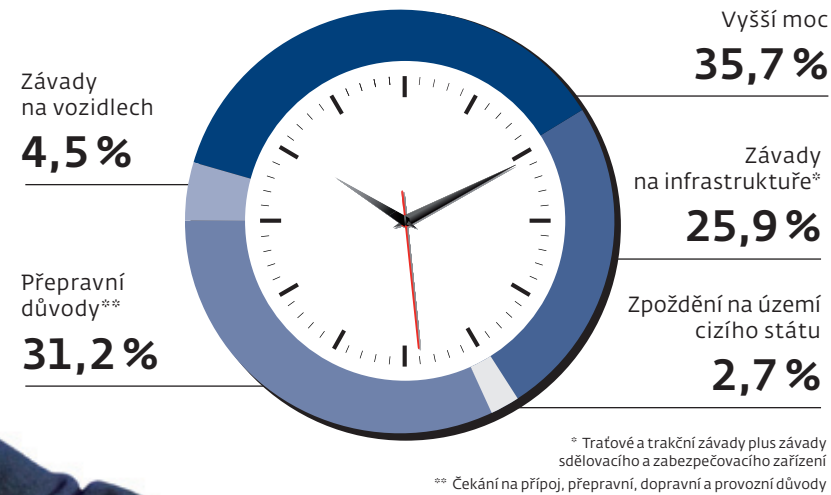
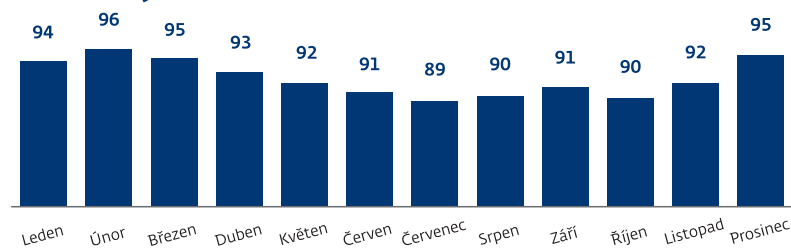
- řízení, zabezpečování a kontrola činnosti zaměstnanců ve svém obvodu,
- vytváření podmínek pro řádný výkon služby podřízených zaměstnanců,
- odpovědnost za kvalitu výkonu služby zaměstnanců a za obsazení podřízených pracovišť,
- odpovědnost za plnění finančně ekonomických limitů jemu přidělených nákladových středisek.

Požadavky:

- VŠ nebo SŠ vzdělání,
- odborná praxe v oblasti dopravy minimálně 5 let,
- znalost problematiky osobní dopravy,
- praxe v řídicích funkcích nejméně 3 roky,
- odborná způsobilost v osobní dopravě zkouška – O 05 a O 07 (předložit nebo nejpozději doplnit do šesti měsíců po nástupu),
- znalost alespoň jednoho světového jazyka minimálně na komunikační úrovni B1 (AJ, NJ),
- trestní a občanská bezúhonnost (výpis z trestního rejstříku ne starší jeden měsíc),
- základní znalost práce na PC, ovládání prostředí Windows a programů Microsoft Office,
- komunikativnost,
- řídicí schopnosti a flexibilita,
- reprezentativní vystupování,
- znalost problematiky pracovních vztahů na železnici a problematiky řízení jakosti výhodou.

Předpokládaný nástup do funkce je 1. 4. 2012. Místem výkonu práce bude osobní stanice Tábor. Přihlášky do výběrového řízení zasílejte na adresu České dráhy, a.s., Krajské centrum osobní dopravy České Budějovice, Nádražní 12, 370 21 České Budějovice, k rukám ředitele Ing. Jiřího Kafky. Přihláška volnou formou musí být doplněna o doklady osvědčující splnění příslušného požadavku (kopie vysvědčení, osvědčení, prohlášení, výkaz o zkouškách apod.), případně jeho rozšíření nad požadovaný základ. Přihláška musí obsahovat kontaktní adresu uchazeče a telefonní spojení. K přihlášce přiložte strukturovaný životopis s přehledem dosavadní praxe a souvisejících aktivit.

Uzávěrka přihlášek je již ve středu 29. 2. 2012. Obálku s přihláškou označte v levém dolním rohu velkými písmeny „VR PŘEDNOSTA OS Tábor“. Výběrové řízení proběhne ve dvou kolech. V prvním kole bez účasti kandidátů jmenovaná výběrová komise posoudí splnění zadaných podmínek a náležitostí a vybere kandidáty, kteří budou pozváni do druhého kola. Důvody odmítnutí kandidáta se nesdělují. Vyhlášovatel si současně vyhrazuje právo nevybrat žádného kandidáta. Případné dotazy lze uplatnit na telefonním čísle 972 544 756 nebo e-mailové adrese kubikova@kcod.cd.cz. (čb)

**HLAVNÍ PŘÍČINY ZPOŽDĚNÍ V ROCE 2011****PLNĚNÍ JÍZDNÍHO ŘÁDU PO MĚSÍCÍCH**

Jak jsme v loňském roce dodržovali grafikon

Přesnost vlaků Českých drah, kterou nejlépe odráží dodržování jízdního řádu, se v roce 2011 zvýšila. Celá osobní doprava největšího železničního dopravce v ČR loni fungovala s přesností 92,5 procenta, což představuje oproti roku 2010 zlepšení o více než 2 procenta. Nejvíce stoupla přesnost spojů Pendolino a osobních a spěšných vlaků.

Co nejvíc zajímá cestujících, který chce jet vlakem? Průzkum spokojenosti, o kterém jsme informovali v předchozích dvou číslech, dal na uvedenou otázku jasnou, i když možná očekávanou odpověď: dodržování jízdního řádu. Z tohoto důvodu má vyhodnocení přesnosti vlaků pro České dráhy klíčovou hodnotu. Dobrou zprávou je, že za celý loňský rok splnily všechny spoje Českých drah předepsaný grafikon na 92,5 procenta, což znamená nárůst proti roku 2010 o více než 2 procenta. Podle mezinárodních statistik je

přesnost našich vlaků plně srovnatelná s řadou vyspělých západoevropských zemí včetně Německa.

Rychlé a dochvilné Pendolino, zlepšení u spojů EC/IC

Tradičně nej přesnější jsou regionální spoje – kategorie osobní a spěšný vlak – ale také vlaky prestižní sítě SC Pendolino. Osobní a spěšné vlaky po celé České republice splnily jízdní řád na 93,12 procenta, tedy o 2 procenta lépe než v roce 2010 (tehdy to bylo 91,1 procenta). Ještě více stoupla přesnost nejrychlejších

vlaků SC Pendolino, přestože se jedná o vlaky s nejvyšší průměrnou rychlostí v Česku, které mají velmi náročné podmínky pro plnění jízdního řádu. V roce 2011 jezdily s přesností 95,49 procenta, to je o více než 3,5 procenta lepší hodnota než v roce 2010 (tehdy bylo plnění jízdního řádu 91,84 procenta).

U ostatních kategorií vlaků (meziostatní a vnitrostátní dálkové vlaky EuroCity, InterCity, expres nebo rychlík) dosahovalo plnění jízdního řádu v roce 2011 hodnoty 77,64 až 86,72 procenta. I zde došlo meziročně k viditelnému zlepšení spolehlivosti vlaků o 3 až 5 procent. Pro výše uvedené výpočty přesnosti spojů se v Česku u regionálních i dálkových spojů počítá s tolerancí 5 minut.

Tradičně nejčastější příčinou zdržení vlaků jsou tzv. zásahy vyšší moci,

kam spadají například nehody na železničních přejezdech, usmrcení osob v kolejišti nebo mimořádné povětrnostní vlivy, jako jsou povodně a větrné smrště. Ty způsobily zdržení vlaků z více než 35 procent. Zde je ovšem odpovědnost dopravce i správce infrastruktury jen teoretická. V prvním a čtvrtém čtvrtletí zavinila vyšší moc přes 37 procent zpoždění, po zbytek roku mezi 33 a 34 procenty.

Problémy vozidel ČD způsobily jen 4,5 procenta zpoždění

Vlastní závady dopravce v podobě poruch lokomotiv a vozů mají jen malý podíl na zdržení vlaků. V roce 2011 to bylo pouze 4,5 procenta. To je naprosto zanedbatelné. Nezřídká je zpoždění způsobeno také zajištěním návaznosti vlaků čekáním na přípoj, aby cestující nemuseli čekat příliš dlouho na další vlak. Takové čekání se podílí na zdržení vlaků ve více než 17 procentech. Pokud se k tomu připočtou další přepravní a provozní důvody, dostaneme se na asi jedenatřicetiprocentní část zpoždění. Zbývající část zpoždění – asi 26 procent – připadá na traťové a trakční závady, případně závady sdělovacího a zabezpečovacího zařízení.

PETR HORÁLEK, PETR ŠTÁHLAVSKÝ

Břeclavský uzel se na rok a půl výrazně zamotá

→ Pokračování ze strany 1

Rekonstrukce devíti paralelních kolejí na jednom kilometru

„Vlastní stavba začne letos v srpnu a bude trvat jeden a půl roku. Zrekonstruováno bude 6 360 metrů železničního svršku, ale také 67 výhybek s elektrickým ohřevem výměn včetně 22 kilometrů trakčního vedení. Současně bude muset být zrekonstruováno sdělovací a zabezpečovací zařízení včetně silnoproudých rozvodů, ale také mostních a pozemních objektů. Dojde také ke změně konfigurace kolejiště a vybudování takzvané rychlé stopy ve směru Brno – Vídeň,“ potvrzuje Rudolf Tuček, přednosta břeclavského provozního obvodu.

V průběhu třinácti tzv. stavebních postupů bude nutno zrekonstruovat devět paralelně vedoucích kolejí na úseku dlouhém okolo jednoho kilometru.



V Břeclavi denně odbaví v průměru 282 vlaků. Omezení počtu kolejí tedy výrazně zasáhne do jízdního řádu.

FOTO AUTOR (2x)



MARTIN HARÁK

Konec tradičního levostranného provozu

Navíc se ještě letos ve dvou etapách bývalá Ferdinandka, tedy dráha Vídeň – Břeclav – Přerov – Petrovice u Karviné, převede na pravostranný provoz. Zanikne tak tradiční levostranný provoz, který zde fungoval takřka dvě století. V průběhu letošního léta bude převeden na pravou stranu úsek z Vídně do Hohenau v Dolních Rakousích a koncem roku zbývající úsek přes Břeclav a Přerov do Petrovic. I s touto změnou se pochopitelně počítá při rekonstrukci v samotné Břeclavi. To znamená, že cestující si budou muset na Ferdinandce zvyknout čekat na své vlaky na té „správné“ straně – vpravo ve směru jízdy. Ale až od 9. prosince letošního roku. V každém případě avšak přestavba uzlu znamená, že cestující i železničníři budou po delší dobu vystaveni zkoušce trpělivosti.

Kapacitu v Railjetech si dráhy mohou flexibilně upravit

Nikdo asi nepochybuje o tom, že Siemens patří mezi světovou špičku ve výrobě kolejových vozidel. S jeho jednotkami Viaggio Comfort se za několik let patrně budeme setkávat i u nás. Ačkoli se na území České republiky nezrodí ani šroubek vozidel této firmy, tuzemské vývojové centrum se významně podílí na vývoji jejího know-how.

V těchto týdnech se znovu posuzuje klíčový kontrakt Českých drah na nákup vysoce pohodlných jednotek Viaggio Comfort od firmy Siemens. Jak jsme již psali, na konci března uplyne lhůta, kdy zákazník, tedy ČD, může od objednávky odstoupit. Mediální i politická masáž pokračuje, objevují se spekulace a polopravdy. Zašli jsme tedy přímo za výrobcem, konkrétně za Janem Majem ze Siemensu, ředitelem divize Rail Systems pro Českou republiku.

Je poměrně málo známou skutečností, že kolejová vozidla Siemens nejsou z velké části český rukopis...

Siemens patří ke společnostem, jejichž firemní logika spočívá ve spolupráci několika center vývoje v různých zemích. Jednou z nich je i Česká republika. Česká divize Rail Systems se skládá ze tří skupin. Vývojové centrum neboli engineering má v současné době 130 inženýrů, dále je to zhruba 120 techniků, zajišťujících údržbu vozů linky C pražského metra na Kačerově, a třetí skupinu tvoří zaměstnanci odpovědní za prodej, marketing, ekonomiku, administrativní činnosti a podobně, což činí zhruba 30 lidí. Celkem se dostáváme k počtu 280 zaměstnanců.

Rozhodně nejdynamičtější je vývojové centrum se sídly v Praze a v Ostravě. Měsíčně se týmy rozrůstají o 2-3 zaměstnance s tím, že cílový stav je 200 vývojových pracovníků v příštím roce. Základní kámen tohoto centra byl položen v roce 2001, kdy Siemens otevřel svůj provoz na pražském Zličíně. Výroba na Zličíně sice skončila, ale vývojové centrum prokázalo svou kvalitu i přínos pro firmu a životaschopnost. Dnes je zapojeno do celosvětového vývoje kolejových vozidel společnosti Siemens a pracuje prakticky na všech jejích projektech.

Na jakých konkrétních projektech se podílíte?

Aktuálně se věnujeme projektům vysokorychlostních vlaků Velaro RUS nazývaných Sapsan, jednotek Desiro Lastočka určených pro olympijské hry v Soči a na zakázce čítající 240 jednotek Desiro Lajka pro regionální dopravu. Naši zaměstnanci se podílejí také na rychlovlcích pro společnost Eurostar, které spojí Anglii s kontinentální Evropou pod kanálem La Manche. To vše je obrovská porce úsilí, při které se soustředíme vždy na konkrétní konstrukční celky. Vynikající a kreativní tvorbu odvádí naše pracoviště v Ostravě, které se specializuje na interiéry vlaků. Momentálně například připravuje konstrukční řešení VIP oddílu pro ruské vysokorychlostní jednotky Velaro.

V Česku se nyní o Siemensu hodně mluví kvůli kontraktu na jednotky Viaggio Comfort pro České dráhy, tedy o Railjetech, jak jim říkají Rakouské spolkové dráhy. V médiích se objevily informace, že tyto

jednotky jsou v Rakousku zbytečně předimenzované a jindy nezvládnou pokrýt poptávku na přepravu...

Informace, že kapacita sedadel se nedá měnit, není pravdivá. Viaggio Comfort je sice ucelená souprava, ale i v běžných provozních podmínkách, například v de-

pech, zůstává dopravci možnost kapacity snížit třeba na čtyři vozy nebo rozšířit až na deset vozů. Je tu ale i možnost, kterou využily České dráhy, tedy přeskupit vnitřní uspořádání. Ve prospěch zvýšení kapacity nebudou například jednotky pro České dráhy disponovat oddílem Premium Class, který je v soupravách ÖBB. Není také problém v případě větší poptávky spojit dvě jednotky nebo připojit na konec jednotky běžné osobní vozy. Možností je tedy několik. Argument, že jednotka není z hlediska poptávky cestujících flexibilní, považuji za naprosto zcestný.



JAN MAJ

ředitel divize Rail Systems ve společnosti Siemens

Pro firmu Siemens začal pracovat v roce 1987. Tehdy se podílel na vývoji moderní technologie magnetické levitace na vlcích Transrapid. V roce 1991 se stal vedoucím pro odbyt ve východní Evropě. V roce 2001 začal působit v Česku jako šéf divize transportních systémů, dnes Rail Systems. Kolejová vozidla nejsou jen součástí jeho profesního života, ale i celoživotním hobby. Patří k velkým propagátorům železnice jako dopravy budoucnosti.

Proč si je tedy vedle ÖBB a nyní ČD neobjednali další dopravci?

Na tvrzení, že Viaggio Comfort nemá odbyt u jiných zákazníků, je nutno nahlížet jinou optikou. Railjety byly konstruovány pro země typu Rakousko a nikoliv pro Německo, které šlo cestou vysokorychlostních tratí a jednotek pro ně určených. Railjety jsou především pro země, které disponují podobnou infrastrukturou jako Rakousko či podobnou filozofií, kde je preferována vratná souprava s řídicím vozem a lokomotivou. Tyto jednotky jsou tedy vhodné pro dopravce, který využívá podobnou modernizovanou infrastrukturu a podobnou ideu vratných jednotek jako Rakušané. Logicky mi z toho vycházejí České dráhy. Navíc od počátku dnešní železniční epochy se mluví o vzniku koridoru Berlín - Vídeň. Proto je vynikající, když úzce spolupracující dopravci mají podobná či dokonce stejná vozidla.

Jednotky Viaggio Comfort se mohou pohodlím a vybaveností směle srovnávat například s vysokorychlostním vlakem Siemens Velaro. V tomto ohledu nevidím rozdíl a myslím, že jejich nákup pro České dráhy je krok správným směrem. Již jsem to říkal několikrát a řeknu to znovu. Jezdíme světovými auty a evropskými autobusy. V tomto ohledu nepoznáte rozdíl, jestli jste ve Vídni, Mnichově nebo v Praze. Proč to nemá být i ve vlaku? Jsou Češi snad méněcenní?

Co říkáte na obavy, že lokomotiva 109 E od Škody nebude umět s jednotkami Viaggio Comfort komunikovat?

Respektujeme rozhodnutí zákazníka, tedy Českých drah, a jeho koncept, který počítá s hnacím vozidlem řady 380. Je to koncept odlišný než u ÖBB, ale logický a technicky nepředstavuje neřešitelný problém. V principu lze navzájem přizpůsobit software řídicího vozu netrakovní jednotky Viaggio Comfort a software libovolné lokomotivy - hardware se nemění. Jde jen o to, aby technici dali hlavy dohromady a naučili obě vozidla komunikovat. To pochopitelně vyžaduje určité úpravy. Mluvíme například o audiovizuálních systémech, ovládání a blokování dveří, bezpečnostních funkcích a podobně.

Změnily se nějak vztahy mezi Siemensem a Škodou kvůli loňským hádkám ohledně Railjetů?

Ale my máme korektní vztahy. Za ta léta v oboru jsme se s kolegy ve Škodovce setkali při celé řadě jednání. Víte, když se sejdou technici, je radost pozorovat je při práci. V tu chvíli je jedno, jaké firemní logo nosí. Technici ani nemusí mluvit stejným jazykem a přesto si rozumí. Svého času jsem byl pracovní v Rusku při jednání a stačila schémata a výkresy. Vše jim bylo jasné a ani nebylo třeba překládat. Na druhou stranu je potřeba si uvědomit, že monopol není přínosem pro žádné odvětví, neboť vede ke stagnaci a nikoli k rozvoji. To platí pro každou zemi.

VÁCLAV RUBEŠ

KRÁTCE

Pozemky v Brně zatím nejsou na prodej

V reakci na spekulace ohledně údajného prodeje pozemků u brněnského hlavního nádraží vydaly České dráhy oficiální prohlášení. Podle něho se dopravce dosud nerozhodl, zda předmětné pozemky skutečně prodá. Došlo pouze k jejich vyčlenění v rámci výběru potenciálního zbytného majetku. Prodat by je firma mohla teprve poté, co se jasně prokáže, že pozemky nebudou sloužit k dalšímu rozvoji nádraží. České dráhy čekají na stanovisko SŽDC a hodlají postupně prodat veškerý zbytný majetek, který neslouží a ani v budoucnu sloužit nebude k provozování drážní dopravy. Důvodem je snížení nákladů na údržbu takového nepotřebného majetku a zároveň získání finančních prostředků k potřebných na opravy fungujících nádraží.

Tiskový mluvčí ČD má v médiích odezvu

Podle agentury Media Tenor patřil mezi nejcitovanější tiskové mluvčí loňského roku i Petr Štáhlavský z Českých drah. V rámci korporátní sféry mu v žebříčku sestaveném



podle počtu otištěných slov v celostátních denících Mladá fronta DNES, Lidové noviny, Hospodářské noviny, Právo, E15 patřilo čtvrté místo. Jmenované deníky mu v roce 2011 otiskly údajně 2 812 slov. Nejvíce citovaným tiskovým mluvčím korporátní sféry byl Jan Tuna ze společnosti Sazka, ve veřejné sféře „vyhrál“ Ondřej Jakob z ministerstva financí.

Nový přejezd se závorami v Prostějově

Velmi nebezpečným situacím, kdy pěší či lidé s koly přebíhali přes koleje, má zabránit nový železniční přejezd v Prostějově. Bude součástí propojení nové cyklostezky v ulicích Sladkovského a Olomoucká. Přejezdové zabezpečovací zařízení PZZ-RE se závorami a dálkové ovládanou zvukovou signalizací pro nevidomé instalovala společnost AŽD Praha, která je zprovoznila 15. února 2012 v poledních hodinách. Investice přišla SŽDC na 7 milionů korun, město Prostějov přidalo další dva miliony.

Nákup na eShopu vychází lidem vstříc

V průběhu ledna prošly webové stránky a především eShop Českých drah dalšími úpravami, a to na základě vyhodnocení požadavků zákazníků. Ve vylepšeném eShopu se v průměru prodá asi 35 tisíc jízdních dokladů měsíčně za více než 17 milionů korun. Podíl eShopu na celkových tržbách ČD se dlouhodobě pohybuje okolo dvou procent. Přibližně každý dvacátý pátý návštěvník stránek www.cd.cz si také na eShopu koupí jízdní doklad. (tis, hop)

Když mrazivá pěst útočí na CityElefanty

→ Pokračování ze strany 1

Kompresor a sušička pohromadě nedělá dobrotu

Nejčastěji docházelo k problémům v brzkých ranních hodinách. Nejen proto, že tehdy teplota vzduchu zpravidla klesá, ale zejména z toho důvodu, že jednotky, které se připravují na svou celodenní službu, stojí v mnoha vratných stanicích v režimu aktivního odstavení. To znamená, že CityElefant je v režimu nikoli nepodobném režimu spánku u počítače. Je pod napětím, topí a je připraven na rychlé „probuzení“ a opětovné vyjetí do provozu. Tato velmi chytřá „vychytávka“ však narazí na problém, který se projeví právě ve velkých mrazech.

Kompresor, který doplňuje vzduch do brzdových systémů, je uzavřen do jednoho boxu se sušičkou vzduchu. A právě tam se vytvářejí zmrazky, které zabraňují průchodu plného tlaku z kompresoru.

Při běžném provozu, kdy kompresor často doplňuje provozní ztráty vzduchu, svým chodem celé soustrojí ohřívá, ale v režimu aktivního odstavení dochází k minimálním ztrátám tlaku vzduchu, a tudíž se kompresor tak často nespouští. Protože celý box vzduchových zařízení nemá jiný ohřev, je zamrznutí sušičky vzduchu otázkou několika desítek minut.

V noci ze 2. na 3. února, kdy teploměry v Praze ukazovaly minus 19 stupňů, se po nočním odstavení kvůli výše uvedeným problémům nerozjelo několik jednotek řady 471. Část z turnusové potřeby 55 CityElefantů v DKV Praha tak musely zastoupit pantografy řad 451 a 452, které na zimu vyžívají svou jednoduchostí. A co se dělo se zamrzlými Elefanty? Pracovníci DKV Praha objížděli jednu jednotku za druhou a rozehrívali jejich sušičky vzduchu propan-butanovým zářičem. Aby se podobným situacím předcházelo, montuje se na hlavní zásobník



Proti mrazu pomáhají i malé technické úpravy. ILLUSTRACNÍ FOTO MICHAL MÁLEK

vzduchu kohout, který strojvedoucí při aktivním odstavení otevře. To zajistí umělou ztrátu vzduchu a častější nucený chod kompresoru. Tímto trošku primitivním, ale pravděpodobně funkčním řešením České dráhy supluje práci výrobce.

Dětské nemoci i po jedenácti letech

To však není jediný problém, který CityElefanty v mrazivém počasí potkal. Do podobné kategorie spadají potíže se vzduchem u sběračů Lekov, kterými disponují jednotky vyšších čísel. Kontrolu celistvosti smykadla zajišťuje vzduch, který je do smykadla vháněn. V případě poškození smykadla – a tedy i úniku vzduchu ze systému – se sběrač automaticky stáhne, aby případně nepoškodil trakční vedení. Co myslíte, že se stane, pokud zamrzne vzduch, který má být do sběrače vháněn? Správně, nezvedne se a nikam se nejede...

Do potíží s trochu menšími důsledky spadá zamrznutí přívodu vzduchu do pohonu svorkovnic na automatických spřáhlech. Prakticky to znamená, že se dvě jednotky spojí mechanicky, ale neotevrou se svorkovnice na propojení elektronických systémů. Počítače jednotek tak o sobě nevědí, a nelze tedy obsluhovat obě jednotky z jednoho stanoviště. I tato drobnost přináší velké komplikace zvláště v přepravních špičkách.

Tyto „dětské nemoci“ spojené s mrazivým počasím bohužel neopouštějí CityElefanty ani po 11 letech provozu. I když je faktem, že nejen železniční vozidla mají v extrémních mrazech technické obtíže. Při nízkých teplotách parafrnuje nafta nebo zamrzá hydraulika letadel, a tak ani další druhy dopravy nevzdorují paní Zimě se stoprocentní spolehlivostí. Sníh a mráz prostě budou techniku vždycky zlobit. Jde jen o to, aby jim to člověk příliš neusnadňoval. VÁCLAV RUBEŠ

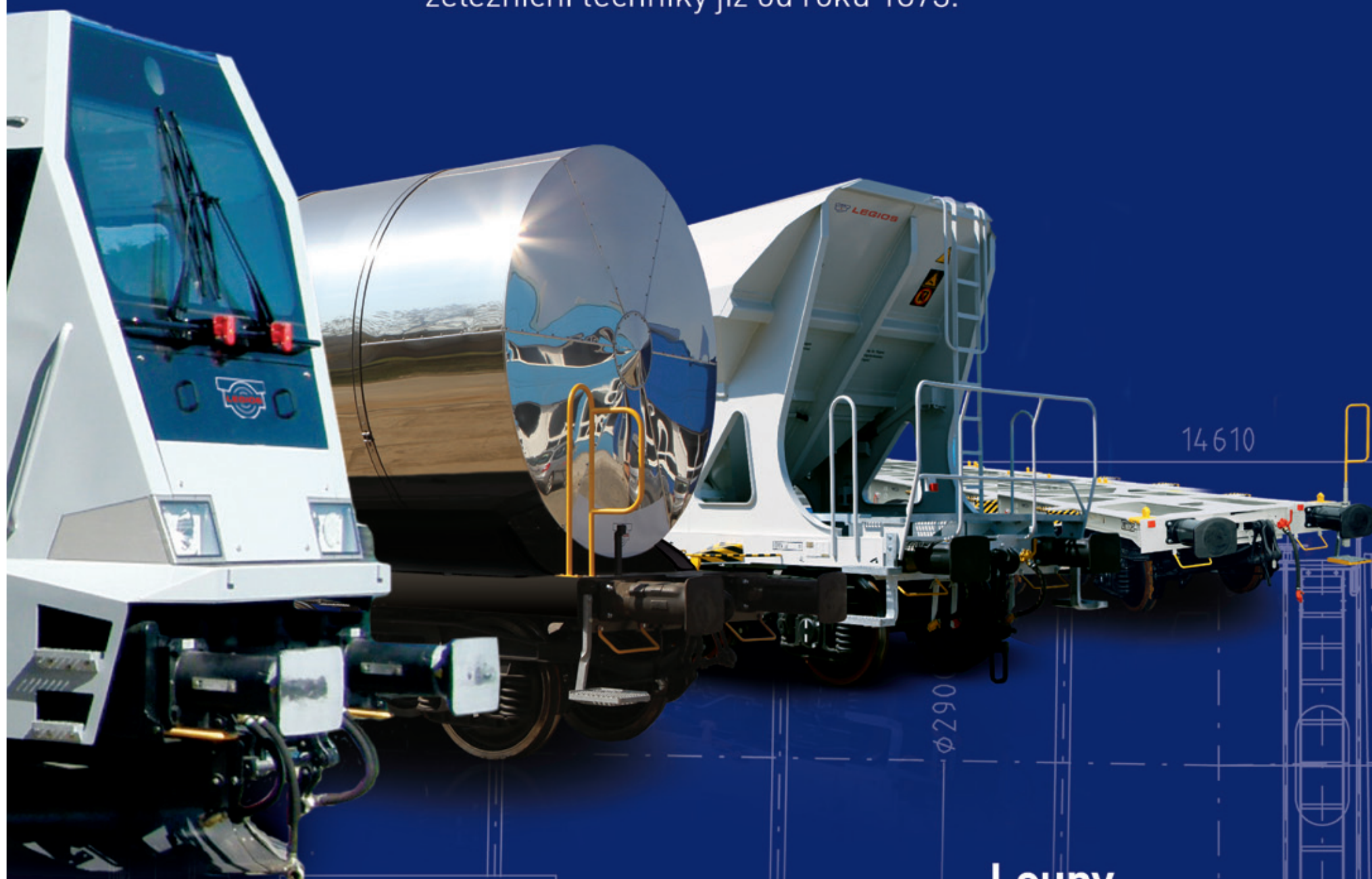


*Smart Solutions
for Your Railways*

VAGÓNY A LOKOMOTIVY PRO BUDOUCNOST

Výroba | opravy | modernizace | náhradní díly

LEGIOS je předním českým výrobcem a exportérem železniční techniky již od roku 1873.



**Louny
Horní Slavkov
Nymburk
České Velenice**

Závody LEGIOS:

Hledáme odborníky technických profesí!

Objevte zajímavou příležitost pracovat s moderními technologiemi pro zahraniční zákazníky v podniku se 140letou tradicí.

Spojte se s úspěšnými: tel.: 725 415 861, e-mail: job@legios.eu

www.legios.eu

Jak vypadá natáčení filmů pro internetovou televizi

Každý z nás si asi někdy představil, jaké to je stát za kamerou. Když se díváte na film nebo televizní inscenaci, občas si v duchu řeknete, proč tento záběr nenatočili jinak, z jiného úhlu nebo s prostřihy. Práce kameramana nebo režiséra sice vypadá na první pohled atraktivně, ale věřte tomu, že to je tvrdá dřina. Pojdte se s námi do jednoho filmového štábu podívat.

Internetové televizi Českých drah jsme psali již několikrát. Ale ještě nikdy jsme vás nepozvali na prohlídku, jak to vlastně vypadá v zákulisí při natáčení. Nejprve si zkuste představit kameramana, režiséra, producenta, střihače a reportéra v jedné osobě. Tedy, pardon, ve dvou osobách, protože terénní štáb internetové televize ČD tvoří dva lidé. Za kamerou stojí Zdeněk Tripes, na pomyslné režijní židli sedí Jan Kiss. Zázemí ještě zajišťuje manažer produkce Jaroslav Štefek.

Zopakovali závod vlaku a auta mezi Prahou a Brnem

Pánové z internetové televize Českých drah pověsili na web www.cd.cz/tv už pěknou řádku reportáží z nejrůznějších akcí. Byly to i smutné věci, natočili třeba Regionovu jen pár minut před tím, než na ni spadl strom. Při své práci v terénu ale musí být připraveni na všechno, a to včetně zimní kalamity. Zdeňka Tripese a Jana Kisse jsme zastihli během jízdy Mňam vlaku, což pro ně byla jedna z klasických reportážních akcí toho typu, kde se časová a prostorová tíseň a zvukové i světelné podmínky spíše staví proti tvůrcům.

Fakticky každý kluk odkojený stavebnicí Merkur je milovníkem technické nostalgie, Jan Kiss ještě navíc obdivova-



DVA V TERÉNU. Kameraman Zdeněk Tripes (vlevo) a režisér Jan Kiss natáčejí novou halu VUZ u Velimi.

FOTO VÁCLAV RUBEŠ

Z POSLEDNÍCH FILMŮ

- Z Prahy do Brna autem, nebo vlakem?
- Pendolino ČD přivezlo do Ostravy český davisupový tým
- ČD Ski – vlakem až na sjezdovky
- Mňam vlak zahájil svátek dobrého jídla a pití Grand restaurant festival 2012
- Kampaň ČD „Děkujeme, že jezdíte s námi s nabídkou výhodného menu a nápojů pro zákazníky“ pokračuje i v roce 2012
- Adventní parní vlak ČD vezl o víkendu cestující z Prahy na jarmark až pod hrad Křivoklát
- Parní vlak s Mikulášem, čerty a anděly vozil děti a dospělé předvánoční Prahou

www.cd.cz/tv

tel letadel. Ačkoli vlastně jsou také zapálení fandové, od šotoušů s kamerami je dělí podstatný rozdíl: navzdory nepřízní okolností musí obrazový a zvukový materiál dokončit a odevzdat. „Neříkejte, že na železnici je více adrenalinu než v letectví,“ ptám se aktivního pilota Jana Kisse. „V letectví je víc vzrušení, ale na železnici si ho užijete také. Jenom to není tolik vidět, ale kdo se v tom pohybuje, tak ví, o čem mluvím. Když už jsme u adrealinu, ten zažívá i cestující. A proč by na dráze nemohl člověk mít hlavu v oblacích!“ říká.

Jan Kiss už plánuje další reportáže – jednou z nich má být představení významných změn jízdního řádu. „Uvažujeme i o sérii medailonků různých profesí na drahách, chtěli bychom je ale ukázat i včetně určité nálady. Těšíme se na zkušební okruh ve Velimi a nějakou novou testovací jízdu, i když ČD samy toho nyní připravují nového dost. A nedávno jsme zopakovali závod auta a vlaku mezi Prahou a Brnem, ukázat výhody jízdy

vlakem včetně pohodlí a rychlosti,“ vypočítávají oba členové autorského týmu.

Musí hodně točit, aby bylo z čeho střihat

Zkušenosti s natáčením v prostředí mezi vlaky mi popisuje kameraman Zdeněk Tripes: „Většinou v interiérech používám širo, tedy širokoúhlý objektiv. Je to proto, aby malý prostor vypadal větší, pak lze víceméně točit i bez stativu. Trochu to sice plave, ale věci to neškodí, vlastně spíš podporuje iluzi pohybu,“ říká. A jaká úskalí musí filmový štáb v praxi překonávat? „Vyměknul jsem při natáčení loňských oslav dráhy v Přerově, kde jsem chtěl v jeden moment nechat běžící kameru na pražících mezi kolejnicemi, že nad tím parní lokomotiva projede, ale pár vteřin před tím jsem si to rozmyslel a sebral ji. Přece jen může z mašiny něco unikát a kamera není zrovna levná,“ říká Tripes.

Kolega jej vzápětí doplňuje. „Na stanicích a ve vlcích do rozhovorů lezou hlášení, v tom se pak špatně střihá, ale snažíme se,“ upřesňuje Jan Kiss a zdůrazňuje jedno ze základních filmářských pravidel, které musejí ctít: aby pak bylo co střihat, musí se vždycky nejdřív natočit dostatek materiálu. A co takhle krizová situace, když někam přijedou už po akci, například po odjezdu vlaku? „Zatím se nám to ještě nestalo, ale kvůli obtížnému parkování auta na hlavní nádraží jsme této situaci byli už několikrát hodně blízko.“

MARTIN NAVRÁTIL



V neděli 5. února se štáb internetové televize vydal s českými tenisty Pendolinem do Ostravy.



FOTO AUTOR (3x)



V boji proti zlodějům kovů pomůže katalog zařízení

Kdo z vás postrádá přes 21 milionů korun? Odpověď je jednoduchá: my všichni. Právě taková škoda totiž vznikla správci železniční infrastruktury, tedy státní organizaci Správa železniční dopravní cesty, v loňském roce díky nenechavým rukám zlodějů a vandalů. A po kolejích jezdí přece každý čtenář Železničáře. Uvedená škoda je sice nižší než v roce 2010 (tehdy dosáhla 25 milionů), ale zase vyšší než v roce 2009, kdy se zastavila těsně pod dvaceti miliony.

Hmotná škoda ale není to jediné, co SŽDC ohledně zlodějů trápí. Ohrožena je především bezpečnost cestujících a zaměstnanců, nemluví už o dodržování jízdního řádu. Pachatel tak v tomto případě nespáchá jen trestný čin krádeže, ale i obecně nebezpečný trestný čin poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení podle § 276 tr. zák. se sazbou odnětí svobody

KRÁDEŽE NA INFRASTRUKTUŘE

- Rok 2011 škoda 21,7 mil. Kč
- Rok 2010 škoda 25,1 mil. Kč
- Rok 2009 škoda 20,0 mil. Kč

Největší škody byly loni způsobeny v kraji Ústeckém, Pardubickém, Jihomoravském, v Praze a Středočeském kraji. Krádeže na železnici lze kromě na policii hlásit nově na linku SŽDC 725 144 218, případně oznámit na e-mailu prevence@szdc.cz.

až na 8 let. Tedy pokud způsobí škodu velkého rozsahu, což znamená aspoň pět milionů korun. To se u železniční infrastruktury může stát snadno. Dodejme ještě, že zlodějům při krádeži hrozí vážný úraz elektrickým proudem. To je ale zřejmě nezastaví.



Po čem zloději nejvíce pasou

Zloději se tak jako dříve zaměřují na předměty, které se dají rychle naložit a odvézt. Nejvíce jsou na ráně vodiče (42 procent krádeží v loňském roce), na druhé příčce leží barevné kovy (21 procent případů). Účinná je spolupráce s policií,

poněkud problematický postoj zaujímají majitelé sběren surovin. „Výkupny surovin jsou asi nejslabším článkem při odhalování pachatelů. Setkali jsme se dokonce s případem, že speciálně drážní tlumivky jistá výkupna poptávala na internetu!“ řekl na tiskové konferenci k tomuto tématu Petr Brázda, ředitel Odboru bezpečnosti SŽDC.

Proti útokům zlodějů na železniční infrastrukturu pomáhají kamerové systémy a informace svědků. I z tohoto důvodu zavedla Správa železniční dopravní cesty novou telefonní linku 725 144 218, na které se mohou svědci přihlásit. Vedle toho funguje pro stejný účel e-mailová adresa prevence@szdc.cz. Policie rovněž slíbila, že bude pokračovat v kontrolách ve sběrnách kovů.

MIMOŘÁDNOSTI

Pardubice-Rosice nad Labem

31. ledna
Dopoledne v žst. Pardubice-Rosice nad Labem vjel osobní vlak 5333 na první staniční kolej, na kterou z druhé strany stanice vjížděl rychlík 983. Obal vlaky zastavily od sebe na vzdálenost asi 25 metrů. Při mimořádné události nedošlo k žádné újmě na zdraví ani ke škodě na majetku.

Štítina – Háj ve Slezsku

3. února
V dopoledních hodinách mezi žst. Štítina a Háj ve Slezsku se na železničním přejezdu v km 284,504 střetl osobní automobil Kia Ceed s osobním vlakem 3411, kterým byla elektrická jednotka řady 460. Při střetnutí byl lehce zraněn řidič a jeho spolujezdec. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 280 tisíc korun.

Butoves – Ostroměř

4. února
Dopoledne mezi žst. Butoves a Ostroměř se na železničním přejezdu v km 7,814 střetl osobní automobil Peugeot 306 s osobním vlakem 5515, kterým byla motorová jednotka Regionova 814/914.025. Řidič automobilu i jeho spolujezdkyně byli při střetnutí usmrčeni. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 260 tisíc korun.

Nymburk

7. února
Ve večerních hodinách v žst. Nymburk hlavní nádraží ujela odstavená skupina nákladních vozů na kusou kolej číslo 105B, kde po projetí zarážedla tři nákladní vozy řady Laaeks vykolejily. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 800 tisíc korun.

Příšovice – Turnov

9. února


Dopoledne mezi žst. Příšovice a Turnov se na železničním přejezdu v km 102,353 střetl nákladní automobil Iveco s osobním vlakem 9572, v jehož čele byl motorový vůz 854.034-6. Nikdo nebyl zraněn. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 750 tisíc korun.

Hradec nad Moravicí

10. února
V dopoledních hodinách mezi žst. Hradec nad Moravicí a odbočkou Moravice se na železničním přejezdu v km 102,353 střetl osobní automobil Mitsubishi Pajero s osobním vlakem 23461, kterým byl motorový vůz 809.596-0. Řidič automobilu byl lehce zraněn. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčíslena na 300 tisíc korun.

(Mírko)

Názorná pomůcka nejen pro policisty

Pro snazší práci policistů a jejich rychlé zasvěcení do drážní terminologie SŽDC vydala v rámci projektu Společně proti zlodějům obrazový katalog součástí železničních zařízení. Vyobrazení představují 35 základních zařízení a prvků, které se nejčastěji stávají cílem nájezdů zlodějů a následně končí ve sběrnách. A nejde jen o kabely, propojovací kabely a tlumivky, ale i o součásti kolejiva, různé úchyty, značky, části vozidel nebo třeba také mostní plechy.

V katalogu nechybí ani krátký exkurz do legislativy a objasnění kompetencí České inspekce životního prostředí, státní i městské policie a obecních a krajských úřadů. A možná mírně poučná ironie na závěr. Katalog v nákladu dvou tisíc kusů vytiskli ve vazební věznici Pankrác.

MARTIN NAVRÁTIL

Vozidlový park ČD začíná s o

Stárnou lidé i železniční vozidla. Na rozdíl od lidského pokolení je ale recept na omlazení flotily Českých drah o něco jednodušší. Za poslední tři roky se podařilo snížit průměrný věk vozidlového parku razantními investicemi do nových či výrazně rekonstruovaných vozidel. Téma tohoto čísla vám přináší podrobný přehled o vozidlech Českých drah v závislosti na jejich stáří, využití i výhledu do budoucna.

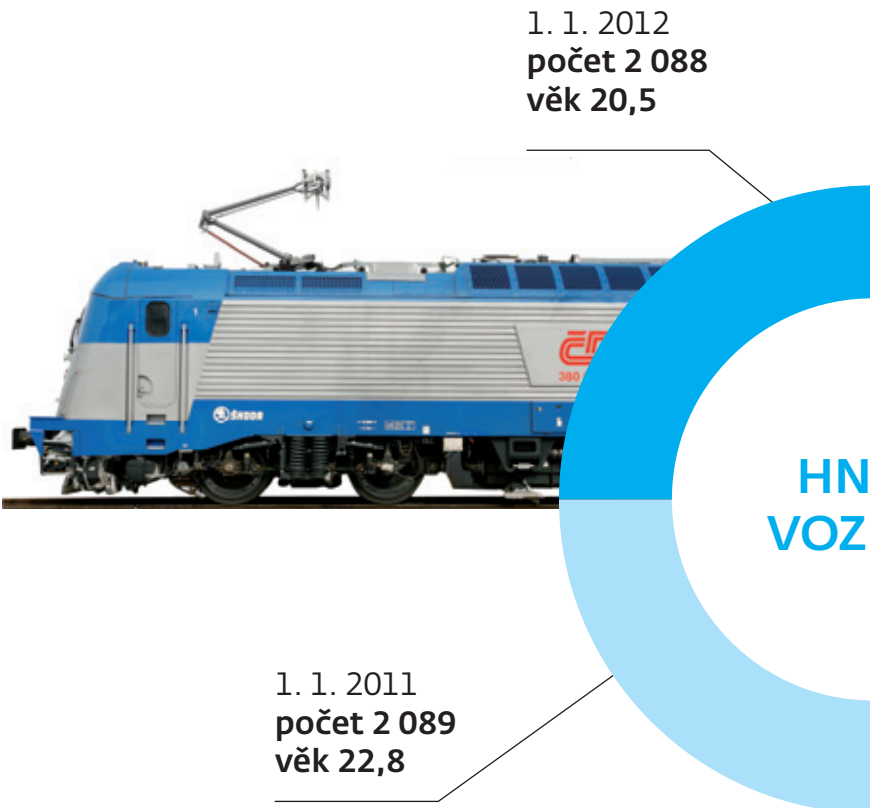
Kdy začíná stáří? U lidí je odpověď na tuto otázku dost subjektivní. Někteří se mohou cítit mladí i v padesáti nebo dokonce v sedmdesáti. Jiní zestárnou ještě před třicítkou. U kolejových vozidel to ale umíme vyčíslit lépe. Zde se životnost počítá v řádu desítek let, přičemž experti doporučují zahájit výraznější obměnu vozidlového parku při překročení průměrného stáří 20 let. Všichni železniční dopravci tak řeší podobný problém. Zatížit finančně společnost odpisy z nákupu zcela nových vozidel, nebo o to více investovat do údržby a zachování provozuschopnosti vozidel starších, respektive do jejich modernizací. Ty jsou sice finančně výhodnější, životnost vozidla ovšem zpravidla prodlouží jen částečně v porovnání s nákupem zcela nových

torická vozidla ČD bereme jako extra případ, takže do problému příliš vysokého věku vozidel nezasahují.

Nejlépe jsou na tom ucelené jednotky
Trend omlazování je nejlépe vidět ve vozidlech, která jsou svým předurčením řazena k takzvaným vratným jednotkám. Trend jednotek, které se ve vratných stanicích nemusejí objíždět hnacím vozidlem, je u vyspělých železničních dopravců znám již několik desetiletí. Na podobnou cestu se tedy musely vydat i České dráhy. Nejvýraznějším zástupcem, který v tomto ohledu „zahýbal“ číslu kýženým směrem, jsou jednotky řady 471 CityElefant. Od roku 2000, kdy začaly být zařazovány do provozu, se na konci loňské-

cent starších než 30 let. Celkově se ale dá říci, že průměrné stáří jednotek celkové skóre zachraňuje a již letos bude ještě lépe. Další „mimino“ se jmenuje RegioPanter a díky němu se věkový průměr opět sníží.

Stará mladá Regionova
Podíváme-li se podrobněji do kategorie motorových vozů a jednotek, s jistým překvapením zjistíme, že ani zde není cifra průměrného stáří neúnosně vysoká. Důvodem jsou jednotky Regionova, vznikající přestavbou z motorových „stálíc“ řady 810. Přestože původní motoráky byly vyráběny v 70. a 80. letech, jde o modernizaci tak výraznou, že jsou tato vozidla v celkovém hodnocení vykazována jako nová. Proto mají ČD ve stavu 282 vozidel mladších než



A¹⁴⁹



B²⁵⁰

Takzvaná humanizace nejrozšířenějších vozů pro vnitrostátní dálkovou dopravu ze 70. a 80. let sice vozidlový park číselně neomladila, přinesla ale rychlé a finančně příznivé řešení, jak nabídnout cestujícím o něco lidštější cestování.

výrobků. České dráhy se – s ohledem na mnoho ukazatelů – rozhodly či spíše byly nuceny rozhodnout pro kombinaci obou variant. Výsledkem tohoto snažení během posledních tří let je nejen zastavení postupného stárnutí vozidel ČD, ale i snížení průměrného věku. Přestože absolutní čísla se snížila „jen“ v řádech jednotek, při pohledu do jednotlivých segmentů je vidět jak výrazné omlazení, tak i výraznou disproporci. Ještě upozorňujeme, že his-

ho roku jejich počet prozatím ustálil na čísle 75. V praxi to znamená, že ze 130 turnusovaných stejnosměrných jednotek (počítáno včetně vložených a řídicích vozů) je 70 mladších než 10 let. Podobným způsobem omlazují park i jednotky Pendolino. Podstatné jinak jsou na tom jednotky určené jen pro střídavou napájecí soustavu. Jediná taková řada, kterou ČD disponují, tedy řada 560, vykazuje z celkových 20 kusů plných 100 pro-

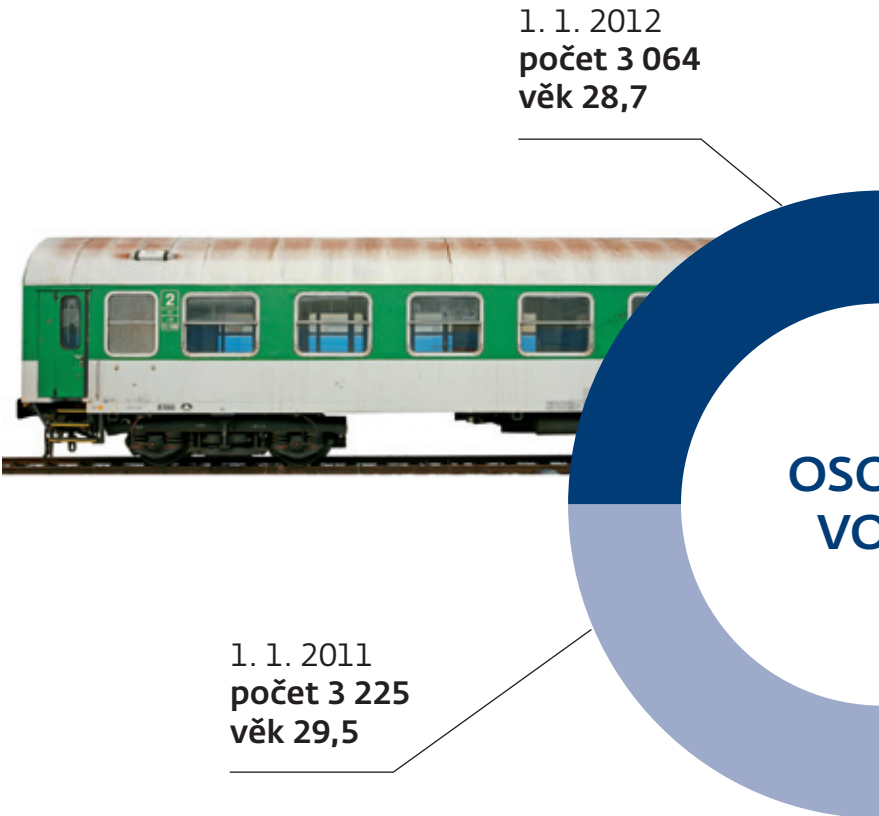
10 let z celkových 513 potřebných pro běžný provoz. Tento výrazně pozitivní trend podporují nákupy nových motorových vozů firmy Stadler v loňském roce a Pesa s počátkem dodávek letos.

Konvenční lokomotivy stárnou
Zdaleka ne tak veselá situace je u lokomotiv, a to jak elektrických, tak motorových. Průměr stejnosměrných zachraňuje „mladice“ řady 162/163 z pře-

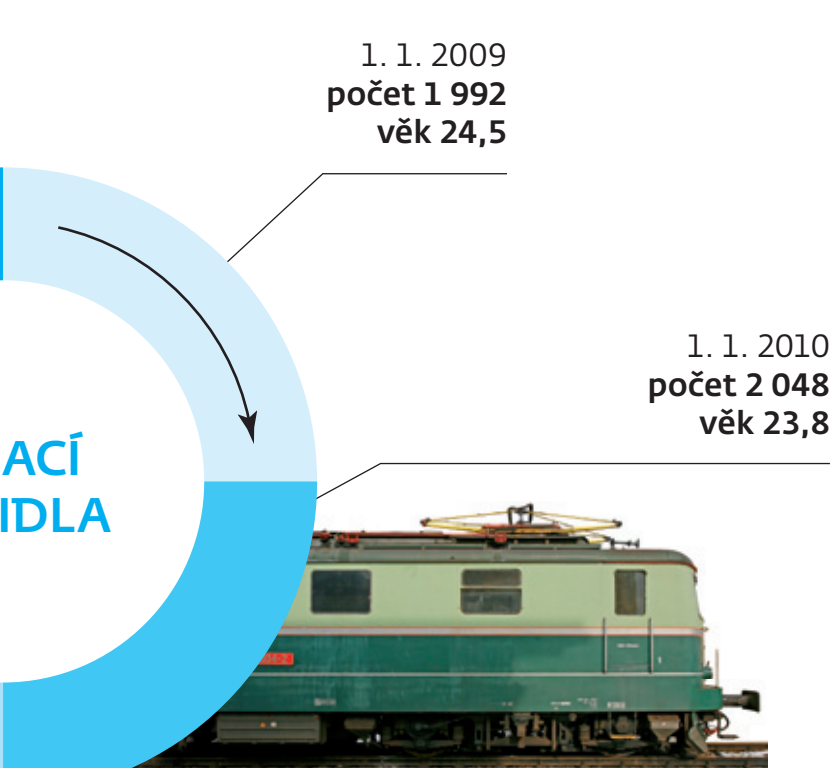


STÁŘÍ HNACÍCH VOZIDEL PODLE TRAKCÍ K 1. 1. 2012								
	Celkem	Provozní stav	Turnusová potřeba	0–10 let	11–20 let	21–30 let	Starší než 30 let	Průměrné stáří*
Elektrické lokomotivy stejnosměrné	152	139	98	117	5	6	166	25,7
Elektrické lokomotivy střídavé	100	87	72	0	0	8	92	33,8
Elektrické lokomotivy vícesystémové	100	93	83	10	0	88	2	15,3
Elektrické jednotky stejnosměrné	193	163	130	70	5	4	114	26,3
Elektrické jednotky střídavé	20	16	14	0	0	0	20	38
Elektrické jednotky vícesystémové	28	24	24	28	0	0	0	7
Motorové lokomotivy	280	255	119	23	92	21	144	26,4
Motorové vozy a jednotky	672	635	513	282	75	117	198	18,6
Řídicí vozy elektrických a motorových jednotek	249	242	206	244	5	0	0	3,6
Vložené vozy elektrických a motorových jednotek	294	259	202	117	5	6	166	24,6
CELKEM	2 088	1 913	1 461	774	195	335	784	20,5

* Věk vozidel se počítá od uvedení do provozu.

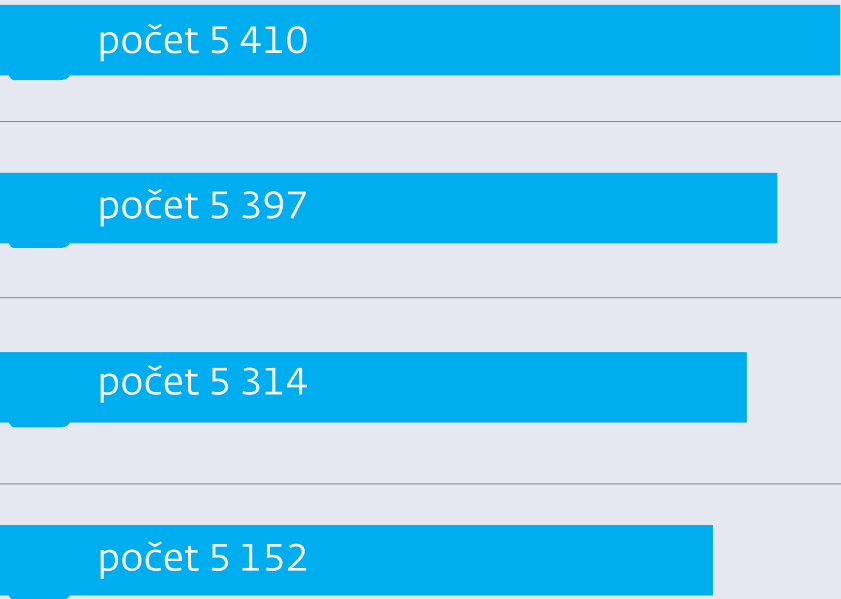


Omlazovací kúrou



Na regionálních tratích Vysočiny a Libereckého kraje se koncem loňského roku rozjely švýcarské motorové vozy. Jsou to po dlouhé době zcela nová vozidla v této kategorii, v tomto případě financované částečně s podporou Evropské unie.

SKÝCH DRAH CELKEM



lomu 80. a 90. let. Přesto je majoritní část (91 ze 152 strojů) mezi 21. a 30. rokem života. Čistě střídavé stroje kulhají ještě více – dnes již prakticky jen řady 242 jsou starší než 30 let. Tato lehce znepokojivá čísla ovšem ukazují na další trend. Tím jsou vicesoustavové lokomotivy. Těch mají ČD rovnou stovku a zatím ani zde není situace nejlepší. Čekání na řadu 380 se zatím stále prodlužuje a na celkových číslech je to znát.

Poměrně zajímavá situace je u lokomotiv nezávislé trakce. Dodávky devatenácti omlazených Brejlovců řady 750.7 sice průměr výrazně snižují, ale překvapením je, že potřeba klasických motorových lokomotiv výrazně klesá. Z celkových 280 strojů, které mají ČD ve stavu, potřebují jen 119. Postupně se tak z pravidelného provozu vytrácejí legendární Bardotky řady 749 a svou labutí píseň v osobní dopravě zazpívají také poslední Bangladěšky řady 742. Nosnými řadami Českých drah se tak pomalu ale jistě stávají jen Brejlovci řady 750.7 a původní 754, které postupně také procházejí dílčími modernizacemi. Klasická souprava tažená velkou lokomotivou se podle všeho stane zanedlouho minoritou či přímo výjimkou.

Zaměřeno na tažená vozidla
Park osobních vozů je na tom nejhůře. V nejlépeším stavu se nacházejí ubytovací a restaurační vozy s průměrným věkem bezmála 19 let. Ten se má ještě

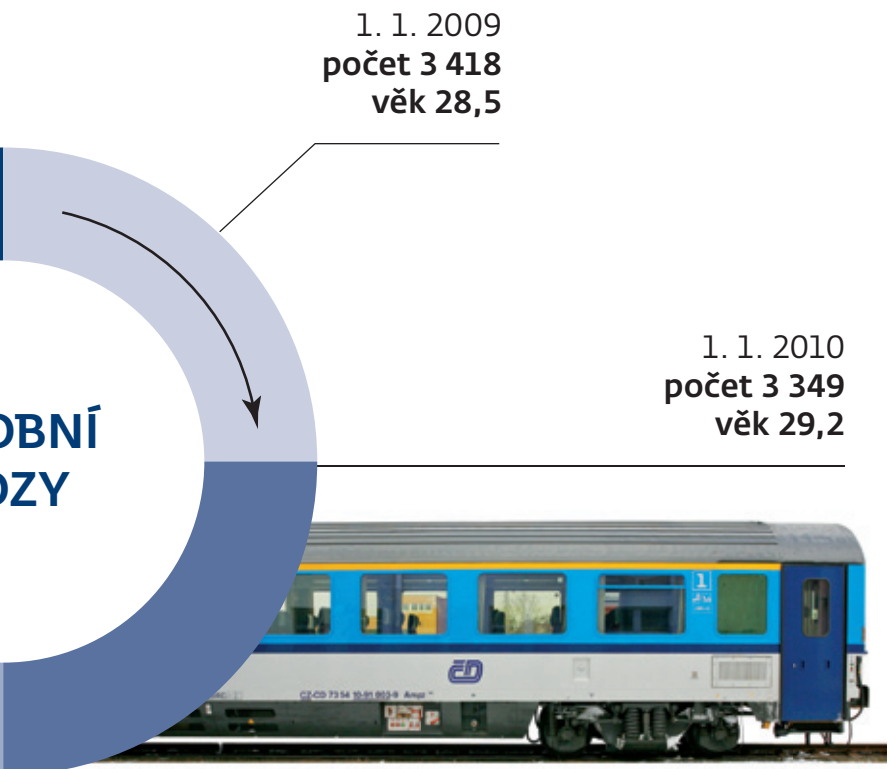
tě snížit po dodávce 21 modernizovaných restauračních vozů z ŽOS Vrutky. Vozy pro dálkovou mezinárodní dopravu ale překročily průměrný věk 24 let. Na druhou stranu je ale nutno podotknout, že tato vozidla procházejí jak dílčími modernizacemi, tak velkými přestavbami. Cestující se tedy nemusí nutně potkávat s morálně zastaralými, ale s pohodlnými vozy, které díky významné přestavbě nabídnou mnohem komfortnější sedadla, informační systém, vakuová WC a v některých případech i klimatizaci.

Čísla však na tyto argumenty neslyší. A to jsme ještě neotevřeli Pandořinu skříňku – vozy pro vnitrostátní dálkovou dopravu. Zde se dostáváme k hranici 30 let průměrného stáří. Tady už pomůže málokterá modernizace a nic na tom nezmění ani vcelku vydařené humanizace východoněmeckých vozů ze 70. let. České dráhy se proto v současné chvíli zaměřují na radikální změnu v tomto segmentu a jednou z možností jsou i netrakční jednotky od firmy Siemens, které svými 113 zbrusu novými vozy mohou zlepšit i vnitrostátní cestování. Tím by se mohla zvrátit nejen nepříznivá a stagnující křivka upozorňující na přestárlost osobních vozů, ale také pohled veřejnosti na cestování vlakem se 30 let starými vagony. Ostatně v příměstské dopravě se to podobným způsobem povedlo CityElefantům.

VÁCLAV RUBEŠ

ZAJÍMAVOST – HISTORICKÁ VOZIDLA		
Lokomotiva	Rok výroby	Aktuální věk*
310.006	1879	133
314.303	1898	114
310.072	1899	113
310.076	1899	113
310.09	1901	111
313.432	1904	108
310.0134	1913	99
434.2186	1917	95
354.195	1925	87
423.041	1925	87
310.922	1930	82
464.008	1935	77
498.022	1946	66
534.0323	1946	66
433.001	1947	65
475.101	1947	65
534.0432	1947	65
475.179	1948	64
524.1110	1948	64
477.043	1954	58
556.0298	1955	57
328.011	1956	56
556.0506	1958	54

* Průměrný věk historických vozidel ČD je 82,6 let. Do stáří vozidlového parku se nezapočítává.



Modernizace je jednou z cest, jak omladit vozidlový park. Jedním ze zástupců znovuzrozených strojů je Brejlovec řady 750.7, který pod svým klasickým vzhledem ukrývá v podstatě novou lokomotivu.

FOTO MICHAL MÁLEK (6x)



LAMINÁTKA. V provozu na našem území můžete tuto lokomotivu vidět především v barvách ČD Cargo. České dráhy disponují jediným, bohužel nepojízdným exemplářem umístěným v depozitáři.

FOTO AUTOR

Ikona průmyslového designu stále oslňuje především v nákladní vozbě

Za 45 let své existence si Laminátky získaly dvě generace příznivců a obdivovatelů. Tyto stroje už budou navždy spojeny se jménem výjimečného designéra Otakara Diblíka. Jejich domovem jsou tratě pod měděnou pavučinou trakčního vedení napájeného střídavým proudem v západních a jižních Čechách a také na jihu Moravy a na Vysočině. Laminátka je prostě mašina, která i po letech odvádí poctivou práci v čelech nákladních vlaků, aniž by přitom ztratila svou nadčasovou eleganci.

Příběh této legendy začíná v roce 1964. Tehdy byla dokončena šestnáctá lokomotiva pro tratě elektrizované střídavou napájecí soustavou 25 kV o kmitočtu 50 Hz. Jednalo se o první lokomotivu na světě vyrobenou s užitím sklolaminátu. Nesla označení S 699.001. Bývalé Československé státní dráhy toto vozidlo ale odmítly s tím, že je příliš těžké a výkonné. Padlo rozhodnutí: další stroj bude plně odvozen ze stroje S 699.001, bude ale jen čtyřnápravový.

Nadčasový design

V roce 1966 je proto bez vývoje prototypu vyrobeno 20 prvních sériových lokomotiv, které dostávají u ČSD řadu S 489.0 (v roce 1988 přeznačenou na 230), zatímco výrobce Škoda Plzeň ji označuje typem 47E. Velmi záhy dostává přezdívku Laminátka, protože jako materiál pro výrobu čel lokomotivní skříně byl použit skelný laminát. To umožnilo vytvořit poměrně neobvyklý a nadčasový design, jehož autorem se stal známý československý designér Otakar Diblík.

Po první dvacítkě strojů následovala ještě v roce 1966 další čtyřicetikusová série a v roce 1967 bylo dodáno posledních padesát strojů. Řada 230 s maximální rychlostí 110 km/h a výkonem 3 080 kW byla v letech 1968 až 1969 doplněna 120 stroji řady S 499.0 (dnes 240) a v roce 1970 následovalo ještě 25 dalších lokomotiv, označených jako řada S 499.1 (dnes také řada 240). Lokomotivy řady 240 se nacházejí především u Železniční společnosti Slovensko.

Lokomotiva se svařovaným ocelovým rámem má díky použitému materiálu originální design, který je dodnes obdivován nejen u nás, ale i v zahraničí. Podobně neobvyklé je řešení odpružení, kde primární vypružení tvoří vinuté pružiny, sekundární je utvořeno z listových pružin. Regulace výkonu je prováděna spínáním odboček transformátoru. Lokomotivy byly nejdříve dodávány do tehdejších lokomotivních dep ČSD v Brně, Jihlavě, Plzni a také do Bratislavy. V roce

1982 byly všechny Laminátky řady 230 soustředěny do depa Brno-Maloměřice.

Roku 1995 byly některé stroje předislovány do Jihlavy a po reorganizaci přešly v roce 1997 do Depa kolejových vozidel České Budějovice, odkud se v roce 2004 vrátily zpět do Brna. Po oddělení nákladní dopravy do společnosti ČD Cargo přešly Laminátky řady 230 do Středisek oprav kolejových vozidel (SOKV) ČD Cargo v Ostravě a Českých Budějovicích. Stroje této řady byly vždy zpravidla využívány

v nákladní dopravě a pouze část lokomotiv sloužila v pravidelné osobní dopravě.

V osobní dopravě jen výjimečně

U Českých drah zůstala jediná Laminátka – lokomotiva s označením 230.050. Ta byla nejdříve deponována jako muzejní v Depu historických vozidel v Lužné u Rakovníka a v současnosti je umístěna v depozitáři Národního technického muzea v Chomutově. V osobní dopravě Českých drah se proto tyto krásné stroje již nevyskytují. Zcela sporadicky, pouze v případě neschopnosti jiného hnacího vozidla nebo vysokého správkového stavu řady 242, zaskočí Laminátky ČD Cargo i do osobní dopravy.

Jak už bylo naznačeno, v provozu můžete Laminátku na našich kolejích vidět v drtivé většině v nákladní vozbě u společnosti ČD Cargo. Na sklonově náročné trati z Kolína přes Havlíčkův Brod do Brna jezdí spojení do dvojic v mnohočlenném řízení. Tato trať byla ostatně vždy baštou Laminátek. Dobrou zprávou je, že v letech 2008 a 2009 bylo osm těchto lokomotiv kompletně modernizováno šumperskou společností Pars nova. Možná i proto se Laminátkám řady 230 vyhýbá větší vlna rušení. Ačkoli jde o dosud spolehlivé stroje s robustní konstrukcí, projevují se zákonitě i na nich léta náročné služby. Zasloužený železniční důchod je tak stejně dříve či později nemine.

MARTIN HARÁK

Text vznikl s pomocí Jiřího Konečného.



OTAKAR DIBLÍK

Brněnský rodák Otakar Diblík (1929–1999) navrhoval zejména design dopravních prostředků. Kromě Laminátky nese typické rysy jeho uměleckoprůmyslového ducha například autobus RTO LUX pro Karosu Vysoké Mýto, dvoumotorové aerotaxi L-200 Morava či lokomotivy řad S 699.0, S 489.0 a S 499.0. Roku 1968 odešel Diblík do Itálie, kde působil u firmy Bonetto v Miláně a po návratu do vlasti roku 1990 působil jako profesor a vedoucí ateliéru průmyslového designu na Vysoké škole uměleckoprůmyslové v Praze.



První vyrobená Laminátka. FOTO M. PETR

RSM: Turnov čeká na opravu výpravní budovy

Na jaře loňského roku se bezprostřední okolí turnovského nádraží proměnilo ve staveniště. Město Turnov zde zahájilo dlouho připravovanou stavbu dopravního terminálu, který bezprostředně přiléhá k výpravní budově Českých drah. Město tak s příspěvkem z Regionálního operačního programu Evropské unie přikročilo k přemístění stávajícího autobusového nádraží z nevhodné polohy na okraji města přímo k nádraží Českých drah.

Terminál za evropské peníze

Vznikl tím jeden moderní uzel veřejné dopravy, který cestujícím zjednodušil přestupování, nabídl nový informační systém a související služby. V rámci této akce se provedla výměna všech podzemních inženýrských sítí, výstavba krytého, moderně působícího autobusového stání, které poskytuje nejen ochranu před nepříznivým po-

časím, ale navíc otevírá možnost dostavby parkoviště na jeho střeše. Zastavily nepotřebné drobné stavby, které byly odstraněny demolicí. Zpevněné plochy se dočkaly nových povrchů, osazeno bylo také osvětlení, okolí zdobí vysázená zeleň.



Rekonstrukce se dotkla i prostor uvnitř budovy.

FOTO AUTOR (2x)

Nový přestupní terminál má však zatím velkou píhu na kráse, a tou je právě výpravní budova Českých drah, která by navíc měla v blízké budoucnosti sloužit jako zázemí pro celý přestupní uzel. Plán na její zásadní rekonstrukci se proto již rodí.



Od konce loňského září budova nastavuje cestujícím přívětivou tvář.

Smlouva o partnerství mezi ČD a městem

Protože výpravní budova je ve špatném technickém stavu, způsobeném především vlivem vztlínající vlhkosti, bude nutné nejprve provést novou hydroizolaci zdí i podlah. Dále bude provedena rekonstrukce veškerých inženýrských sítí, výměna oken a dveří a v neposlední řadě oprava vnějšího pláště budovy. Změna dispozice se odrazí i v novém systému vytápění, který bude důsledně oddělen pro veřejné přístupné prostory, zázemí dopravců a nájemce obchodů.

Pro zajištění dobré spolupráce mezi městem Turnov a Českými drahami byla starostkou města Hanou Maierovou a generálním ředitelem Českých drah Petrem Žaludou podepsána smlouva o partnerství, která předpokládá poskytnutí zázemí a služeb v nově rekonstruované nádražní budově pro celý dopravní terminál. V rekonstruované výpravní

budově vznikne informační centrum města, pokladna a zázemí pro autobusové dopravce, zcela nové sociální zařízení pro cestující a komerční prostory pro služby související s cestováním včetně občerstvení. Ani zákazníci Českých drah nepřijdou zkrátka, neboť rekonstrukcí projdou i pokladny národního železničního dopravce a přilehlé veřejné přístupné prostory. Interiéry jsou samozřejmě řešeny jako bezbariérové, čímž se zlepšují podmínky nejen pro imobilní zákazníky, ale také pro maminky s kočárky nebo seniory.

Nový terminál by měl svými službami, vzhledem i komfortem přilákat další cestující a přispět tak k většímu využívání hromadné dopravy. Díky spolupráci Českých drah se samosprávou města Turnova se zatraktivní veřejná doprava nejen pro obyvatele Turnova a okolních obcí, ale i pro četné návštěvníky Českého ráje.

VÁCLAV FIKR

Příběh rudého býka trvá už patnáct let

V únorových dnech uplyne již patnáct let od chvíle, kdy se šest výrobců přihlásilo do mezinárodní soutěže Rakouských spolkových drah na novou vysokovýkonnou univerzální lokomotivu. V létě roku 1997 bylo rozhodnuto, že nové stroje dodá firma Siemens. Rakouské železnice a následně i další dráhy vstoupily do „taurusovské“ éry.

Pro někoho symbol moderní železniční elegance a síly, pro dalšího iritující zosobnění „nadvlády“ firmy Siemens v segmentu výkonných lokomotiv. Ať tak či onak, lokomotivy Taurus, označované výrobcem jako ES64U2/U4, jsou úspěšné. Důkazem může být i skutečnost, že jezdí u sedmi evropských provozovatelů. Před Taurusem byla interoperabilita jen slovíčkem v tlustých složkách evropských úředníků. Mimochodem, Taurus je obchodní známka ÖBB, takže označování všech těchto lokomotiv uvedeným jménem není zcela korektní.

Hledá se tahoun i sprinter

S odstupem času se může zdát, že lokomotiva měla svůj příchod na evropskou železniční scénu doslova vyleštěnou. Jenže první krůčky bájněho mytologického býka, podle kterého nese Taurus své jméno, byly místy trochu klopýtavé. Dokonce jeho samotný zrod nebyl dlouhou dobu zcela jistý. Lokomotivní park ÖBB se v polovině devadesátých let 20. století potýkal nejen se značnou zastaralostí (např. řady 1010, 1110, 1040 pocházely koncepčně ze 40. a 50. let), ale také s velkou roztržitostí. Dílčí omlazení sice probíhalo dodávkami lokomotiv řady 1044 do roku 1995, ale to neřešilo hlavní problém.

Rakušané zkrátka potřebovali výkonnou lokomotivu, které bude využitelná jak v rychlé osobní, tak i v těžké nákladní službě, bude uzpůsobená pro rychlou jízdu na modernizovaných hlavních koridorech a zároveň zdolá obloukovité horské tratě alpských zemí. To byl závěr projektové komise ÖBB, ustanovené v červnu 1996 s cílem vytvořit koncepci pro nové elektrické lokomotivy. Vyjasnila se také nutnost pořízení jednotofrekvenčních lokomotiv pro provoz na napájecí soustavě 15 kV/16,7 Hz (Rakousko, Německo, Švýcarsko) a dvoufrekvenčních, které by byly navíc provozovány také na soustavě 25 kV/50 Hz (Maďarsko a částečně Česko i Slovensko).

Původní objednávka se navýšila na trojnásobek

Na vyhlášenou soutěž reagovalo počátkem roku 1997 šest zájemců, kteří před-



ÚSPĚCH. Na konci 90. let potřebovali Rakušané výkonnou lokomotivu pro osobní i nákladní dopravu, která zvládne náročný alpský terén a současně se dokáže pořádně rozjet na koridorových tratích. Odpověď měla jméno Taurus. FOTO **AUTOR (2x)**

ložili své návrhy: ADtrans, Siemens, a Ansaldo samostatně, dále konsorcia GEC-Alhstom a Elin, Siemens a ADtrans a konečně SLM a ADtrans. Z cenových důvodů byly zamítnuty nabídky Ansaldo, SLM a konsorcia Siemens-ADtrans (například nabídka SLM se tehdy pohybovala kolem 60 milionů rakouských šilinků – asi 4,4 milionů eur za jeden stroj). Ani Siemens však nebyl nejlevnější a po prvním kole to vypadalo na pořízení jednotofrekvenčních lokomotiv od ADtransu a dvoufrekvenčních od GEC-Alhstom (dnes Alstom).

Konečné návrhy podané v červenci 1997 však zásadně zamíchaly kartami tendru. Finální nabídka Siemensu byla sice jen o necelé procento levnější než ADtransu, ovšem výrazně lacinější než GEC-Alhstom. Cena jednoho budoucího Taurusu byla stanovena na 2,63 milionu eur. ÖBB si objednaly 50 jednotofrekvenčních strojů řady 1016 a 25 dvoufrekvenčních řady 1116, jejichž počet záhy zvýšily o stovku kusů. Tento krok se později ukázal jako velmi prozíravý, neboť ÖBB si tím zajistily dostatek strojů i pro přeshraniční provoz do Maďarska, Česka a na Slovensko.

První býk se rodil dva roky a slavnostní roll-out proběhl 12. července 1999 v Mnichově-Allachu, kde se u firmy Siemens Kraus-Maffei Lokomotiven vyrobily první čtyři lokomotivy (1016.001-003

ZAJÍMAVOSTI O TAURUSECH

9 V tolika státech je Taurus homologován (schválen).

2 Přibližně tolik miliard kilometrů najezdily všechny verze Taurusů do současnosti.

25 Tolik tisíc kilometrů nasbírá Taurus mezi předepsanými údržbami.

357 Právě tolik km/h dokázal Taurus jet v roce 2006, což je dodnes rychlostní rekord elektrických lokomotiv.

a 1116.001). Pro další stroje byla v Mnichově řešena hrubá stavba a konečná montáž probíhala v nově postaveném komplexu Siemensu v rakouském Linci. Rakouský podíl práce na Taurusech se zvýšil také tím, že některé komponenty lokomotivní skříně se vyráběly v dílnách ÖBB Knittelfeld a Floridsdorf.

První čtyři lokomotivy podstoupily rozsáhlé zkoušky na zkušebním okruhu firmy Siemens ve Wegberg-Wildenratu, na tratích v Německu a Rakousku, dvousystémová verze také v Maďarsku. Do zkušebního provozu u majitele se

dostala 5. ledna 2000 jako první lokomotiva 1016.003. Tou dobou ještě ÖBB neměly uzpůsobenou trať pro vykonání Technicko-bezpečnostní zkoušky (TBZ), kdy je požadováno překročení maximální rychlosti 230 km/h o 10 procent. Jako první se proto TBZ podrobil stroj 1016.001 až 11. února 2000, kdy v mezistaničním úseku Wels – Lambach dosáhl maximální rychlosti 255 km/h a tím překonal dosavadní rychlostní rekord 241 km/h lokomotivy 1044.501 ÖBB z 24. září 1987. Testovací provoz u ÖBB byl úspěšně zakončen 18. ledna 2001.

Do Německa chvíli nesměl

Taurus byl schválen německým drážním úřadem EBA již v červnu 2000, ale už 19. července 2000 došlo k první mimořádné události, kdy se neuzavřel přезд před nákladním vlakem se strojem řady 1016 v čele. Tato událost navíc nezůstala ojedinělá, a proto byl 3. srpna 2000 provoz řady 1016 v Německu zakázán. Příčiny se ale podařilo velmi záhy objevit a odstranit, takže již 5. září téhož roku mohl být zákaz zrušen. Navíc také Němci Taurusy potřebovali. V roce 2001 byl totiž Rakušany zamítnut provoz řady 152 DB na tratích ÖBB. Německé dráhy si proto u Siemensu objednaly 25 strojů řady 182, která odpovídá lokomotivám 1116 ÖBB pro vozbu na rakouských tratích.

Naopak bez problémů proběhlo schválení k provozu rakouských Taurusů ve Švýcarsku během pouhého jednoho týdne v březnu 2001, kdy bylo s řadou 1116 skutečně celkem 903 zkušebních jízd. Na základě stále naléhavější potřeby stroje, který by odboural i poslední bariéru v trakčních systémech, stejnosměrnou napájecí soustavu, objednaly ÖBB v roce 2003 rozšířenou variantu Taurusu označenou Siemensem jako ES64U4 a ÖBB následně řadou 1216. Most nad všemi proudovými soustavami byl postaven. Od června 2005 byl Taurus III – jak je také čtyřsystémová verze označována – postupně schválen pro provoz v devíti státech.

Tento článek o 15. výročí vzniku myšlenky a následné realizaci první opravdu evropské lokomotivy by mohl být i jeho výrobním nekrologem. Produkce těchto strojů u Siemensu totiž skončila a jejich místo postupně zaujímá nový Vectron. Pokud by se ale technici v Krefeldu nebo dělníci v Linci rozhodli zhotovit Taurusu pamětní desku, mohlo by na ní hrde stát: Taurus, stroj, který dobyl Evropu.

VÁCLAV RUBEŠ

KRÁTCE

NĚMECKO

Z Prahy do Mnichova po dvoukolejné trati?

Modernizace železniční tratě Praha – Plzeň – Domažlice – Řezno – Mnichov je jednou z priorit rozvoje transevropských sítí. Tvrdí to aspoň česká i bavorská strana. Jenže německé spolkové ministerstvo dopravy tuto akci zatím nezařadilo ani do pětiletého plánu investic. Plzeňský kraj proto 25. ledna schválil deklaraci, kterou sestavil s vládou Horní Falce. V deklaraci žádá ministři dopravy SRN a ČR, aby trať mezi Prahou a Mnichovem přes Domažlice byla do roku 2020 vybudována jako dvoukolejná, elektrifikovaná a umožňující rychlost 160 až 220 km/h.

EVROPSKÁ UNIE

Náročnější zkoušky palubních zařízení

Na konci ledna přijala Evropská komise rozhodnutí zpřísnující testovací a certifikační postup u tratí a vlaků vybavených systémem ETCS. Důležitým aspektem implementace systému ETCS je zlepšení efektivity řízení železniční dopravy a výrazné zvýšení její bezpečnosti zejména formou dálkového řízení rychlosti vlaků. Informace jsou předávány z řídicího střediska do vlaku, kde palubní počítač na jejich základě vypočítá maximální povolenou rychlost a případně sníží rychlost vlaku. Rozhodnutí Evropské komise konkrétně klade vyšší požadavky na zkoušky, zejména pokud jde o palubní zařízení, které musí být zkoušena v akreditovaných laboratořích.

BULHARSKO

Kvůli poplatkům před evropský soud

Právní řád Bulharska prý není v souladu se směrnicemi EU, přesněji s tzv. prvním železničním balíčkem. Myslí si to Evropská komise, která na Bulharsko kvůli tomu podala 26. ledna žalobu k Evropskému soudnímu dvoru. Nesrovnalosti se údajně týkají provádění ustanovení o poplatcích, které železniční podniky musí zaplatit za přístup k místní infrastruktuře, přičemž platí princip, že dopravci při tom nesmí být diskriminováni. V případě Bulharska byl konečným termínem pro implementaci směrnice 1. leden 2007.

RUSKO

Rekordní rozpočet na investice

Ruské dráhy představily pro rok 2012 rekordní rozpočet určený na investice: 428 miliard rublů. Většina programu bude financována z vlastního kapitálu společnosti, ale i ze státní podpory v podobě účelově vázaných příspěvků. Z vnějších půjček bude čerpáno přibližně 100 milionů rublů. Provozovatel ruské nákladní železniční dopravy Firsta Cargo Co na konci ledna zveřejnil výsledek o zvýšení objemu přepravy o 0,5 procenta na více než 284 milionů tun v roce 2011.

ŠVÉDSKO

Nový dopravce nasadil jen jeden spoj

S novým jízdním řádem v prosinci 2011 vstoupil na trh osobní dopravy Švédska nový dopravce Skandinaviska Jernbanor se sídlem v Östersundu. Tato společnost provozuje prozatím jeden pár vlaků denně mezi Uppsalou, Stockholmem a Göteborgem. Po společnosti Veolia Transport se jedná o druhého dopravce, který konkuruje SJ AB v dálkové dopravě. Skandinaviska Jernbanor využívá modernizované vozy první třídy ze 60. let a lokomotivy TRAXX. Její vlaky jezdí maximálně 140 km/h.

ITÁLIE

Společnost NTV stále oddaluje provoz

Kdy začne italský železniční dopravce NTV komerční provoz, zůstává zatím nejasné. Původně se počítalo od září, pak od prosince 2011. Nyní již konkrétní termín nebyl stanoven. Jedním z důvodů jsou komplikace při dodávce a schvalování nových vlaků od výrobce Alstom. Jednotky jsou vyráběny ve výrobních závodech v La Rochelle a Saviglianu. Při návštěvě výrobního závodu v Saviglianu na podzim 2011 byla řada jednotek ještě v nedokončeném stavu.

(mez, sh)

DOBŘÝ MARKETING OTEVŘEL CESTU K DALŠÍ EXPANZI DO ZAHRANIČÍ

Do životopisu Taurusu i do povědomí laické veřejnosti se tučným písmem zapsalo datum 2. září 2006, kdy čtyřsystémová verze ES64U4, konkrétně stroj 1216 050 ustanovil světový rychlostní rekord elektrických lokomotiv a na vysokorychlostní trati Ingolstadt – Norimberk dosáhl rychlosti 357 km/h. Pokořil 51. let starý výkon francouzské BB 9004, která v roce 1955 uhněla tehdy neskutečných 331 km/h. Vynikající marketingový tah Siemensu vyšel. V průběhu roku 2006 a 2007 bylo dodáno 20 lokomotiv pro Slovinské železnice (řada 541 SŽ) a v roce 2008

objednala polská společnost PKP Intercity deset strojů ES64U4 (polské označení EU44), které nesou jméno Husarz. Na českém území se dvoufrekvenční Taurusy 1116 začaly objevovat už v roce 2001, a to v pohraničních přechodových stanicích Břeclav a Horní Dvořiště. Od prosince roku 2006 zajíždí také do Českých Budějovic, Šatova, od roku 2009 do Znojma a Českých Velenic. Od června roku 2008 je čtyřsystémová řada 1216 schválena pro provoz na českých koridorech a začala se objevovat v čele EC vlaků na našem území.



Každý máme koleje, po kterých jede vlak našeho života

Jako kluk chtěl být strojvedoucím, lesníkem nebo námořníkem. Babička mu jeho plány rozmlouvala s tím, že prý vlaky se srazí, na hájenku je to daleko a na moře ještě dál. To první přání se mu splnilo. Ve svém životě ale Petr Šindar vyzkoušel řadu profesí – od řidiče nákladáku po hudebníka country.

S dráhou se seznámil díky hodnému sousedovi už ve dvanácti letech. Tím prvním setkáním pro něj byla motorová lokomotiva řady T 444. o zvaná Karkulka. K ČSD nastoupil Petr Šindar v roce 1977 jako pomocník strojvedoucího v tehdejším Lokomotivním depu Pířerov a po vojñé služebně přestoupil do depa Břecław, kde jezdí s desetiletou přestávkou dodnes. Voží dálkové mezinárodní a vnitrostátní vlaky na trase Břecław – Praha a zpět s lokomotivami třech států – České republiky, Slovenska a Rakouska.

Hudba s duchovním přesahem

Zmíněná desetiletá pauza byla pro Petra Šindara skutečně barvitá. V roce 1996 například jezdil v USA na těžkých tahačích značky Kenworth. „Bylo to docela dobrodružné. Moje trasa vedla ze San Diega na mexicko-amerických hranicích až do několik tisíc kilometrů vzdáleného kanadského Vancouveru. Externě jsem mimo to působil v celosvětové duchovní kapele na poutním světoznámém místě Medugorje v Bosně-Hercegovině. Jedná se o velmi prestižní těleso, do kterého se hlásí ročně čtyři tisíce muzikantů z celého světa. Paralelně jsem se hudbou zabýval i v Česku v různých sestavách country a duchovní muziky. Hraji na pětistrunné banjo, kytaru, basu a podle potřeby i jiné hudební nástroje. Nyní mám hudební těleso s názvem Kapela pro Ježíše, které čítá kolem třiceti lidí a působí v rámci evangelizace České republiky,“ vypráví.



HLAVNĚ S NADHLEDEM. Strojvedoucí Petr Šindar je v soukromém životě spolupracovníkem řádu františkánů. FOTO AUTOR

V desetileté „drážní“ pauze byl také společníkem a jednatelem ve třech firmách. „Ty ale moji společníci různě vytunelovali a před návratem na železnici jsem byl ještě pastoračním asistentem, tedy jakýmsi manažerem na farnosti Neratov v Orlických horách, která se stará o potřebné a handicapované lidi,“ doplňuje Petr Šindar.

Vystudovaný teolog i bratr od františkánů

Trochu nezvyklé je, že tento strojvedoucí vystudoval filozofii a teologii. „Když se to srovná, práce strojvůdce je vlastně řehole, tedy činnost, která na člověka klade velké nároky. Tato práce mě baví a umožňuje mně více nahlédnout do života lidí této náročné profese. Mohu jim

tak lépe odpovědět a poradit, než kdybych seděl někde v kanceláři,“ vysvětluje. Petr Šindar rovněž působí v řádu Františkánů jako spolupracovník neboli bratr. „Řád založil svatý František z Assisi pro věřící, kteří by ho chtěli následovat, ale nemohou nebo nechtějí se vzdát světského života. Mezi jeho příslušníky patřil například francouzský

PETR ŠINDAR

Strojvedoucí DKV Brno se vyučil provozním elektrikářem, poté vystudoval střední průmyslovou školu v oboru Elektrická trakce a také Elektrické stroje a přístroje. Po roce 1990 vystudoval Teologickou a Filozofickou fakultu na UP Olomouc. V polovině devadesátých let jezdil jako řidič v USA na těžkých tahačích v trase San Diego – Vancouver. Po podnikatelské kariéře se stal pastoračním asistentem na farnosti Neratov a pak se vrátil zpět na železnici. Ve volném čase se věnuje duchovní hudbě v tělese s názvem Kapela pro Ježíše.

král Ludvík IX. Členy takzvaných třetích řádů mohou být jak osoby žijící v celibátu, tak i světská laici včetně osob žijících v manželství. Členové těchto řádů většinou nenosí žádný řeholní hábit, ale skládají obdobu řeholních slibů,“ říká o svém soukromém životě strojvedoucí z Hodonína.

„Mně toto duchovní zaměření pomáhá v každodenním životě. Svatý František hlásal chudobu a život podle evangelia. A františkáni se snaží dnes naplňovat tento ideál tím, že nehromadí majetek, nehledají cesty, jak zbohatnout, ale naopak se učí žít skromně a snaží se být nezávislí na statcích tohoto světa,“ doplňuje s tím, že je potřebné osvobodit se od nenávisti a od zbytečných starostí.

Jak ještě s nadhledem dodává, každý z nás máme svoje koleje, po kterých jede vlak našeho života. „Vždy, když jsem z těchto kolejí vyjel, tak jsem se cítil špatně. Prostě každé vykolejení znamená nějaký průšvih, který komplikuje život. A když se člověk na ty svoje koleje vrátí, má jasný pocit jistoty a bezpečí.“

MARTIN HARÁK



ČD travel, s.r.o., Na Příkopě 31, tel. 972 243 051, 972 243 057, 972 243 055. E-mail: obch@cdtravel.cz, lazne@cd.travel.cz, web: www.cdtravel.cz
Pobočky: Na Příkopě 31, tel. 972 243 071 • Praha hl. nádraží 972 241 861 • Brno hl. nádraží 972 625 874 • provozní doba: pondělí–pátek 9.00–17.00 h



Česká republika

Liberec – hotel Babylon ****

AKČNÍ NABÍDKA JEN PRO KLIENTY ČD TRAVEL
Cena: 2 690 Kč/os./2 noci, dítě do 13,99 let ZDARMA v doprovodu dospělé osoby. Cena zahrnuje: ubytování, polopenzi, neomezený pobyt v aquaparku, lanaparku, iqparku, možnost ranního plavání od 8 hodin.



Česká republika

Mariánské Lázně – hotel Polonia**

POMLÁZKA V POLONII 6. 4.–9. 4. 2012
Cena: 2 670 Kč/1 990 Kč/dosp. os./pobyt, pokoj I. kateg./III. kategorie, slevy děti do 12 let. Cena zahrnuje: 3 noci, 3x plnou penzi, poukázku do hotelové kavárny na kávu, dárek pro děti, 1 hod. bazénu s masážním chrlíčem, vířivkami, tropickou sprchou a saunou v Grandhotelu Pacific.



Španělsko

Mallorka pro seniory 55+, hotel Delfin Mar ****

AKČNÍ NABÍDKA 4. 4.–18. 4. 2012
Cena: 8 900 Kč/os./pobyt, dvoulůžkové pokoje s vlast. soc. zařízením, 150 m od pláže. Cena zahrnuje: 7 nocí, 7x polopenzi, leteckou dopravu, transfer letiště – hotel – letiště, delegáta, 1x autobusový polodenní výlet. Dopravázející osoba nemusí být senior.



Slovensko

Lázně Sliač – LD Palace ****

LÁZEŇSKÝ BENEFIT – ZKRÁCENÝ KLASIK 2. 2.–31. 5. 2012
Cena: 2 950 Kč/5 890 Kč/os., pobyt zahrnuje: 3/6 noci, 3x/6x polopenzi (snídaně – bufet, večeře – výběr ze 4 menu, salátový bar, pitný režim), balneo-rehabilitační program: 8/17 léčebných procedur/pobyt, BONUS: 1x/2x vstup na letní termální koupaliště, 1x/2x vstup na aquaprogram (1 hod. – rehabilitační bazén, voda 31 st.).



Česká republika

Karlový Vary – penzion Fan ***

VELIKONOČNÍ NABÍDKA 1. 4.–10. 4. 2012
Cena: 2 250 Kč/os./pobyt zahrnuje: ubytování ve dvoulůžkovém pokoji s příslušenstvím (3 noci), 1x klasickou masáž zad, 1x relaxaci v solné jeskyni, 1x infrasaunu, 1x vstup do bazénového komplexu, 1x vstupenku do muzea Becherovky vč. degustace, bonus: 1x snídaně, internet a parkování ZDARMA.



Itálie

Sicílie pro seniory 55+, hotel no name ****

ZAHÁJEN PODZIMNÍ PRODEJE!!! 29. 9.–20. 10. 2012/20. 10.–17. 11. 2012
Cena: 13 490 Kč/12 990 Kč/os./pobyt. Cena zahrnuje: zpáteční letenku Praha – Catania – Praha včetně poplatků, 7 nocí ve dvoulůžkovém pokoji s polopenzí, transfer letiště – hotel – letiště, 1x polodenní výlet, delegáta.



NEJSTARŠÍ. Původní budova architektů Barvitia a Ullmanna Dráhy císaře Františka Josefa ze 70. let 19. století připomínala zámek v italském stylu. **FOTO ARCHIV ČD LIBEŇ**

Jak ubíhalo 140 let na největším nádraží v Praze

Výkladní skříň mezi nádražími Českých drah, vstupní brána do hlavního města. Těmito a dalšími přívlastky se honosí pražské hlavní nádraží, zejména dvojice odbavovacích budov – historická secesní Fantova budova a nedávno omlazená a revitalizovaná hala ze 70. let minulého století. Tak trochu pozapomenuty jsou další dvě budovy, které k největšímu nádraží v republice také patřily.

První železnice se do dnes strategicky výborného místa „prokopala“ tunelem pod Vinohrady. Dnes se jedná o centrum města, tehdy se však nádraží nacházelo mimo Prahu, na území samostatných Královských Vinohrad (až do roku 1922). Dráha císaře Františka Josefa (KFJB) z Vídně přes Tábor a Benešov byla dokončena 14. prosince 1871. Z této doby také pocházela nejstarší, 150 metrů dlouhá budova. Připomínala spíše italský zámček či letohrádek a v novorenesančním slohu ji nechali postavit podle návrhů Josefa Ignáce Ullmanna a Antonína Barvitia.

Turnovsko-kralupsko-pražská dráha (TKPE, od 1882 Česká severní dráha BNB) dorazila do Prahy 28. října 1872. Ta svoji vlastní výpravní budovu nikdy neměla, pouze objekt administrativní a skladiště, a to na „své“ severovýchodní straně kolejíště. Podle smlouvy z roku 1869 k odbavování cestujících do Neratovic nebo Mladé Boleslavi sloužily prostory ve výpravní budově KFJB, k níž také všechny osobní vlaky stejně zajížděly. Mimochodem, dnes opuště-

ná budova bývalé pošty, tváří se také jako budova výpravní, byla původně dílnami KFJB.

Kapacita brzy nestačila

Srpen 1872 byl vůbec bohatý na rozvoj pražské železnice. Dne 15. srpna 1872 byla, prozatím výhybkou před jediným tunelem, přivedena do centra a o tři dny později dál na Hrabovku ke Státní dráze (tzv. Štégu) Pražská spojovací dráha ze Smíchova. Ta umožnila, že na nádraží Františka Josefa mohly dojet i vlaky České západní dráhy (její trať na Smíchově končila už od 1861), Pražsko-duchcovské a Buštěhradské dráhy.

Zmíněnou Hrabovskou spojkou (zřízenou a zpočátku provozovanou KFJB) projel poslední vlak po dobudování Nového spojení 12. prosince 2005. Umočněna postupným zestátnováním drah byla výsledkem expanze dráhy v Praze nedostatečná kapacita rozvíjejícího se nádraží. Jedním z léků mělo být řešení pražské železniční otázky. A také stavba nové společné budovy, která by byla reprezentativní vstupní branou do města.



Návrh části Fantovy nádražní budovy ze směru od ulice. **FOTO ARCHIV ČD**



Pohlednice z roku 1921. Před budovou čekají bryčky. **FOTO SBÍRKA AUTORA (2X)**



Takto vyhlíželo nádraží v krizovém roce 1939. Místo bryček parkují automobily.

ZMĚNY NÁZVU

- Praha nádraží císaře Františka Josefa – Prag F. J. Bhf (1871–1919)
- Praha Wilsonovo nádraží (27. 6. 1919–1940)
- Praha hlavní nádraží (15. února 1940–1945)
- Praha Wilsonovo nádraží (1945–1952)
- Praha hlavní nádraží (od 1. 1. 1953 dodnes)
- Od 16. 11. 1990 má nádraží čestný (symbolický) přívlastek „nádraží prezidenta Wilsona“.

CO PROZRADILY STARÉ DOKUMENTY

- Nádraží vyrůstalo na místě usedlosti čp. 19 Sakrabonka. Bývala tu vinice a zahrada s letní restaurací, výletní místo Pražanů. V okolí se zelenaly další vinice Kilánova, Lichucká a Srámovská.
- Ještě v roce 1880 se z Prahy na jih jezdilo bez zastávky až do Hostivaře, neexistovaly ani stanice Vršovice, ani zast. Královské Vinohrady.
- Až do roku 1889 vlaky osobní dopravy od Plzně, Mostu a Chomutova končily či začínaly na Smíchově. Pražskou spojovací drahou mezi Smíchovem a „Francjozešem“ jezdily pouze nákladní vlaky.
- Všechny výhybky byly zprvu stavěny ručně, později uzamykatelné Götzovými zámky. Z roku 1910 pochází částečné zabezpečení, první řádná elektromechanika funguje až od roku 1919.
- Druhý a třetí Vinohradský tunel se začaly stavět za okupace, přičemž druhý byl po čtyřech letech ražení otevřen 10. listopadu 1944, práce na třetím byly zastaveny a po zásadní změně projektu (nově tunel s rozpletem) a znovoubnovení stavby roku 1983 dokončeny 22. září 1989. První, 1 140 m dlouhý tunel, byl otevřen 19. září 1871.

Secesní skvost Josefa Fanty

Na stavbu reprezentativní výpravní budovy s podchody k zastřešeným nástupišťům byla vypsána soutěž. Své odvážné nebo naopak konzervativní návrhy předložili Jan Kotěra, Rudolf Kříženecký, Václav Roštlapil a Jiří Stibral a samozřejmě vítěz. Tím se stal Josef Fanta a podle jeho návrhu podnikatelství V. Gregora v letech 1901 až 09 postavilo výstavní budovu rozměrů 217 x 28 metrů v secesním slohu. Tak ji známe i dnes. Halu Fantovy budovy s ústřední dvoranou a dvěma věžemi doplnilo zastřešení kolejíště dvěma ocelovými obloukovými konstrukcemi o rozpětí 33,3 m a výšce 18 m, jejichž autory byli J. Marjanko a R. Kornfeld a které zhotovila bubenská firma Bondy.

Přestavba moderní haly pod italskou taktovkou

Na počest osvobození Československé republiky Rudou armádou dostala Praha 9. května 1974 první trasu metra. Jedna stanice se jmenuje Hlavní nádraží a nad ní se na základě architektonické soutěže v letech 1972 až 79 naštěstí nevtíravě „rozkořčila“ nová odbavovací hala z prkna architektů Josefa Dandy, Aleny a Jana Srámkových a Jana Bočana zhotovená Metrostavem. Ale zároveň se i ukryla pod asfalt Severojižní magistrály a parkoviště.

Nová hala již na počátku 21. století ale neodpovídala požadavkům na moderní cestování, a tak relativně nedávno začala rozsáhlá rekonstrukce. Ta byla zahájena 14. prosince 2006. Celou přestavbu s rozpočtem cca jedné miliardy korun zajišťuje podle návrhu českého architekta Patrika Kotase italská developerská společnost Grandi Stazioni a ta následně prostory stanice na 30 let získá do pronájmu. Velká část nádraží se při zachování dopravních funkcí postupně změnila ve velkou obchodní galerii.

Samostatnou stavbou nedávných let bylo dokončení Nového spojení, které po mnoha desetiletích vyřešilo ožehavou dopravní situaci severovýchodním směrem, a rekonstrukce nástupišť 1 až 4 v letech 2008–2009. Následovat bude autentická rekonstrukce secesní budovy (Grandi Stazioni) spojená i s úpravami parku. Tyto práce by měly být dokončeny roku 2014. Na to, až se Fantova budova promění z unavené Popelky v pohlednou princeznu, čekají se zájmem nejen cestující.

MARTIN NAVRÁTIL

POŠTA

Díky vlakvedoucí jsem stihl poslední přípoj domů

Dne 29. ledna jsem cestoval rychlíkem 923 z Plzně do Třeboně s přestupem ve Veselí nad Lužnicí. Tuto cestu jezdím 3–4krát do měsíce, odjezd v 18.03 h jsem ale použil prvně. Jak jsem byl zvyklý, všechny rychlíky jezdí bez přestupu v Českých Budějovicích. Byla moje chyba, že onoho dne jsem si pořádně neprostudoval jízdní řád. Po příjezdu do Budějovic v 19.59 h vlakvedoucí procházela soupravu a zjistila, že sedím v kupé. Na její dotaz jsem odpověděl, že pokračuji do Veselí nad Lužnicí. Bylo mi ale sděleno, že souprava zde končí. Potom rychle odešla a já se začal oblékat. Následně jsem zjistil, že vlakvedoucí běžela z 2. nástupišť na 4., aby sdělila výpravčímu, že má cestujícího do rychlíku 628. A potom běžela zpět ke mně, abych spěchal, že rychlík už čeká. Byl jsem velice mile překvapen profesionálním přístupem této vlakvedoucí, jejíž jméno bohužel neznám. Tímto dopisem bych jí chtěl aspoň poděkovat, neboť to byl poslední přípoj, kterým jsem se mohl dostat domů. Prosím o zveřejnění celého jména vlakvedoucí, což pro vás jistě nebude problém.

H. K.

Vlak R 923 dne 29. ledna 2012 doprovázela Věra Tampírová.

Rekonstrukce Svinovských mostů nahrává dráze

V pátek 13. ledna začala v Ostravě dlouhodobá rekonstrukce Svinovských mostů, takže jižní silniční most ve směru do centra byl pro individuální automobilovou dopravu uzavřen. Až na něm práce skončí, bude to zase most severní. Celá rekonstrukce tak bude znamenat více než roční komplikace při dojíždě auty občanů ze západní části Moravskoslezského kraje do Ostravy. Objízdné trasy jsou vedeny z Poru-



by na ulici Rudnou nebo na dálnici D1 a dále do centra Ostravy. Další variantou pro cestu do Ostravy je trasa přes Kravaře a Hlučín, která byla ale již před rekonstrukcí dosti přetížená.

Občané kraje se možným komplikacím mohou vyhnout, pokud do centra Ostravy využijí v současné době nejrychlejší způsob spojení, a to vlakem bez čekání v dlouhých kolonách na silnicích. Například z nádraží Opava východ jsou po celý den co dvě hodiny vypravovány přímé spěšné vlaky linky R1 zastavující ve stanicích Háj ve Slezsku – Ostrava-Svinov – Ostrava hl. n. – Ostrava-Stodolní – Ostrava střed, kdy trasa z Opavy do zastávky Ostrava-Stodolní, situované v blízkosti centra Ostravy, trvá jen 41 minut. Ve špičkách zde navíc jezdí spěšné vlaky linky R1 i rychlíky linky R10. **MICHAL SCHOLZ**

V dámském kupé jsem se cítila příjemně a bezpečně

V neděli 29. ledna jsem cestovala expresem Šohaj v 17.17 z Prahy do Otrokovic. Poprvé jsem se v něm setkala s nově zavedenými dámskými kupé. Novinkou jsem byla nadšená, cestuji pracovní vlakem dost často sama, brzy ráno nebo navečer, někdy i v noci. Ve společnosti samých žen jsem se cítila příjemněji i bezpečněji. Podivně vyhlížející (a zapáchající) muž se bez námitek odebral jinam poté, co jsme ho zdvořile upozornily, že kupé je jen pro dámy. To bylo super, normálně ve vlaku nemůžete jen tak někoho vykázat jen proto, že se vám nezamlouvá. Po většinu cesty bylo kupé plné. **LUCIE CEKOTOVÁ**

Bowlingový turnaj o pohár v Domažlicích

Sportovně kulturní zážitek uspořádalo OSŽ Pobežovice na středu 25. ledna od 17 hodin. V Domažlicích si své síly v bowlingu poměřili zaměstnanci dráhy. V hojně účasti se na první příčce umístil Ivo Bencze, kterého následoval René Vydra a třetí místo obsadil Martin Plesník. Již tradičně si vítěz odnesl pohár, soutěžící na prvních třech místech dostali diplom.

JAN VYDRA

Dopisy jsou redakčně upraveny a kráceny.

Černomořský poloostrov

lákal ruské cary i sovětské turisty (II)



MASIV AJ-PETRI. Visutá lanovka vede z Mischoru až do výšky 1 153 m n. m. Cestující mají pocit, že se kabina skoro dotýká horského hřebene. FOTO AUTOR (3x)

Při poznávání Krymu jenom s hlavním městem nevystačíte. Vydejte se proto trolejbusem k proslulým mořským letoviskům, především na Jaltu. Příroda je tu úchvatná a mramorová socha Lenina už dávno nepouští hrůzu. Však se také bývalý sovětský vůdce symbolicky dívá na fastfood.

Když v Simferopolu nasednete do jednoho z dálkových trolejbusů, můžete dojet nejprve do Alušty. Je to město s kilometry oblázkových pláží a velkým množstvím restaurací, které nabízejí příjemné večerní posezení. Nedaleko se nachází nejen horský masiv Demerdzi, ale také náhorní plošina Čatyr-Dag se svými vápencovými jeskyněmi. Když pak budete z Alušty trolejbusem pokračovat, zhruba ve dvou třetinách cesty vás po levé straně upoutá barevný poutač na dodnes fungující a dříve tolik populární pionýrský tábor Artěk. Potom přijde rázovitá vesnice Gurzuf, v jejichž strmých uličkách objevíte dřevěné domky, na které jako by čas zapomněl. Pak ještě urazíte 15 km a je tu ono světoznámé letovisko. Jalta!

Jalta se zapsala do dějin
Oblast dnešní Jalty znali již staří Řekové, kteří zde založili první osadu. Od 30. let devatenáctého století zde postavili Rusové první kamenné budovy a založili přístav. Velmi brzy se Jalta stala vyhledávaným lázeňským střediskem ruské šlechty a carské rodiny. Byl to car Nikolaj II., který si zde nechal postavit svůj letní palác Livadija. A právě v tomto paláci se v roce 1945 sešla vládnoucí

garnitura spojenců na konferenci o poválečném uspořádání Evropy a také bývalého Československa.
Dnešní Jalta je však v zásadě moderním městem jak s výškovými hotely, tak i s poklidnými lázeňskými čtvrtěmi. Na počátku pobřežní promenády je dodnes na vysokém mramorovém podstavci rozkročen V. I. Lenin, jehož pohled je však upřen nikoli k světlym socialistickým ztřítkům, ale přímo na budovu rychlého občerstvení se svítivým neonovým názvem McDonald's. Z centra se lze dopravit pomocí lanovky na vyvýšeninu zvanou Gorka, kde je jednak výletní restaurace, ale především překrásný výhled na město, přístav a široké okolí. Z Jalty je také možné podnikat řadu výletů, kam se lze dopravit všudypřítomnými „maršrutkami“, čili malými soukromými autobusy. Určitě stojí za zhlédnutí Učan-Su, který je se svými 98 metry nejvyšším vodopádem Ukrajiny. Z vlastní zkušenosti návštěvu doporučuji pouze zjara nebo v období, kdy je obecně dostatek vody.

Vlaštovčí hnízdo
Sedm kilometrů jižně od Jalty se nachází vesnička Gaspra a nedaleko ní ležící mys Aj-Todor se strmými útesy. Právě zde se

nalézá gotický hrádek zvaný Vlaštovčí hnízdo. Byť je v něm dnes drahá restaurace, jedná se o velmi fotogenické místo a symbol Krymu. Dále můžeme pokračovat do Alupky, kde jsou postavené další paláce v rozlehlých zahradách. Ale především na předměstí Alupky, v místě zvaném Mischor, začíná visutá lanová dráha vedoucí na skalnatý masiv Aj-Petri s řadou ostrých skalních zubů, které jako by symbolizovaly krásu zdejších hor.

Samotná lanovka sestává ze dvou úseků a na každém z nich jsou v provozu dvě kabiny. Horní stanice se nachází v nad-



Na pobřežní promenádě v Jaltě stále sedí Vladimir Iljič Lenin.

mořské výšce 1 153 metrů, samotný vrchol Aj-Petri měří 1 234 metrů a je potřeba na něj ještě pár kroků vyšlápnout. Pohodlně samotné vypadá od moře velmi nedostupně a divoce, ale nahoře se nachází rozlehlá náhorní plošina se spoustou obchůdků, restaurací a z Jalty je sem možné dojet taxíkem. Cena za jednu jízdu lanovkou je 60 hřiven (tedy asi 130 korun), taxi do Jalty stojí dokonce o deset hřiven méně. Alespoň jednu jízdu lanovkou lze vřele doporučit, protože její vrcholový úsek je velmi strmý a cestující mají často pocit, že se kabina prakticky dotýká divokých skal v okolí.



Přístav Sevastopol sice leží na Krymu, ale není součástí autonomní republiky.



Sevastopol s námořní flotilou
Dalším místem které nelze vynechat, je bezpochyby Sevastopol, který je však znám především jako přístav, a to již od časů carevny Kateřiny Veliké. Stal se také sídlem černomořské flotily, což byl hlavní důvod, proč byl Sevastopol po dlouhá desetiletí „uzavřeným městem“. I proto rozhodně nevynechejte možnost okružní plavby lodí po vodách zálivu a možnost spatřit ony dříve tajuplné, šedě natřené vojenské koráby či při troše štěstí i ponorky, patřící legendární flotile. Samo město se rozprostírá na pahorcích okolo zálivu a je velmi elegantní a upravené. A přítomnost mnoha vojáků či námořníků v nažehlených uniformách jen dokresluje místní atmosféru.

Palác Krymských Tatarů připomíná blízký Orient
Přibližně v půli cesty mezi Sevastopolem a Simferopolem leží město Bachčisaraj, což je dnes místo s největší koncentrací Krymských Tatarů postupně se sem vracejících. Byť v současnosti působí poněkud ospale, historie tohoto místa sahá až do 13. století. Později bylo dokonce sídlem Krymského chanátu a ve vrcholném období je zdobilo 32 mešit. Většina z nich však nepřežila ruskou nadvládu, zachován zůstal jen samotný palác se svým okolím, které působí značně orientálně. Dnes je celý komplex chráněnou památkou a je v něm umístěno muzeum. V rohu nádvoří stojí malá mramorová fontána, kterou tolik proslavil básník Puškin. V blízkosti Bachčisaraje je možné také navštívit klášter svatého Nanebevzetí s kostelíkem postaveným uvnitř jeskyně či jeskynní město Čufut-Kale, jedno ze šesti na Krymu se nalézajících.
Pochopitelně že nelze vyjmenovat všechna zajímavá místa či památky, které je možno na Krymu navštívit. Není to ani účelem, ani v možnostech tohoto článku. Poloostrov Krym nejspíš nebude nikdy pro většinu Čechů a Moravanů destinací, kam jezdí na dovolenou. Je to však místo velmi příjemné a přátelské, přitom nikterak drahé, a třeba ho někteří z vás zatouží objevit.

MARTIN ČERNÝ

Pasov: město u soutoku tří řek a hranic dvou států

Města byla odpradáвна zakládána převážně na vodních tocích, případně při soutoku dvou řek. Jenom minimum měst bylo ale založeno na soutoku tří řek. Jedním z nich je i německý Passau, česky Pasov, který leží nejenom na soutoku tří řek, ale i na hranicích dvou států – Rakouska a německého svobodného státu Bavorska.
Na území dnešního Pasova se nacházelo již v 1. století př. n. l. opevněné sídliště keltských Bójů. V roce 80 n. l. tu byl založen římský tábor, na jehož troskách vznikl v 7. století hrad. Kolem roku 735 zde bylo zřízeno biskupství a od té doby po dnešek se vynášejí nespočetné chvalozpěvy na slávu a krásu zářivého a vzkvétajícího města tří řek, na tzv. bavorské Benátky, jejichž diecéze sahala kdysi až do Rakouska a Maďarska. Ve středověku a obzvláště v 16. století byl Pasov díky své příznivé poloze významným obchodním

centrem. V letech 1662 a 1680 ale město postihly dva pustošivé požáry. Na obnovu Pasova povolali knížecí biskupové italské stavitele, jejichž zásluhou získalo město barokní ráz.
Současné město má přes 50 tisíc obyvatel a je vzdáleno necelých 60 km od našeho šumavského hraničního přechodu Strážný. Má skutečně nádhernou polohu, takže se nelze divit, že například německý přírodovědec Alexander von Humbold ho zařadil mezi sedm nejkrásnější položených měst na světě. A protože to není od nás tak daleko, můžete se na vlastní oči přesvědčit, jak vypadají údajně největší varhany na světě. Ty se nacházejí v hlavním městském chrámu svatého Štěpána.
Jak už bylo řečeno, Pasov leží na soutoku tří řek. Ale stále jsme neřekli, které to jsou. Takže to hned napravme: jedná se o Dunaj, Inn (o něm se říká, že má mod-

ré vody) a Ilzu (s jejími černými vodami). Pasov působí na turistu jako samé nábřeží, samý břeh, jako město plující na vodě a plynoucí s ní. Je to ale i město starobylé s paláci a kostely, s uličkami proplétajícími se pod arkádami a podloubími,

město vody a barokní vznešenosti. Pasov má přirozeně říční přístav, který je výchozím bodem pro osobní lodní dopravu po Dunaji. První parník se v Pasově objevil v roce 1837 a roku 1860 byla uvedena do provozu železnice severozápadním

směrem do Straubingu. Díky dopravě se tu začal postupně soustřeďovat průmysl dřevozpracující, textilní, elektrotechnický a papírenský.
Ještě ale zpět k řekám. K nim se totiž pojí jedna zajímavost. Malá Ilza a velký Inn vtékají do Dunaje. Jenže Inn je prý v Pasově širší a hlubší než Dunaj. Je v něm více vody a má za sebou i delší tok než Dunaj. Tak jak to, že dál pokračuje řeka jako Dunaj a ne Inn? Věda nám totiž říká, že smísí-li se dvě řeky, pak za hlavní je považována ta, která při soutoku svírá větší úhel s nově vznikajícím tokem. A ještě něco. Pokaždé, když jsem toto město navštívil, nenašel jsem Inn s modrými vodami (jak ho všichni opěvují), ale kalný a špinavý. Pátral jsem proč a podle místních za to může alpské počasí. Lijáky totiž spláchly do modrého Innu všechno možné. A pak věšte písničkáři.

JAN DVOŘÁK



MODRÁ HLADINA. Na mosty a nábřeží narazíte v Pasově často. FOTO AUTOR