Železničář

ČÍSLO 2 | ROČNÍK XIX — ČTRNÁCTIDENÍK SKUPINY ČESKÉ DRÁHY — 26. LEDNA 2012 | CENA 12 KČ

Spokojený cestující je pro dráhy zárukou úspěchu

FOTO MICHAL MÁLEK

Na pěti klíčových železničních relacích proběhl v listopadu a prosinci loňského roku rozsáhlý průzkum spokojenosti. České dráhy, které si akci zadaly, chtěly vědět, co je pro jejich zákazníky na dálkových spojích nejdůležitější. Mezi hlavní výsledky výzkumu patří, že cestující oceňují profesionální chování vlakových čet a že za hlavní prioritu považují dodržování jízdního řádu.

SLOUPEK

Naslouchat nestačí, musíme se ptát

Každý z nás má nějaké představy a očekávání o určité službě. Konfrontace se skutečností pak může mít několik scénářů. Buď jsou naše očekávání splněna a my jsme spokojeni, stejně tak můžeme zažít překvapení jak v pozitivním, tak v negativním smyslu slova. Stejný proces podstupují i naši zákazníci při každé své cestě. Naším zájmem jako největšího železničního dopravce v ČR tedy logicky je získat od klientů jejich názor a vytvořit tak zpětnou vazbu, která je základem marketingu v každé firmě. Jen tak totiž zjistíme, s čím jsou cestující spokojeni více, s čím už méně, co očekávají, kterým konkrétním aspektům při cestě vlaky ČD dávají větší prioritu a které jsou pro ně méně důležité či okrajové.

Stanislav Perkner
ředitel Odboru marketingu a komunikace

Jedním z nejúčinnějších způsobů, jak tyto informace získat, je průzkum spokojenosti. Díky této formě komunikace například víme, že na hlavních dálkových spojích ČD si téměř 90 procent cestujících kupuje jízdenku u pokladní přepážky (nákup na eShopu se prosazuje hlavně na trati Praha – Brno), nejčastějším zdrojem informací o tarifech je internet a že jako hlavní konkurenční výhodu vlaku oproti autobusu lidé nejčastěji označují pohodlí. Nízká spokojenost hned nemusí znamenat nižší zájem, důležitá je také relativní váha kritéria nebo i dostupnost konkurenční služby. Samotný výzkum sice není samospasitelný, ale se získanými informacemi dokážeme lépe reagovat na zákazníkovo aktuální přání. Nestačí zkrátka jen naslouchat, ale musíme se i aktivně ptát.

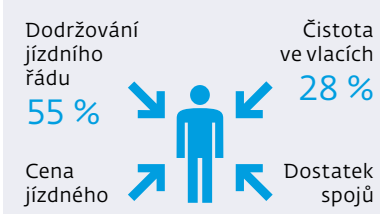
Úspěch stojí na spokojeném zákazníkovi. Toto základní pravidlo si České dráhy dobře uvědomují, a proto se rozhodly zjistit, jak velká spokojenost mezi jejich cestujícími opravdu vládne. Z tohoto důvodu se tedy v posledních dvou měsících minulého roku realizoval v dálkových vlacích průzkum, ve kterém odpovídalo více než dva tisíce pasažérů starších patnácti let. Garancí kvality dosažených výsledků byla agentura STEM, která akci ve spolupráci s oddělením marketingové komunikace a výzkumů na Generálním ředitelství ČD zajišťovala.

Nejnáročnější klienti jezdí mezi Prahou a Brnem

Dotazování proběhlo konkrétně na relacích Praha – Olomouc, Praha – Brno, Praha – Ústí nad Labem – Cheb, Praha – Děčín a Olomouc – Krnov – Ostrava (vždy ve směru tam i zpět). Z výsledků vyplývá, že nejnáročnější jsou cestující na trati Praha – Brno, kterou využívají často manažeři, vysokoškolští studenti a mladší lidé. Ti vyžadují vyšší úroveň doplňkových služeb jako připojení k internetu, kvalitní gastronomický servis apod. Tato náročná klientela tvoří také poměrně velkou část vzorku dotázaných na trati Praha – Děčín. Zde se ovšem projevily mnohem kritičtější názory – lidem zejména vadí starý vozidlový park i vysoká zaplněnost vlaků.

Velmi pestrá klientela jezdí na trati mezi Prahou a Olomoucí (žádná skupina tu jednoznačně nedominuje). Na zbývajících dvou trasách jsou cestující obecně spokojenější, jezdí na nich více žen, lidí s nižším vzděláním a důchodců. Těm ale leží na srdci zejména nižší rychlost přepravy v úseku Cheb – Ústí nad Labem. Negativně vnímají i vybavenost a nedostatečnou bezpečnost na některých nádražích na této trase.

CO JE PRO CESTUJÍCÍ NEJDŮLEŽITĚJŠÍ



Výsledky průzkumu agentury STEM z listopadu a prosince 2011. Odpovídalo více než dva tisíce cestujících na tratích Praha – Brno, Praha – Olomouc, Praha – Děčín, Praha – Ústí nad Labem – Cheb, Olomouc – Krnov – Ostrava (na každé trati přibližně 400 pasažérů).

Profesionální personál, ale i málo občerstvení

Pro zaměstnance Českých drah, vlakové čety i obsluhu pokladen a ČD center, dopadly výsledky výzkumu velmi příznivě. Cestující je vnímají jako pečlivě upravené profesionály s výborným přístupem k zákazníkovi. Pozitivně vyznívají i výsledky týkající se celkového dojmu z jízdy vlakem. Skutečnost, že celých 94 procent cestujících mělo z jízdy příznivý dojem a 38 procent z nich dokonce velmi příznivý, vypovídá, že České dráhy se snaží naslouchat přáním zákazníků.

Vše ale rozhodně není v pořádku. Dotázaní lidé nejčastěji kritizovali nemožnost nákupu občerstvení ve vlaku a nízkou vybavenost zásuvkami na drobnou elektroniku. Celkově kritičtější jsou cestující, kteří využívají vlak pro své cesty několikrát týdně, než ti, kteří využijí služeb ČD nárazově. Zajímavé také je, že obecně kritičtější jsou spíše muži než ženy a mladší lidé než starší. Většina oslovených se shodla na tom, že faktorem, který rozhoduje o jejich spokojenosti, je dodržování jízdního řádu. Více než třetina zase kladla důraz na cenu jízdenek. Třetím nejdůležitějším faktorem ve spokojenosti je podle průzkumu čistota – k té se přihlásila více než čtvrtina cestujících.

České dráhy každopádně díky průzkumu získaly zajímavá data, která jim pomohou v další podnikatelské činnosti na jednotlivých tratích. Někde jsou cestující náročnější na pohodlí, jinde zase na bezpečnost a čistotu. Když dopravce ví, kde přesně a v čem ho takzvaně tlačí bota, může s tím něco začít dělat. Pozitivní zprávou nejen pro České dráhy, ale hlavně pro všechny cestující, je, že za poslední tři roky se spokojenost se službami na železnici podle průzkumu jednoznačně zvýšila.

VÁCLAV RUBEŠ, PETR HORÁLEK

Objednejte si Železničáře na rok 2012

Za 250 Kč získáte 25 čísel, takže oproti volnému prodeji ušetříte 50 Kč.

Buďte v obraze o tom, co se děje ve světě největšího železničního dopravce v České republice.

Kontaktujte nás na 972 233 090 nebo balikova@gr.cd.cz. Pro písemný kontakt použijte adresu České dráhy, a.s., Odbor marketingu a komunikace, časopis Železničář, nábř. Ludvíka Svobody 12, 110 15 Praha 1.

Spoj SuperCity se proměnil v Mňam vlak

Loni to byl Mňam bus, letos se tvůrci každoročního zimního svátku dobrého jídla Grand restaurant festivalu rozhodli zorganizovat Mňam vlak. Tedy přesněji zarezervovat si příslušný počet míst ve vozech číslo 3 a 4 spojů SC Pendolino 505/30 do Olomouce a zpět. A ve spolupráci s cateringovou společností JLV pozvat k přípravě, servírování a stylizaci dva vybrané mistry kuchaře: Jiřího Krále, který je ostatně autorem gastronomické nabídky projektu Nová gastronomie JLV, a Jaroslava Sapíka, který léta vařil na Pražském hradě a je zase znám z televizního pořadu Česko na talíři.

Mistr kuchyně Jiří Král se v Pendolinu připravuje na servírování. FOTO AUTOR

Po oficiálním uvítání cestujících přednesli tajemství menu a pozvali přítomné takříkajíc do zákulisí „kuchyně“. Slovo kuchyně záměrně vkládáme do uvozovek, protože všechny čtyři studené chody byly připraveny předem v centrální kuchyni JLV v Praze-Michli, předpřipraveny a zchlazeny, zabaleny do speciálního obalu plněného inertním plynem, tepelně „zašokovány“ a dopraveny do vlaku.

→ Pokračování na straně 4

Pendolinem pravidelně i do západních Čech
Mezi Prahou a Františkovými Lázněmi se každou sobotu můžete svézt spojem SuperCity.
STRANA 2

I konkurenční firmy mohou spolupracovat
LEO Express nasadí v prosinci první vlaky do provozu. Co to znamená pro České dráhy?
STRANA 3

Jedenáct let se vozíme v CityElefantech
Podívali jsme se na vývoj vozidla řady 471, které výrazně zasáhlo do regionální dopravy u nás.
STRANY 6–7

České dráhy mají už vlastní autovozy
Zanedlouho budeme přepravovat i automobily větších rozměrů rychlostí až 160 km/h.
STRANA 8

Jak loutkový Švejk dokázal jezdit vlakem
U příležitosti 100. výročí narození Jiřího Trnky se ohlížíme za jeho známým filmem.
STRANA 11

NABÍZÍME

Systém slev pro důchodce od února

Aktivním cestujícím z řad důchodců neudělal výnos ministerstva financí z konce minulého roku příliš velkou radost. Státem garantované důchodcovské slevy na nákup jízdenek, resp. úhrada ztráty dopravcům za takto prodané jízdenky, byly zrušeny bez náhrady. Protože důchodci tvoří důležitou část klientely Českých drah (asi 8 procent všech cestujících), rozhodly se České dráhy nabídnout této skupině vlastní systém slev, který platí od 1. února 2012.

Držitelé stávajícího papírového průkazu na zvláštní jízdné (s modrými pruhy) získají nově slevu ve výši 25 procent z obyčejného jízdného, přičemž pro přiznání této slevy budou uznány všechny dříve vydané průkazy. Není třeba o nic žádat ani staré průkazy předělávat. Průkazy platí pro přiznání slevy do doby na nich uvedené. Na zmíněnou slevu mají nárok všichni důchodci (přiznáním starobního důchodu, invalidity 3. stupně nebo přiznáním vdovského/vdoveckého důchodu osobám starším 60 let), ověření u přepážky ČD – pro vydání průkazu – stojí 50 korun.

Sleva IN 25 1/2 pro důchodce bude sice zrušena, ale držitelé In-karty místo ní získají nově výhodnější slevu IN 50, která představuje slevu 50 procent z obyčejného jízdného. Ke změně dojde automaticky, a proto o ni stávající držitelé aplikace IN 25 1/2 nemusí žádat. Slevu lze využívat do skončení její platnosti, nejdéle do data uvedeného na přední straně In-karty. Pro nové žadatele-důchodce (omezení jako v předchozím odstavci) platí cena za aplikaci IN 50: 490 korun na rok, 980 korun na dva roky, 1 330 korun na tři roky.

Pro důchodce nad 70 let, kteří využívají slevy IN senior, nadále platí beze změny přeprava v osobních a spěšných vlacích ČD bez zakupování jízdenek. Navíc se zvyšuje zvýhodnění v rámci aplikace IN senior na dálkové vlaky z původních 25 procent na 50 procent. Pro zákazníky využívající aktuálně tento produkt se podmínky změní zcela bezplatně a automaticky (není potřeba o nic žádat). Slevu lze využívat do skončení její platnosti, nejdéle do data uvedeného na přední straně In-karty.

Cestující starší 70 let mohou získat buď slevu 25 procent z obyčejného jízdného, a to po předložení občanského průkazu kterékoli země EU, cestovního pasu nebo průkazu k pobytu pro cizince (nepotřebují tedy průkaz ČD), nebo slevu 50 procent zakoupením In-karty s aplikací IN 50, případně si mohou pořídit In-kartu se slevou IN senior. Sleva IN senior stojí 1 330 korun na rok, 2 660 korun na dva roky či 3 490 korun na tři roky.

VÁCLAV RUBEŠ

FRANTIŠKOVY LÁZNĚ. Spoj SC 511 se právě připravuje k odjezdu na jednu ze svých pravidelných sobotních cest napříč republikou. FOTO **AUTOR**

Lázeňský expres: Pendolino na západě Čech

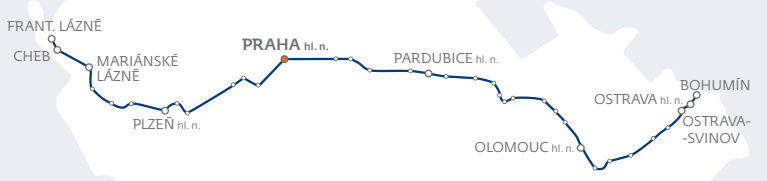
Jednou z největších novinek jízdního řádu pro rok 2012 je i spoj SuperCity Pendolino z Bohumína do Františkových Lázní. Každou sobotu se vydává naklápěcí jednotka na nejdelší pouť ve své dosavadní historii u Českých drah, navíc poprvé na pravidelném spoji na západ republiky.

Pendolino již na našich kolejích zdomácnělo a do povědomí lidí se zapsalo jako nejrychlejší a nejpohodlnější spojení Prahy a Ostravska. Přesto jeho přítomnost stále poutá pozornost, zvláště když se začne pravidelně objevovat v nové destinaci. V našem případě v západních Čechách, kde modernizace vozidlového parku probíhala v minulosti jen pozvolna a kde Pendolino může využít svou hlavní technickou devízu: naklápění. Právě v obloucích modernizovaného koridoru mezi Plzní a Chebem je Pendolino ve svém živlu. Když se Pendolino ukázalo v tomto lázeňském kraji poprvé v květnu 2011 při mimořádné propagační jízdě, určitě si Západočeši přáli jezdit s tímto vozidlem častěji. Nyní se vlajková loď Českých drah každou sobotu stává moderním lázeňským expresem.

JÍZDNÍ ŘÁD LÁZEŇSKÉHO PENDOLINA

SC 502:	Bohumín	5.32
	Ostrava hl. n.	5.41
	Ostrava-Svinov	5.50
	Olomouc hl. n.	6.37
	Pardubice hl. n.	7.50
	Praha hl. n.	8.59
	Plzeň hl. n.	10.30
	Mariánské Lázně	11.13
	Cheb	11:33
	Františkovy Lázně	11.41

SC 511:	Františkovy Lázně	12.19
	Cheb	12.29
	Mariánské Lázně	12.46
	Plzeň hl. n.	13.35
	Praha hl. n.	15.12
	Pardubice hl. n.	16.07
	Olomouc hl. n.	17.21
	Ostrava-Svinov	18.08
	Ostrava hl. n.	18.18
	Bohumín	18.27



Jede pouze v sobotu. Uvedeny jsou odjezdy, u cílové stanice příjezd.

Návrat pozapomenuté prestiže

„Na lázeňské Pendolino, jak se naučili železničáři i cestující spoji SC 502/511 říkat, je nutno podívat se dvojí optikou," říká Vladimír Omelka, ředitel KCOD Karlovy Vary. „Samotné rychlé spojení Prahy s nejvýznamnějšími lázněmi, byť jednou týdně, má rozhodně velký přínos. Obrovskou výhodou kromě komfortu a rychlosti je také bezpřestupový spoj Karlovarského kraje s velkými městy napříč celou Českou republikou, a to pro normální cestující i pro lázeňské hosty," uvádí ředitel Omelka.

Jeho slova potvrzuje fakt, že Pendolino urazí vzdálenost 583 km mezi Bohumínem a Františkovými Lázněmi za šest hodin a devět minut. V opačném směru je o minutu rychlejší. To představuje bezkonkurenčně nejrychlejší vlakové spojení západní a východní části státu, které cestující začínají využívat. V rezervačním systému se tak objevují relace Olomouc – Plzeň, Pardubice – Mariánské Lázně nebo Praha – Cheb. Ze statistik prvních několika jízd vyplývá narůstající zájem o nový spoj, který 14. ledna dosáhl 264 rezervací na SC 502.

Nikoli nepodstatným hlediskem, které provází nasazení Pendolina směrem na západ Čech, je také zvýšení prestiže Českých drah i železniční dopravy jako takové. Při rozsáhlých výlukách během modernizace tratě z Plzně do Chebu, které tady probíhaly v rámci několika staveb v letech 2007 až 2011, se díky komplikacím při cestování část lidí otočila k železnici zády. „Již loni po ukončení výluk jsme ale zaznamenali navýšení počtu cestujících o 25 procent a Pendolino přispívá k dalšímu růstu. Nemluvě o prestiži, kterou můžeme srovnávat snad jen s nejvýznamnějším vlakem křižujícím náš kraj, kdysi obdiv vzbuzujícím Západním expresem z Prahy do Paříže," popisuje význam nového spoje Vladimír Omelka.

Kyvadlový sprint po jednokolejném koridoru

Z hlediska provozního a vozebního je nejzajímavějším faktem rychlost, kterou Pendolino na členité trati z Plzně do Chebu dosahuje. Zatímco pro klasické soupravy je v tomto úseku rychlost omezena na 90 až 120 km/h podle rychlostníků N (tzv. horní rychlostník), naklápění umožňuje Pendolinu projíždět oblouky rychlostí až 150 km/h. Nejnižší číslice, která se objeví na rychloměru Pendolina, je 110 – pomineme-li ovšem pomalé jízdy, které se na nedávno rekonstruované trati překvapivě objevily. Nejmarkantnější zpomalení zažijí cestující patrně u Kozolup – na 50 km/h.

I přesto je úspora času výrazná, neboť jízdní doba mezi Plzní a Chebem včetně pobytu v Mariánských Lázních je 61 minut. Běžnému rychlíku trvá stejná cesta 76 minut čistého jízdního času bez započtení pobytů ve Stříbře, Plané u Mariánských Lázní a Mariánských Lázních. Cesta Pendolinem by měla být ještě rychlejší za rok, protože se předpokládá dokončení modernizace úseku z Berouna do Rokycan a vertikální rychlostníky NS by se tedy měly objevit i tam.

Přímý spoj za zdravím

Pozitivně na zavedení nového spoje přímo do významných českých lázní reagovaly i samotné lázeňské domy. Ten, kdo si objedná léčebnou kúru ve Františkových Lázních, dostane od února jízdenku do 1. třídy (nejen) v Pendolinu zarma. Akci pořádají lázně ve spolupráci s ČD. Podobné kroky zvažují i Mariánské Lázně. Pendolino do západních Čech potěšilo i naše západní sousedy. Na mezinárodní dopravní konferenci o přeshraniční spolupráci v Markredwitzu zazněla na konci loňského roku z německé strany v této souvislosti pochvalná zmínka. S počátkem lázeňské sezony na jaře očekávají České dráhy další růst zájmu cestujících.

VÁCLAV RUBEŠ

Zmodernizované Nové Město je připraveno na biatlon

Opravené nádraží v Novém Městě na Moravě slouží od prosince loňského roku opět plně cestujícím. V pondělí 19. prosince České dráhy slavnostně otevřely nově zrekonstruovanou výpravní budovu za účasti zástupců samosprávy, kraje a také stavebních firem. Novoměstské nádraží se tak po půl roce rekonstrukčních prací stalo důstojnou vstupní branou nejen pro občany a běžné turisty, ale současně pro návštěvníky mistrovství světa v biatlonu, které se má v tomto malebném městě na Vysočině konat počátkem roku 2013.

Stavební práce na budově novoměstského nádraží začaly v květnu loňského roku. Rekonstrukci hradily České dráhy z vlastních prostředků, přičemž náklady dosáhly výše necelých 6,3 milionu korun. Po stavebních úpravách se nádražní budova přiblížila své původní podobě z počátku minulého století. Cestující nyní najdou na novoměstském nádraží nejen zcela modernizovanou a vytápěnou čekárnu, ale současně novou osobní pokladnu.

S RADOSTÍ. Z nádraží v Novém Městě na Moravě se stalo důstojné místo. Přestavba, kterou provedla pro ČD firma Chládek a Tintěra, byla rychlá. FOTO **AUTOR**

Chystá se přestupní terminál

U novoměstského nádraží má letos ještě vzniknout nový přestupní terminál, který bude financován jak z městského rozpočtu, tak současně z evropského Regionálního operačního programu Jihovýchod. „Když jsme začali připravovat rekonstrukci novoměstské výpravní budovy, jednali jsme s městskými zastupiteli o možnosti přesunutí autobusové linkové dopravy před železniční nádraží. Město proto připravilo na pozemcích Českých drah projekt přestupního terminálu veřejné dopravy a současně i nových veřejných toalet, které budou moci po jejich výstavbě využívat zákazníci železniční, ale i autobusové dopravy," říká ředitel Regionální správy majetku Brno Lubomír Křivánek.

Nyní je na řadě SŽDC

Starosta Nového Města na Moravě Michal Šmarda poděkoval při oficiálním předání nejen společnosti České dráhy, ale současně i stavební firmě Chládek a Tintěra za rychlou a dobře provedenou práci. „Novoměstské nádraží má velký význam nejen pro naše obyvatele, ale pochopitelně i návštěvníky, neboť z vlakové linky Žďár nad Sázavou – Nové Město na Moravě se stává důležitá tepna. Nové Město je oblíbeným sportovním cílem, nádraží tak bude důstojným přestupním místem pro návštěvníky plánovaného mistrovství světa v biatlonu," řekl starosta. Libor Sobotka z jihlavské Správy dopravní cesty k tomu dodal, že v polovině letošního roku plánuje SŽDC v Novém Městě na Moravě nejen úpravu prvního nástupiště, ale ve spolupráci s KCOD Jihlava i zkapacitnění osobní železniční dopravy vybudováním nové výhybny Veselíčko.

MARTIN HARÁK

Chceme být férovou konkurencí, která nedělá podrazy

V září loňského roku vstoupila na český železniční trh s dálkovou dopravou konkurence. Hlasitě, agresivně a za velkého zájmu médií. Tak trochu mimo pozornost novinářů zatím zůstává společnost LEO Express, která své první vlaky ještě do provozu nenasadila. Co mohou České dráhy čekat od ní?

Její vlaky by měly vyjet s cestujícími letos v prosinci. Oproti vedení společnosti RegioJet nestaví své podnikání na kritice Českých drah, naopak deklaruje ochotu spolupracovat, kde to bude potřeba, například u oprav a údržby vozidel. Tvrdí to Leoš Novotný, mladý finančník stojící za projektem vlaků LEO Express.

V jaké fázi výroby se nyní nachází objednaná pětice souprav LEO Expressu?
Jsou před dokončením ve švýcarské firmě Stadler. Finišují práce na interiéru, instalaci sedaček či koncových zařízeních informačních systémů. V prvním týdnu v lednu by zástupci dopravce měli vozidla přebírat. (Rozhovor se uskutečnil v prosinci loňského roku – pozn. redakce.)

Jak pokračují práce na uvedení vozidel do provozu?
Problémy jsou především v informačních technologiích. Vozidlo jako takové jsme poptali v klasické regionální verzi, ale naše verze pro Česko je co do konceptu kvalitní dálkové vozidlo. Liší se hlavně menším počtem dveří, které jsou užší, potom komfortnějšími sedačkami tak, aby odpovídaly ergonomii 21. století. Tyto obecné požadavky Stadler akceptoval. V informačních technologiích jsme ve spolupráci s firmou Nomad Digital přišli s inovativním řešením.

Náš záměr je mít vozidla do posledního šroubku prošpikovaná informačními technologiemi, jejichž prostřednictvím bychom chtěli poskytovat služby cestujícímu ve smyslu informací a zábavy. Samozřejmě jsme naráželi na různá hardwarová a softwarová omezení, která ale postupně překonáváme. Cestující bude moci přijímat informace například o jízdě a přitom se aktivně věnovat zábavě. Informační technologie se vyvíjejí mnohem rychleji než železniční průmysl, proto musíme naskočit na nějakou vlnu a udržet si úroveň.

Jaký je stav homologace vozidla? Nebude kvůli zmíněnému řešení informačních technologií ještě obtížnější?
Vozidlo jako typ je schváleno. Je tam jediný milník, zkoušky elektromagnetické kompatibility, což musíme provést asi v dubnu 2012. Celé vozidlo bude kompatibilní s technickými specifikacemi interoperability.

Proč jste si vozidla nepronajali?
Tuto variantu jsme samozřejmě preferovali. Považovali jsme to za menší riziko. Hledali jsme po Evropě vozidlo k pronájmu, ale nenašli. Nebo přesněji našli, ale buď se koncept pronajímatele neslučoval s naším, nebo to prostě bylo drahé.

Na kolika vlacích postavíte jízdní řád?
Je objednáno pět jednotek pro Ostravu, ovšem nyní tendrujeme další jednotky na tratě Praha – České Budějovice a Ostrava – Vídeň. Relativně konzervativně jsme se rozhodli, že na Ostravu budou permanentně nasazeny čtyři jednotky a ta pátá bude jen záložní. Mohli bychom jít sice na doraz, ale chceme se vyhnout případným rizikům spojeným se ztrátou reputace. Dobrá pověst je jenom jedna. Chceme se chovat velmi seriózně ke všem partnerům, k zákazníkům, SŽDC, ČD, ministerstvu dopravy i konkurentům. Strategie serióznosti se nám vyplácí.

FOTO AUTOR

LEOŠ NOVOTNÝ
Šestadvacetiletý podnikatel, syn bývalého majitele potravinářské společnosti Hamé, po dokončení gymnázia v Uherském Hradišti vystudoval prestižní britskou University of Warwick. Už dříve v zahraničních zastoupeních Hamé (Rusko, Rumunsko, Čína) dostával tvrdé životní a pracovní lekce. V zahraničí poznal různé koncepty soukromých vlaků i to, jak fungují, a přišel na nápad podnikat na železnici. Studuje sedm jazyků. Je majitelem investiční společnosti Aakon Capital a předsedou představenstva LEO Express (součástí LEO Group). K jeho zálibám patří například sport.

Prozradil jste ještě před rozhovorem, že nespatřujete konkurenci mezi drážními dopravci jako spíše v silnici...
V naší podnikatelské filozofii nevnímáme jako konkurenta někoho jiného na železnici, ale alternativní mód dopravy – silniční dopravu. Její cestující chceme přesvědčovat o výhodnosti železniční alternativy. To je to zásadní. Chceme společně s dopravci proti silnici bojovat. S některými se to daří, s jinými diskuze není tak otevřená. S Českými drahami jsme, myslím, nalezli společnou vlnu. Chceme být Českým drahám férovou konkurencí, která nedělá podrazy a své sliby plní.

Jaký je váš pohled na RegioJet?
RegioJet hodně sází na služby cestujícím. Otázkou ale je provozování klasických souprav s poměrně starými lokomotivami. Ten koncept známe do detailu, také jsme o něm uvažovali. Když jsme ale obcházeli banky, narazili jsme na totální neochotu něco takového financovat. Obdivuji pana Jančuru, že na to vůbec získal peníze. Nám banka deklarovala riziko u starých lokomotiv jako fatální. Financování nákupu „second handového“ vozidla, ať už 5 nebo 30 let starého, považuje banka podle našich zkušeností za nákup zajíce v pytli. Pracovní náplní bankéřů totiž není zjišťovat, jak vozidlo bylo nebo nebylo udržováno a zda jeho stav odpovídá skutečně tomu, co tvrdí nakupující.

A pak je tu provozní hledisko. Jsme přesvědčeni, že naše nákladová struktura je nižší oproti lokomotivou taženému vlaku. Jednoduše kvůli hmotnosti. Naše vlaky budou mít nějakých 160 tun, ale klasický vlak s lokomotivou 250 tun. To se přece ekonomicky projeví, nejvíc na poplatcích Správě železniční dopravní cesty, ale také při spotřebě energie, nákladech na údržbu...

Když už jste to načal, jak chcete řešit údržbu a opravy svých vozidel?
To je jeden ze společných projektů, který děláme s Českými drahami. Máme trojstrannou dohodu o údržbě a servisu. Údržbu máme elegantně garantovanou smlouvou s firmou Stadler. My ji zaplatíme za ujetý kilometr a ona nám garantuje vysokou disponibilitu vozidel. Postará se, že vše vždy bude v náležitém stavu. Zároveň jsme ale dohodnuti na využívání služeb a zázemí ČD na koncových stanicích v Bohumíně a na pražském Odstavném nádraží jih. Musím podotknout, že s ČD se nám jedná velmi seriózně, bez jakýchkoli problémů. Uměli jsme se dohodnout. Na naší straně je poptávka, na vaší nabídka. Myslím si, že je to výhodné pro obě strany, Českým drahám to přece přinese další byznys.

Když se tři železniční dopravci vrhnou na tu samou, byť lukrativní trať, je pro ně ještě místo?
Trh roste, protože konkurujeme silnici. Srovnejme dva odpovídající frekvenční směry Praha – Ostrava a vedle toho Vídeň – Linec, což jsou velikostně podobná města. V Rakousku paralelně s železnicí vede dálnice A1 a přesto na železnici jezdí dnes čtyřikrát více lidí než u nás na trase Praha – Ostrava. To je ohromný potenciál.

Znamená to, že ještě krev v naší ekonomice neproudí tak dynamicky jako v Rakousku nebo jinde na západě, protože u nás není tak obvyklé cestovat za prací, za kulturou, za přáteli. Ale to přijde. Tak jako jsme my dříve neměli ponětí třeba o nových technologiích, které západ už běžně využíval, a dnes je bereme za automatické. Budeme tedy přetahovat cestující ze silnice.

Podívejte se například do Británie. Ten, kdo jede autem mezi Londýnem a Birminghamem, je prostě hlupák. Riskuje život, nemůže relaxovat ani pracovat, utratí mnohem více peněz za benzin a parkování v Londýně, je to neekologické. Tady je to zatím ještě naopak. Dráha se bere jako doprava pro ty, co nemají na auto, ale to se všechno změní. Věřím, že železnice bude vítězit nad silnicí. Krásně tomu u nás nyní nahrává plánovaná oprava D1 od příštího roku, to je velmi dobrá zpráva pro železnici.

MARTIN NAVRÁTIL

KRÁTCE

Katalog ČD travel na léto 2012 právě vychází

Ve čtvrtek 2. února začíná distribuce katalogu cestovní kanceláře ČD travel se zájezdy na letošní letní se-

zonu. Všichni zaměstnanci společností ČD, ČD Cargo a SŽDC by jej měli dostat domů poštou, případně na pracovišti. Od 3. února bude katalog k dispozici na webových stránkách www.cdtravel.cz. Všichni zájemci o zájezdy mají stejné podmínky, protože nikdo si nemohl nové zájezdy rezervovat dopředu. „Největší zájem čekáme tradičně u novinek, což letos bude Korfu. Mezi nejoblíbenější destinace stále patří Bulharsko,“ řekla ředitelka kanceláře ČD travel Blanka Jíšová. „Snažíme se každému zákazníkovi během jednoho či dvou dnů sdělit, zda jeho objednávce můžeme vyhovět. Zájemce si pak může rychle objednat jiný zájezd, který je ještě volný,“ dodala ředitelka. O nový katalog si můžete psát na obch@cdtravel.cz.

Nenechávejte si dobrý nápad pro sebe

V poslední lednový den vyprší tříměsíční období, kdy mohou zaměstnanci Českých drah zasílat své náměty na téma snížení nákladů v osobní dopravě v roce 2012 prostřednictvím programu Systém trvalého zlepšování. Pokud jste tak do dnešního dne neučinili, přestože v hlavě nosíte nápad, o kterém si myslíte, že by pomohl k úsporám, rozhodně si ho nenechávejte pro sebe. Kromě zlepšení naší společnosti čeká na úspěšné návrhy opět finanční odměna. Více informací najdete na intranetových stránkách Českých drah seznam.cd.cz nebo na e-mailu stz@gr.cd.cz.

Soutěž o nejlepší snímky z kalendáře

Od 16. ledna do 31. března můžete hlasovat o nejlepší fotografii stolního kalendáře Českých drah na letošní rok. Soutěž je určena pouze pro zaměstnance ČD, přičemž pro prvních pět hlasujících jsou připra-

veny knižní odměny a pro každého dvacátého krabička na svačinu. Autoři tří nejlépe hodnocených fotografií, členové Zemského svazu FISAIC ČD, se budou moci zúčastnit workshopu vedeného profesionálním fotografem Janem Zatorskym. Soutěž probíhá na stránkách kalendar2012.cd.cz. **(hop, rub)**

Brněnské veletrhy ukázaly, kam se vypravit na výlet

Veletrhy cestovního ruchu GO a Regiontour, které se tradičně konají na brněnském výstavišti, ukázaly návštěvníkům, kam a také jak se vypravit na výlet po České republice i do zahraničí. Letos se veletrhy nově zaměřily i na tzv. církevní turistiku, což bylo důvodem, proč při slavnostním zahájení ve čtvrtek 12. ledna stál vedle jihomoravského hejtmana Michala Haška a předsedy Senátu Milana Štěcha i kardinál Dominik Duka.

Otázky padaly hlavně na SporoTikety Evropa

Pozadu nezůstala ani společnost České dráhy, která se stala jedním z velké řady tuzemských i zahraničních vystavovatelů. Děti určitě potěšil velký chodící plyšový maskot – modrý slon Elfík, který rozdával časopis Můj vláček a sladkosti a současně se staral o dobrou náladu kolemjdoucích návštěvníků. „Největší český železniční dopravce prezentoval informace o aktuální nabídce ČD Ski a žádaných síťových jízdenkách SONE+. Naprosto největší zájem sklízely nabídky SporoTikety Evropa či elektronická jízdenka do Mnichova za výhodnou cenu, která začíná již na devatenácti eurech, tedy zhruba pěti stech korunách. Řadu dotazů jsme zaznamenali na důchodcovské slevy na železnici, které budou platit od února,“ řekla nám Petra Nekudová, která měla za České dráhy na starosti organizaci stánku na brněnském výstavišti.

Návštěvníci veletrhu Regiontour se u stánku Českých drah ptali na aktuální cenové nabídky, starší lidé se zajímali o chystané slevy pro důchodce. FOTO AUTOR (2x)

Třináctá komnata i světoznámý sci-fi spisovatel

Vyženeme z hradů a zámků nudu – to slibovali autoři projektu nazvaného Otevřete 13. komnatu. Desítka památek na celém území ČR, ať se jedná o hrady, zámky či také jeden z klášterů, otevře letos návštěvníkům své „třinácté komnaty“. Ovšem jen těm, kteří úspěšně projdou interaktivní hrou, vyluští rébus a získají symbolické klíče ze sedmi památek zapojených do projektu.

Přitažlivé byly i dvě expozice v těsné blízkosti stánku Českých drah. První byla neobvyklá výstava kuriozit a předmětů z pelhřimovského Muzea rekordů v čele s obrovitým medvídkem Kukym a tankem postaveným z lepenky. Na protilehlé straně byla vystavena doopravdová úzkorozchodná parní lokomotiva akciové společnosti Jindřichohradecké místní dráhy, která již řadu let zabezpečuje pravidelnou a výletní dopravu na dvou úzkorozchodných tratích na jihu Čech.

Významnou událostí bohatého doprovodného programu pro veřejnost byl 15. festival filmů, fotografií a knih o cestování GO KAMERA 2012, kde se letos stal ústředním tématem indický kontinent. Mezi přednášejícími osobnostmi nescházel známý švýcarský spisovatel Erich von Däniken. Svou vlastní expozici s poutavými záběry měl na brněnském výstavišti i světoznámý fotograf a cestovatel Jiří Kolbaba. Veletrhu se letos zúčastnily cestovní kanceláře z více než dvaceti zemí světa. Během čtyř dnů přišlo na brněnské výstaviště více než třicet tisíc lidí od profesionálů až po běžné zájemce o turistiku a cestování. Značný zájem byl podle předběžných analýz o cykloturistiku, kde při transferech hraje významnou roli železniční doprava, popřípadě cyklobusy.

MARTIN HARÁK

MIMOŘÁDNOSTI

Liberec-Horní Růžodol
4. ledna
Odpoledne mezi žst. Liberec-Horní Růžodol a Karlov pod Ještědem sjel osobní automobil Citroën Saxo ze železničního přejezdu v km 139,326 do traťové koleje, kde se zaklínil a zasahoval do průjezdného průřezu. Již přijíždějící osobní vlak 6612, kterým byla motorová jednotka Regionova 814/914.047, nemohl před náhlou překážkou stihnout zastavit a došlo ke střetnutí. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 55 tisíc korun.

Rokycany
5. ledna
Nad ránem v obvodu žst. Rokycany na železničním přejezdu v km 0,348 narazil zatím nezjištěný osobní automobil do boku projíždějícího osobního vlaku 27811, kterým byla motorová jednotka Regionova 814/914.112. Nikdo nebyl zraněn. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčíslena na 50 tisíc korun.

Kořenov Dolní Polubný
5. ledna
V dopoledních hodinách mezi dopravnami Kořenov a Dolní Polubný zpozoroval strojvedoucí osobního vlaku 16218 slabou větev zasahující do průjezdného průřezu traťové koleje. Rozhodl se proto vlak přibrzdit, ale zjistil, že průběžná brzda nereaguje. Použil proto přídavnou brzdu i rychločinné brzdění, ale ke zpomalení vlaku nedošlo. Vlak, kterým byl motorový vůz 843.008-4 s řídicím vozem 80-29.008-7, rychlost stále zvyšoval, zastavit se jej podařilo až pomocí ruční brzdy po více než 2 kilometrech. Nikdo nebyl zraněn, hmotná škoda nevznikla.

Písek – Čížová
8. ledna
Po poledni mezi žst. Písek a Čížová se na železničním přejezdu v km 15,221 střetl užitkový automobil Mitsubishi Kaot s osobním vlakem 7909, kterým byl motorový vůz 810.487-9. Nikdo nebyl zraněn. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 30 tisíc korun.

Mladá Boleslav
11. ledna
V nočních hodinách mezi žst. Mladá Boleslav hlavní nádraží a Mladá Boleslav město za jízdy nákladního vlaku Vn 54462 vykolejily dva nákladní vozy řady Laaeks v km 15,284. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 20 tisíc korun.

Postřelmov
12. ledna
Odpoledne v žst. Postřelmov se na železničním přejezdu v km 4,569 střetl osobní automobil

Škoda Octavia s osobním vlakem 3747, v jehož čele byla lokomotiva 163.242-1. Nikdo nebyl zraněn. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 180 tisíc korun.

Rychnov u Jablonce nad Nisou
13. ledna
Nad ránem mezi železniční stanicí Rychnov u Jablonce nad Nisou a Jeřmanice najel motorový vůz

843.025-8 osobního vlaku 5430 do spadlé skály v km 144,350. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 130 tisíc korun.

(MirKo)

ZAPOSLOUCHEJTE SE. České muzeum hudby na pražské Malé Straně připravilo interaktivní výstavu ke 170. výročí narození Antonína Dvořáka. FOTO **AUTOR (2x)**

Za velikánem, jehož srdce ovládla hudba a železnice

Ještě měsíc můžete navštívit výstavu o životě a díle Antonína Dvořáka, světově proslulého skladatele, který tolik miloval železniční dopravu. Část exponátů dodaly i České dráhy. Možná vás překvapí, že spousta faktů, které jste o tomto hudebním velikánovi ve škole a v médiích nasbírali, je jen nepotvrzenou lidovou legendou.

Nejvíce se mi líbí ten ohromný a jasný důmysl, s jakým je lokomotiva sestrojena! Je složena z tolika částí, z tolika rozličných dílů a každý má svou důležitost, každý je na svém místě. Všechno má svůj účel a úlohu a výsledek je ohromný. Takovou lokomotivu dají na koleje, dají do ní uhlí a vodu, jeden člověk pohne malou pákou, velké se začnou hýbat a třebaže vagony mají váhu pár tisíc metrických centů, lokomotiva s nimi utíká jako zajíc. Takhle se vyznal skladatel Antonín Dvořák a k tomu přidal okřídlenou větu, že by všechny svoje symfonie dal za to, kdyby byl vynašel lokomotivu. Nejen o vztahu umělce k železnici, ale třeba i k jídlu, alkoholu nebo erotice se dovíte na výpravné a zajímavé výstavě v pražském Českém muzeu hudby.

Pokud čekáte nějaký převratný objev, třeba zápisníčku skladatele se jmény nebo čísly lokomotiv, budete patrně zklamáni. Ve vztahu k tehdy převratné technické novince – železnici – se tvůrcům výstavy nepovedlo objevit nic nečekaného. Železniční „koutek“, který dokreslují sedačky a dvojice oken z vyřazených vozů, které ochotně dodalo Depo kolejových vozidel Česká Třebová, je jen jedním z míst k poslechu hudby a třeba i relaxaci podél sedmdesátimetrové výstavní stěny.

Vyvracejí mýty

Podle jedné z autorek expozice Kláry Sládkové je řada tvrzení o Dvořákovi spíš ze sbírky opakovaných mýtů. Třeba ten, že asi nejznámější Humoreska (č. 7 Ges dur, op. 101) vznikla inspirací rytmu jízdy vlaku. Chybí jakýkoli důkaz, i když kdo ví, třeba v první větě Symfonie č. 7 d moll je na druhé straně partitury poznamenáno: „Toto hlavní thema mi napadlo při vjezdu slavnostního vlaku z Pešti v státním nádraží 1884.“ Ostatně některé mýty, které putují časem, živeny těmi, kteří nehledají důkazy, vyvrací jedna z podkapitol výstavy. Třeba ten, že Dvořákovo Largo je hymnou státu Iowa, že Devátou symfonii na tzv. Golden Records vynesla roku 1977 sonda Voyager spolu s poselstvím mimozemským civilizacím nebo že první lidé na Měsíci stanuli za tónů Novosvětské symfonie. I když přece: jeden z kosmonautů s sebou na palubu lodi Dvořákovu Symfonii č. 9 vzal. Nebo že se Dvořák učil řezníkem.

Možno poslouchat, hrát, sahat

Co na přípravě a instalaci výstavy, kterou kromě autorského týmu mají na svědomí Purpure – Pavel Ševčík a studio Robust, bylo nejobtížnější, je podle Kláry Sládkové prý těžké říci. „Asi skloubit požadavky všech: muzejníků, architektů, grafika. Vznikla však moderně pojatá výstava s interaktivními prvky s jednotícím prvkem v podobě stěny táhnoucí se výstavou od začátku až do konce,“ říká. My dodáváme, že návštěvník tam může odpočívat, poslouchat nahrávky, hrát na klavír, dotýkat se předmětů a děti si mohou skládat obří kostky. Smutná informace, kterou však právě vy můžete změnit, na konec: mezi návštěvníky tvoří většinu zahraniční turisté. Že by Čechům jeden z největších českých skladatelů neměl co říci? **MARTIN NAVRÁTIL**

KAM ZAJÍT

Výstava se koná do 29. února 2012 u příležitosti 170. výročí narození Antonína Dvořáka. Komentované prohlídky probíhají každý čtvrtek od 16.00 po dobu výstavy.
České muzeum hudby sídlí v ulici Karmelitská 2/4 v Praha 1 v prostoru bývalého chrámu sv. Maří Magdalény na Malé Straně.
Plné vstupné činí 150 korun.

Pendolino se proměnilo v Mňam vlak

→ Pokračování ze strany 1

Kulinářský požitek pro každého

Celý kuchařský tým měl ve stísněných prostorách bufetového oddílu za úkol jídla odborně připravit, naporcovat, opatřit správnou přílohou, okořenit, dodat dressing, naservírovat a hlavně náležitě nazdobit. Že i to je v „ponorkových“ podmínkách dobře možné, ocenila většina přítomných gurmánů. Platilo to i pro Pavla Maurera, odborníka a milovníka dobré gastronomie a zakladatele Grand restaurant festivalu, který každoročně se svými pomocníky připravuje žebříček nejlepších restaurací a barů v ČR.

Pro úplnost dodejme, že třetí ročník Grand restaurant festivalu se koná od 15. ledna do 15. února a už před jeho zahájením bylo prostřednictvím webu zarezervováno 9 tisíc míst pro degustaci v těch nejlepších podnicích, které mimořádně nabízejí vlídnější ceny i pro ty, kteří by se jinak do „nóbl“ podniků spíš báli vůbec vstoupit. A to je prý i cílem festivalu – zpřístupnit na měsíc kuchyni top podniků prakticky každému zájemci a zvýšit laťku stravování Čechů.

Když vlaky jezdily pomalu, měli to kuchaři jednodušší

„Tak, máme přesně 29 minut do příjezdu v Olomouci a ještě nás čeká čtvrtý chod, štrůdl, ale stíháme,“ porovnávají čas na hodinkách kdesi okolo České Třebové Jiří Král a Petr Hubáček ze společnosti JLV. I tento typicky český, ale původem rakousko-uherský dezert, který, jak žertuje Jiří Král, potrhuje mezinárodnost degustačního menu, sehraný tým bravurně stíhá. Nakonec kdosi poznamenává, že dříve, když vlaky jezdily pomaleji, to kuchaři v jídelních vozech měli snazší a mohli si pohrát se skutečným vařením jídel.

Bodrý Jaroslav Sapík kromě finalizace pokrmů ještě stačí poskytnout rozhovor reportérům internetové televize ČD a samozřejmě Železničáři – a k tomu žertovat s ostatními. Třeba o tom, že základem každého gurmánského zážitku jsou kvalitní suroviny. A ty jsou používány i ve vlakové gastronomii, jejímž určitým výběrem ono degustační menu v Mňam vlaku vlastně bylo. Tak dobrou chuť.

MARTIN NAVRÁTIL

DEGUSTAČNÍ MENU

- Pražská šunka rolovaná se smetanovým krémem a čerstvým křenem a čerstvým rozpečeným pečivem.
- Jemný smetanový mousse Mozzarella s minirajčaty, rukolou a bazalkovým olejem.
- Terina z uzeného vepřového kolene s cibulovo-medovým chutney.
- Teplý jablečný závin s ořechy a šlehačkou.
- Coby aperitiv byl servírován sekt moldavského původu.

Jak si červeno-bílá Mária zatančila schvalovací kvapík u Velimi

Náš zákazník, náš pán. Tohoto hesla se drželi pracovníci Výzkumného Ústavu Železničního, když se na ně obrátil slovenský výrobce ŽOS Vrútky s požadavkem na kompletní testy nového motoráku řady 861 – a to do padesáti dnů. Jednotka proto musela jezdit po okruhu o víkendech i v noci, aby stihla absolvovat celkem sedmnáct zkoušek a najezdit požadovaných deset tisíc kilometrů.

DŮKLADNÁ PROVĚRKA. Než se vozidlo mohlo vydat do provozu, muselo absolvovat zkušební jízdy u Velimi a potom i na Slovensku. FOTO **PETR CHLUM (4x)**

Bylo 16. září 2011 a na Zkušební centrum Výzkumného Ústavu Železničního ve Velimi přijela zbrusu nová motorová jednotka v červeno-bílých korporátních barvách slovenského národního dopravce ZSSK. Třídílná jednotka z dílny ŽOS Vrútky, označovaná jako řada 861, byla pokřtěna jménem Mária. Do „katedrály českého železničního zkušebnictví“ si přijela pro celkem 17 razítek ve zkušebních protokolech. Termín úspěšného ukončení celého zkušebního a schvalovacího procesu byl určen od zadavatele – výrobce jednotky – na počátek listopadu 2011. Pro celou zkušební laboratoř VUZ, ale i zaměstnance ZC VUZ začal v tu chvíli opravdový kvapík.

Poprvé maximální rychlostí

„Bezprecedentní v celém příběhu byla skutečnost, že jsme museli zvládnout schválení zcela nového vozidla za tak krátkou dobu. Doby testování a přípravy uvedení do provozu u novostaveb kolejových vozidel se při požadavcích dnešní legislativy pohybují v řádech let. Mária od nás odjela kompletně připravená ke schválení a zařazení do provozu na Slovensku za přesně 50 dnů,“ říká Vratislav Šuk, vedoucí akreditované zkušební laboratoře VUZ.

První ze zkoušek, kterou jednotka 861 001-6 u Velimi absolvovala, byla jízdně-technická zkouška podle vyhlášky UIC 518. „Při tomto testování se jednotka poprvé ve své kariéře rozjela rychlostí 140 km/h, což je maximální rychlost konkrétního vozidla, a měří se chodové vlastnosti vozidla. Následovaly zkoušky brzd, trakční zkoušky, měření vnějšího a vnitřního hluku a vibrací. Testovací portfolio zahrnovalo i zkoušky elektromagnetické kompatibility nebo měření rušení příjmu televizního signálu,“ vypočítává Vratislav Šuk.

Naložit a zase vyložit 22 tun písku

O zkušebnickém řemesle má řada lidí představy, že stačí vozidlo nastrojit různými senzory, čidly, natahat kablíky k počítačům a pak už jen donekonečna kroužit po okruhu a měřit. Tak jednoduché to ale není. Velkou část testů je nutno provádět při prázdné, ale i plně obsazené jednotce a při zkouškách simulují cestující pytle s pískem nebo kolejnice. Už jste někdy naložili a vyložili 22 tun písku? To všechno několikrát... Stejně tak zkouška průjezdnosti oblouky (rovinných, konvexních i konkávních) není jezdění dokolečka. „Jednotka se musela v hale zdvihnout na měřicí zařízení a při různém nakrucování celé soupravy se testovala pružnost její skříně při reálném zatížení,“ vysvětluje Petr Chlum, zástupce vedoucího zkušební laboratoře, který s Márií strávil většinu testovacích dnů.

Zkoušky byly ukončeny 8. října a poté se jednotka přesunula do své domoviny, kde proběhla další část testovacího programu. Na tratích z Bratislavy do Nového Mesta nad Váhom, Šaly a Kútů, z Vrútek do Paludzy a ze Štrby do Margecan se udála zkouška jízdní bezpečnosti proti vykolejení. Z Prešova do Humenného, kde mají jednotky řady 861 působit v pravidelném provozu, podstoupila Mária měření trakční výkonnosti a termické kapacity brzd. „Součástí této zkoušky bylo ověření typového jízdního řádu a výpočet jízdních dob pro pravidelný provoz,“ říká Vratislav Šuk.

PRO VEŘEJNOST. Mária (vpravo) spolu s příbuzným našeho CityElefanta výrazným způsobem omlazuje vozidlový park v regionální dopravě na Slovensku.

Od konce listopadu v provozu

Celý proces zkoušek, na kterém se podílelo dvanáct techniků, obslužný personál zkušebního centra a zástupci výrobce, byl úspěšně završen ze strany VUZ 4. listopadu 2011. O jedenáct dní později vydalo Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálního rozvoje Slovenské republiky rozhodnutí o schválení typu. Mária tak se svou sestrou Evou mohla 25. listopadu slavnostně zahájit pravidelný provoz.

Pracovníci VUZ hodnotí jednotku řady 861 velmi pozitivně, a to kvůli tomu, že se jedná o vlastní konstrukci motorové jednotky výrobce, který se dosud víceméně zaměřoval jen na rekonstrukce a modernizace kolejových vozidel. „Jedná se v podstatě o první ryze československou konstrukci od výroby motorových vozů řady 843 a jsme právem hrdi na extrémně krátkou dobu, za kterou jsme dokázali odzkoušet a připravit řadu 861 na každodenní provoz. Zkušebních laboratoří, které dokážou nabídnout zákazníkovi podobný servis, není v Evropě mnoho,“ dodává Vratislav Šuk. **VÁCLAV RUBEŠ**

VUZ

JEDNOTKA ŘADY 861 ZSSK

Třídílná, částečně nízkopodlažní jednotka je určená pro provoz na celostátních i regionálních drahách. Skládá se ze dvou hnacích vozů a jednoho vloženého vozu, které jsou uloženy na podvozku typu Jacobs a spojeny gumovo-kovovým kloubem. Hnací ústrojí sestává ze dvou motorů MAN – každý o výkonu 400 kW s retardérem – a hydraulické převodovky Voith. Splňuje požadavky na nárazovou pevnost podle TSI (srážka se silničním vozidlem o hmotnosti 15 tun při rychlosti 110 km/h). Maximální rychlost činí 140 km/h, hmotnost 120 tun a obsaditelnost 177 sedících cestujících. Výrobcem je ŽOS Vrútky.

CO MUSELA MÁRIA PODSTOUPIT

- zkoušku průjezdnosti oblouků
- kvazistatickou zkoušku bezpečnosti proti vykolejení
- zkoušku jízdní bezpečnosti proti vykolejí (prázdný i ložený stav)
- trakční zkoušku a zkoušku retardéru (prázdný i ložený stav)
- zkoušku brzdy (prázdný i ložený stav)
- zkoušku protismyku a adhezní zkoušku
- zkoušku elektromagnetické kompatibility a rušení televizního signálu
- zkoušku řídicího systému
- měření vnitřního a vnějšího hluku, měření srozumitelnosti rozhlasu
- měření vibrací

Při jedné ze zkoušek musela být jednotka zdvižena na měřicí zařízení.

Mária odjela z Velimi kompletně připravená ke schválení do provozu.

Místo papírového Věstníku slouží elektronický Normis

Vydávání Věstníku ČD v tradiční papírové formě bylo k poslednímu dni roku 2011 ukončeno. Jedna z kapitol úředních věstníků, které vydávaly jednotlivé železniční společnosti, podobně jako většina státních úřadů nejméně od 19. století, je tedy již za námi. Předpisy ČD budou nadále uveřejňovány aktuálně a v jediné platné verzi v informačním systému Normis, který spravuje a aktualizuje společnost ČDT - Informační systémy. Ve Věstníku ČD vycházely pouze nezaručené verze právních norem, navíc se zde neobjevovaly ani všechny změny. Jedná se tedy o krok kupředu.

Patnáct let služby

Informační systém Normis slouží svým uživatelům již od roku 1996. Od roku 2003 se jej podařilo vyprofilovat jako server předpisové a normotvorné činnosti ČD. Jeho poslední verze byla spuštěna v prosinci 2011. Zaměstnanci Českých drah se do něj dostanou buď z poštovního klienta Lotus Notes (v záložce Dokumenty), nebo ze základních intranetových stránek (opět v záložce Dokumenty). Ostatní zájemci – například z řad firem podnikajících v prostředí železnice nebo státních úřadů – se do Normisu dostanou i přes internet, a to na stránkách normis.cd.cz. Zde jsou uvedeny kontakty, kam napsat o zřízení přístupu. Roční užívání stojí paušální poplatek 1 200 korun.

„Kromě maximálního uživatelského komfortu nabízí Normis komplexnost a věcnou univerzálnost databáze předpisů,“ uvádí Milan Zdráhal z Odboru compliance GŘ ČD. Normis umí rychle podle klíčových slov předpisy vyhledat, zobrazit aktuální počet platných předpisů na hlavní stránce a umí přímé odkazy na webové stránky vybraných institucí a postupně bude umožněn i přístup na stránky některých dceřiných společností Skupiny ČD. V dohledné době bude zpřístupněna i sekce Archiv, kde se ukládají starší, už neplatné verze předpisů. Aktuální změny předpisů (vydání nových, ukončení platnosti stávajících i změny již platných) naleznete v sekci Novinky.

O změnách norem se dočtete také v Železničáři

Pokud se uživatelé Normisu chtějí dozvědět více o studovaném předpisu, mohou se obrátit i na gestora normy, který je na internetu rovněž uveden. V této souvislosti upozorňujeme gestory technických norem a předpisů Českých drah, že k prezentaci novinek a změn u nejdůležitějších dokumentů mohou využít i stránky čtrnáctideníku Železničář a informovat o hlavních dopadech pro praxi. Velmi rádi jim dáme k tomuto účelu prostor. **MARTIN NAVRÁTIL**

O SYSTÉMU NORMIS

Informační systém normalizačních činností slouží jako elektronická databáze dokumentů vydávaných Českými drahami. Jsou zde k dispozici aktuální verze základních řídicích aktů, strategických dokumentů, interních předpisů, technicko-normativních dokumentů. Zaměstnanci ČD mohou používat systém zdarma prostřednictvím intranetu nebo poštovního klienta Lotus Notes (záložka Dokumenty). Ostatní zájemci si mohou zřídit přístup na stránkách normis.cd.cz. Část dokumentů ovšem není veřejně přístupná mimo prostředí Českých drah. Manipulační poplatek za zřízení přístupu činí 40 korun, roční poplatek za přístup 1 200 korun.

Sága rodu 471 trvá už jedenáct let a má 75 dílů

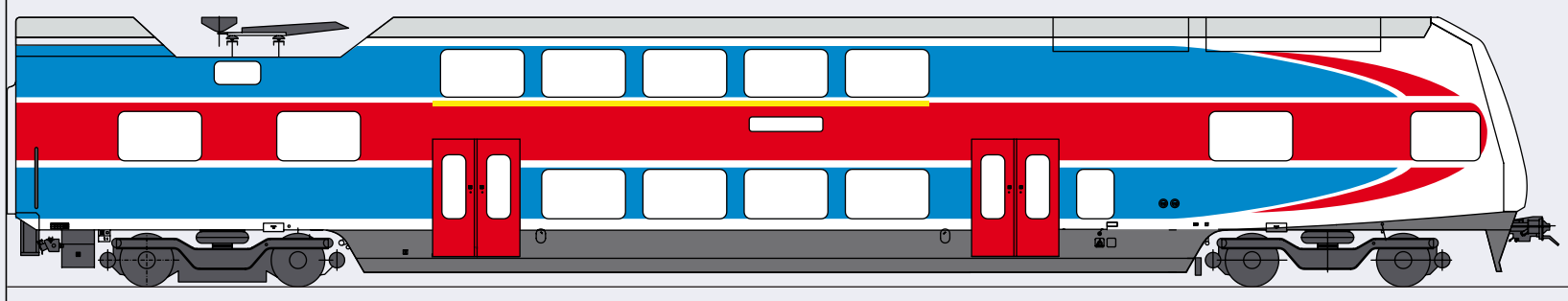
Dnes už si bez CityElefantů neumíme představit příměstskou dopravu v okolí Prahy a na Ostravsku. Řada 471 postupně nahradila historicky osvědčenou řadu pantografových jednotek 451 a 452, která má přece jen po téměř padesáti letech svá nejlepší léta za sebou. Můžeme prohlásit, že pětasedmdesátka CityElefantů výrazně obohatila vozidlový park ČD i pozvedla kvalitu cestování v regionech.

Nízkopodlažní patrovou jednotku dnešní řady 471 začala již v roce 1992 vyvíjet tehdejší Moravskoslezská vagonka Studénka spolu se společností AEG. Roku 1994 byla ke spolupráci přibrána Škoda Dopravní technika (dnes Škoda Transportation). Prvních pět jednotek bylo dodáno ČD na přelomu let 2000/2001 a do ledna 2005 bylo dodáno celkem 16 jednotek určených pro stejnosměrné napájení 3 kV. Zajímavostí byl jeden vyrobený vložený vůz 071.008 navíc (471.002 byla dodána jako dvouvozová).

Výroba pokračovala dál a ani dnes není u konce. V roce 2006 podepsaly České dráhy a ČKD Vagonka smlouvu o dodání dalších 30 jednotek. K polovině dubna 2007 provozovaly České dráhy 27 jednotek, ke konci roku 2008 bylo ve stavu ČD již 42 jednotek, v září 2010 bylo v provozu 63 jednotek, v dubnu 2011 celkem 70 jednotek. Inventární čísla dodávaných jednotek tvoří vzestupnou řadu s výjimkou čísel 027–030 dodaných mimo pořadí. Zatím poslední CityElefant byl dopravcem převzat dva dny před Štědrým dnem loňského roku.

Na konci roku 2009 České dráhy s výrobcem Škoda Transportation podepsaly další smlouvu, na jejímž základě bylo dodáno dalších 15 jednotek čísel 061 až 075. Z ledna 2011 pochází další smlouva na 8 jednotek v celkové hodnotě 1,75 miliardy korun (část zaplatí Evropská unie přes Regionální operační programy) s dodáním do jara 2013.

MARTIN NAVRÁTIL



TECHNICKÝ VÝVOJ BĚHEM JEDENÁCTI LET

Zatím pětasedmdesát příměstských jednotek dodávaných po dobu poměrně dlouhého časového údobí – od prosince 2000 do prosince 2011 – doznalo samozřejmě řadu technických změn a konstrukčních zlepšení. Předkládáme vám přehled těch nejvýznamnějších z nich.

Jednotky **471.001** a **002** jsou prototypy, které mají mimo jiné individuální spínání osvětlení nad sedačkami, jiný odstín modré a nástupních dveří (kromě 071.002, která přišla později).

Od jednotky **471.014** se používá barevný displej na stanovišti. Byla také zrušena vyklápěcí okna v oddílech pro cestující. Důvodem byl častý průsak vody do prostoru mezi skly.

Od jednotky **471.015** bylo nahrazeno šest návěstních svítilen čtyřmi, a to za použití kombinovaného LED světla.

Od jednotky **471.016** byl zrušen klasický rychloměr a nahrazen displejem.

Od jednotky **471.017** byl z důvodu nízké spolehlivosti původních trakčních měničů dosazen nový typ měniče. Z důvodu zamrzání původního typu sběračů byl nově osazován sběrač Schunk WBL 85E s elektrickým pohonem. Pro nízkou spolehlivost byl také nahrazen vypínač MEP vypínačem Sécheron. V souvislosti s výše uvedenými změnami pak došlo také k úpravám elektrorozvodů a rozvodů vzduchu.

Od jednotky **471.018** cestující používají vakuové WC Evac místo původního systému WC. Přichází nový typ sedadel pro cestující.

Od jednotky **471.020** má CityElefant dosazen systém telerail, který umožňuje on-line předávání zpráv do depa.

Od jednotky **471.021** má CityElefant pískovač.

Od jednotky **471.027** byl nahrazen původní bezdotykový spouštěč vody do umyvadla WC tlačítkovým. Došlo i na změnu tvaru čela soupravy.

Od jednotky **471.034** byla z důvodu zvýšení spolehlivosti a snížení škod při poruše měniče dosazena diferenciální ochrana a byly nově použity uzavřené trakční motory.

Od jednotky **471.036** byl kvůli zvýšení spolehlivosti dosazen kompresor SE 120.2.

Od jednotky **471.042** se kvůli snížení ceny kompresoru používá sušička vzduchu Atmos (kompresor přeznačen na SE 120.3). Dále se používají jiné snímače otáček trakčních motorů a také nový typ ventilátoru EDB.

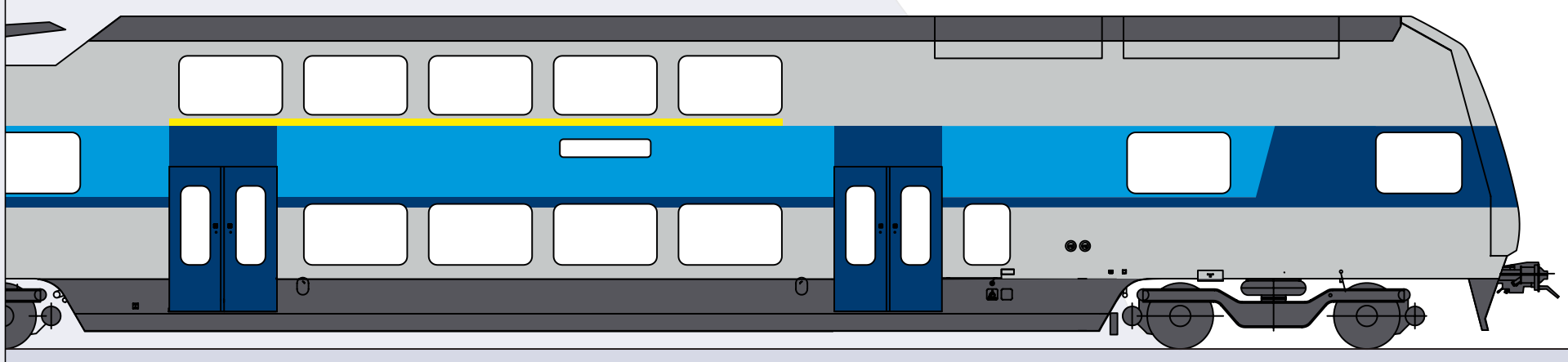
Od jednotky **471.044** výrobce dosazuje nový typ displejů na pultu strojvedoucího, a to z důvodu ukončení výroby původních.

Od jednotky **471.059** může obsluha vozidla (strojvedoucí) zresetovat měnič a řídicí systém.

Od jednotky **471.061** bylo v souvislosti s novými specifikacemi interoperability doplněno přemostění záchranné brzdy. Pro úsporu nákladů na provoz byly odebrány zdvihací plošiny pro invalidy na hnacím voze a zároveň zvýšen počet míst pro invalidy na řídicím voze. Pro zjednodušení manipulace bylo nově umístěno pomocné spřáhlo na vloženém voze. CityElefant rovněž dostal nová sedadla a vrátila se vyklápěcí okna. Výrobce ještě doplnil vyhřívání pískovacího zařízení a gelové baterie. Došlo k přemístění odpadkových košů, aby se za jízdy samovolně neotvíraly.

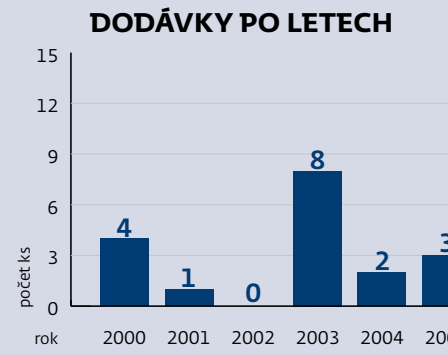
Od jednotky **471.066** se z důvodu nízké spolehlivosti elektrického sběrače používá sběrač Lekov AX-NG033.

Od jednotky **471.071** dále se nově utěsňují převodovky.



Číslo jednotky	Datum převzetí
471.001	28. 12. 2000
471.002	28. 12. 2000
471.003	28. 12. 2000
471.004	30. 12. 2000
471.005	10. 1. 2001
471.006	10. 1. 2003
471.007	10. 1. 2003
471.008	10. 1. 2003
471.009	24. 1. 2003
471.010	1. 2. 2003
471.011	7. 2. 2003
471.012	6. 6. 2003
471.013	8. 7. 2003
471.014	25. 6. 2004
471.015	23. 8. 2004
471.016	7. 1. 2005
471.017	31. 10. 2005
471.018	7. 12. 2005
471.019	25. 1. 2006
471.020	23. 5. 2006
471.021	30. 6. 2006
471.022	16. 8. 2006
471.023	22. 9. 2006
471.024	1. 11. 2006
471.025	1. 12. 2006
471.026	31. 1. 2007
471.027	31. 7. 2007
471.028	10. 6. 2010
471.029	2. 6. 2010
471.030	13. 8. 2010
471.031	9. 3. 2007
471.032	26. 4. 2007
471.033	26. 6. 2007
471.034	25. 9. 2007
471.035	1. 11. 2007
471.036	4. 12. 2007
471.037	20. 12. 2007
471.038	28. 2. 2008

DODÁVKY PO LETECH



BAREVNÉ PROVEDENÍ

2000–2006

Bílé s červeným proužkem okolo skříně (ve výši světel), modrým pásem v úrovni oken mezipatra, šedým spodkem a doplňky v signální žluti.

2006–2010

Červeno-modro-červené boční pásy na koncích jednotky přecházející do zaoblených tvarů. Se šedými a žlutými doplňky.

2010–2011

Korporátní nátěr ČD Najbrt – podélník a horní část světle šedá barva, modř nebeská pro okenní část skříně, pojezd, narážecí a tažné ústrojí a výčnělky pod střední hranou bočnice v odstínu umbry šedé.

2012–
Chystá se modifikovaný korporátní nátěr Najbrt (dosud není oficiálně schválen) – základ bude tvořit světle šedá barva, pruh v podokenní části, dveře na boku a střecha vozidla safírově modré, modř nebeská pro okenní část skříně.

BLÍZCÍ PŘÍBUZNÍ CITYELEFANTA

Řada 671 pro ZSSK

Z deseti dvousystémových jednotek řady 671 dodaných společnosti ZSSK na základě smlouvy z 30. prosince 2008 už bylo v letech 2010 a 2011 dodáno šest kusů. Vozidla jsou nasazena na elektrizované tratě v okolí Trenčína, Žiliny a Košic. Doma jsou v depu Žilina. Poslední vozidlo by mělo být dodáno do 47 měsíců po podpisu smlouvy. Kontrakt na jednotky řady 671 obnáší cenu přes 9,62 milionů eur (250,1 milionu korun).

Push/Pull pro ZSSK

Železniční společnost Slovensko si u Škody Transportation objednala deset kusů vratných dvoupodlažních souprav, složených z jednoho řídicího a dvou vložených vozů. Jednotky by měly být provozovány s upravenými lokomotivami řady 263, zejména na tratích Kúty – Bratislava – Nové Zámky a Bratislava – Leopoldov. Interiér bezbariérových jednotek s velkoprostorovým uspořádáním nabízí celkem 362 míst 2. třídy; vozy disponují uzavřeným systémem WC, klimatizací, informačním a kamerovým systémem. Hlavní technickou odlišností oproti řadě 671 je o 12 sedadel nižší kapacita v důsledku instalace centrálního zdroje energie do všech vozů. Ty tak lze elektricky napájet všemi běžnými napětími.

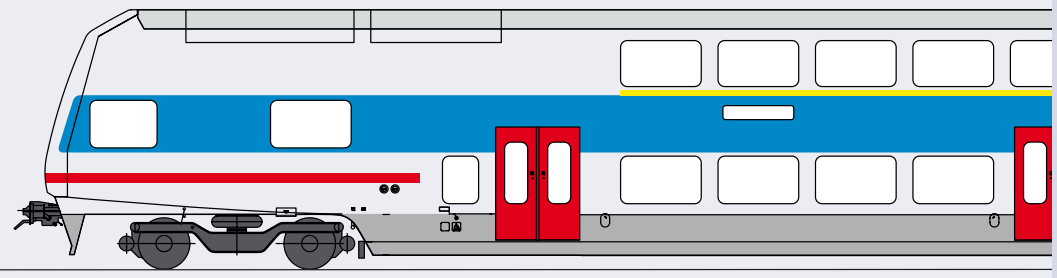
Celková cena zakázky činí 74,29 milionu eur (tedy asi 1,93 miliardy korun).

Řada 575 pro LG

V roce 2007 tehdy ještě ČKD Vagonka uzavřela smlouvu na dodávku dvou odvozených patrových jednotek řady 575 pro Litevské železnice. Jednotky jsou určeny pro napájecí soustavu 25 kV/50 Hz. Ty byly dodány v průběhu roku 2008 a první z nich byla 24. prosince téhož roku nasazena do pravidelného provozu na trati Vilnius – Kaunas. V říjnu 2008 byla podepsána smlouva na další dvě jednotky.

Šestivozové jednotky pro Ukrajinu

Škoda Vagonka podepsala i významný kontrakt na dodání dvou kusů nejnovější generace jednotek CityElefant na Ukrajinu. Ty by mohly svézt první cestující již při mistrovství Evropy ve fotbale, které proběhne v červnu 2012. Jednotky mají být šestivozové. Budou schopny jezdit ve dvou napájecích systémech (25 kV/50 Hz a 3 kV) a budou samozřejmě širokorozchodné. Soupravy s nabídkovou cenou takřka 40 milionů eur budou disponovat zabezpečovacím zařízením a radiostanicemi požadovanými pro Ukrajinu.



PĚTASEDMDESÁTÝ CITYELEFANT PŘIJEL TĚSNĚ PŘED ŠTĚDRÝM DNEM

Ve čtvrtek 22. prosince dopoledne proběhlo v depu na pražském Odstavném nádraží Jih oficiální, přesto zcela pracovní předání jednotky 471.075 pracovníkům Českých drah. Zástupci výrobce Škody Transportation odevzdali poslední vozidlo ze třetí, patnáctikusové série, na niž byla před dvěma roky podepsána smlouva. A proces předání se v zásadě nelišil od těch předchozích. „Jednotka byla tady v Praze už po 16. prosinci, kdy okolo Ostravy dělala technicko-bezpečnostní zkoušku. Zde čekala, než se vytvoří protokoly o tébézetce,které jsou předány na Drážní úřad. Ten pak vystavil průkazy způsobilosti," vysvětlil Jaroslav Měšťan z Depa kolejových vozidel Praha, který má jednotky 471 na starosti. Podle smlouvy mělo být vozidlo předáno objednateli do 31. prosince 2011, takže výrobce splnil závazek s více než týdenním předstihem.

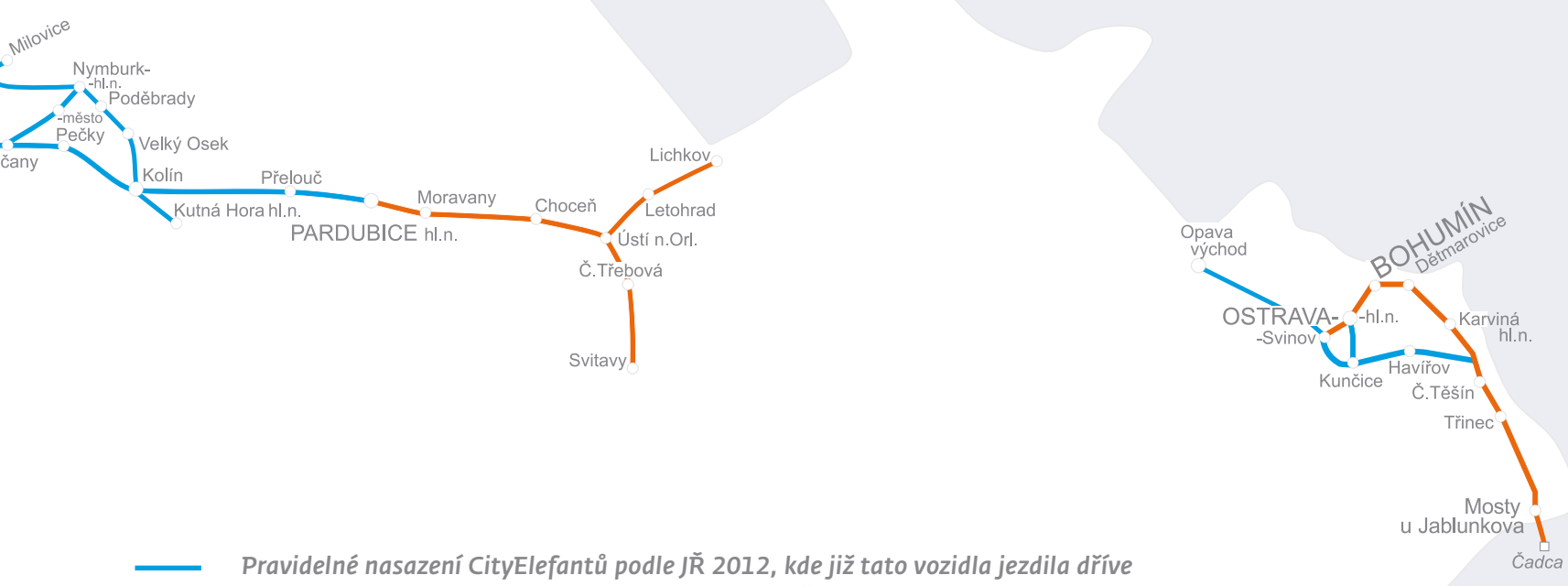
Premiérové nasazení? Rychlík do Děčína

A jak probíhá předání po organizační stránce? Výrobce nejdříve určí den, kdy se tak stane. Potom je třeba provést kompletaci všech dokumentů. „Před přejímačem Českých drah se vyzkouší funkčnost celé jednotky a já zkontroluji, zda jsou všechny dokumenty v pořádku, a podepíšu předávací protokol," vysvětluje Měšťan. Pak už se jen vozidlo zanese do stavu depa, začne běžet jeho dvouletá garanční lhůta a vlastně se dá k dispozici strojmistrům, kteří jej smějí nasazovat do běžné služby. Prvním vlakem jednotky s číslem 75 byl 22. prosince dokonce rychlík 784 z Prahy do Děčína. A to je jedna ze zajímavostí v turnusovém nasazení řady 471 v tomto jízdním řádu.

Od prosince obsluhují Lichkov

Pražské depo loni rozšířilo akční rádius CityElefantů. Více jednotek nyní jezdí do Benešova u Prahy a novinkou je zajíždění až do Svitav a na některých vlacích přes Ústí nad Orlicí až do Lichkova, což je jejich premiéra na této trati. Vozidla CityElefant z další osmikusové série, která by měla být dodána od léta 2012 v počtu čtyř pro okolí Prahy a čtyř pro Moravskoslezský kraj, už budou nasazována na konkrétní trasy. České dráhy u nich musí respektovat trasování, které si kraje prostřednictvím svých organizátorů regionální dopravy objednají. Na těchto osm kusů přispěje EU prostřednictvím Regionálních operačních programů.

CityElefant



Pravidelné nasazení CityElefantů podle JŘ 2012, kde již tato vozidla jezdila dříve
Pravidelné nasazení CityElefantů nově v průběhu JŘ 2012

V minulosti jezdila řada 471 na trati Pardubice – Jaroměř.

ZÁKLADNÍ A TECHNICKÉ INFORMACE

- Výrobcem je Škoda Transportation, dříve Škoda Vagonka, ještě dříve ČKD Vagonka Ostrava.
- Výroba začala v roce 1997, České dráhy dostaly první jednotku v prosinci 2000.
- Složení třívozové jednotky: 471 (motorový vůz), 071 (vložený vůz), 971 (řídicí vůz).
- Maximální výkon: 2 000 kW (4 x 500 kW).
- Maximální rychlost: 140 km/h (maximální konstrukční rychlost 160 km/h).
- Míst k sezení/stání: 310/333. Přesný počet míst k sezení ve 2. třídě je 287, počet míst k sezení v 1. třídě 23.
- Vlastní hmotnost soupravy: 155,4 t.
- Délka soupravy přes spřáhla je 79,2 m, šířka vozu 2,82 m, výška vozu 4,635 m.
- Pohon asynchronními motory, regulace IGBT tranzistory.
- Uspořádání pojezdu: Bo'Bo'+ 2'2 + 2'2'.
- Napájecí napětí: 3 kV ss.
- Provoz je možný v klimatických podmínkách -30 °C až +40 °C.
- Obchodní jméno CityElefant vzniklo na základě návrhu Aleše Merce z Trutnova. Tento návrh byl vybrán v rámci veřejné soutěže v roce 2005.
- Většina CityElefantů jezdí v DKV Praha (PJ Praha ONJ), pouze osm dodaných souprav provozuje DKV Olomouc, provozní jednotka Bohumín (jedná se o jednotky inventárních čísel 024, 025, 035 a 054, 055, 056, 057, 058).
- Do roku 2013 se rozšíří flotila CityElefantů Českých drah na 83 kusů.

PÁR ZAJÍMAVOSTÍ NAVÍC

- Jednotka vybavená automatickými spřáhly Dellner nebo Faiveley umožní podle provozní potřeby spojení a ovládání až čtyř jednotek.
- Vozidla prvních sérií měla ještě otevřená WC, která nesměla být používána ve stanicích. Až od čísla 18 jsou WC vakuová (uzavřená).
- Třikrát byla designově změněna čelní maska vozidla (kulatý dálkový reflektor, zaoblenější tvar). První vozidla měla ještě dvě trojice čelních světel.
- Přezdívka Ešus vznikla žertovnou reminiscencí názvu trojdílné hliníkové jídelní soupravy. Další přezdívka Hliník má původ v materiálu skříní. Podle zbarvení vozidel prvních sérií se používala i přezdívka Ledovec.
- Určitou dobu jezdily spojené jednotky řady 471 i na pátečních a nedělních rychlíkových spojích mezi Prahou a Českým Těšínem.
- Nové jednotce v Ostravě požehnal při premiéře biskup Lobkowicz, a to přáním: „Bože, ochraňuj všechny, kdo budou používat těchto vlaků."
- Za 11 let provozu dostanou CityElefanty už čtvrtou mutaci venkovního nátěru. (Modifikované korporátní zbarvení Najbrt s převahou tmavomodré bude použito pro vozidla 471.076 – 471.083).
- CityElefanty jezdící na Ostravsku mají dívčí jména a jména moravskoslezských měst: 024 – Milka a Opava, 025 – Markétka a Ostrava, 035 –Adélka, 054 – Petra a Bohumín, 055 – Jindřiška a Havířov, 056 – Alenka a Český Těšín, 057 – Karolínka a Studénka, 058 – Ivanka.
- Zajímavostí je mimořádné nasazení CityElefanta na neelektrizované trati, když se v minulých letech v rámci projektu Vlak plný úsměvů svezly děti mezi Otrokovicemi a Zlínem střed. Vlakové soupravě 471 tehdy dodávala elektrickou energii a přetahovala ji lokomotiva nezávislé trakce.

471.039	31. 3. 2008
471.040	15. 5. 2008
471.041	5. 8. 2008
471.042	21. 8. 2008
471.043	17. 10. 2008
471.044	27. 11. 2008
471.045	18. 12. 2008
471.046	29. 1. 2009
471.047	20. 2. 2009
471.048	12. 3. 2009
471.049	2. 4. 2009
471.050	23. 4. 2009
471.051	14. 5. 2009
471.052	11. 6. 2009
471.053	2. 7. 2009
471.054	23. 7. 2009
471.055	27. 8. 2009
471.056	23. 9. 2009
471.057	8. 10. 2009
471.058	16. 11. 2009
471.059	13. 4. 2010
471.060	20. 5. 2010
471.061	14. 7. 2010
471.062	13. 8. 2010
471.063	7. 9. 2010
471.064	7. 10. 2010
471.065	16. 11. 2010
471.066	10. 12. 2010
471.067	20. 1. 2011
471.068	28. 2. 2011
471.069	31. 3. 2011
471.070	21. 4. 2011
471.071	30. 6. 2011
471.072	29. 7. 2011
471.073	16. 11. 2011
471.074	29. 11. 2011
471.075	22. 12. 2011

Vlastní autovozy ve flotile Českých drah

Na konci loňského roku zařadily České dráhy v tichosti do provozu poprvé v historii své vlastní autovozy. Vagony získané od Rakouských spolkových drah ÖBB posílí tradiční spoje na Slovensko, ale zároveň otevírají možnost služeb autovlaků do dalších destinací.

NA SLOVENSKO. Autovozy nasazují České dráhy na trať Praha – Poprad-Tatry – Košice. FOTO **AUTOR (2x)**

Služby autovlaku jsou mezi cestujícími stále vyhledávanější. V letní i zimní turistické sezoně jsou místa pro automobily ve vlacích obsazena na mnoho dnů dopředu. Je zajímavé, že České dráhy nebyly až do 28. října 2011 vlastníkem žádného vozu speciální stavby, který by umožňoval přepravu motorových vozidel. Do té doby byla kapacitní potřeba míst pro automobily a motocykly jako „větších spoluzavazadel" řešena pronájmem autovozů od společnosti ZX-Benet CZ a partnerskými dohodami o využívání vozů pro přepravu automobilů od cizích železničních správ. Tradičními destinacemi, do kterých je možno „sbalit" si svoje auto na cestu, se v posledních letech staly Poprad-Tatry a Košice. Zákazníci by přivítali stejný servis i do dalších destinací. Na pořízení vlastních autovozů byl tedy nejvyšší čas.

Rychleji než na dálnici

„Již dlouho jsme se porozhlíželi u sousedních železničních dopravců DB a ÖBB po autovozech, které bychom mohli získat do svého vlastnictví. Povedlo se nám to od Rakouských spolkových drah, neboť z důvodu rozšíření jednotek Railjet na nejvytíženějších rakouských dálkových spojích bylo z provozu u ÖBB uvolněno větší množství klasických souprav vlaků EC včetně autovozů, které tyto spoje vozily," popisuje Libor Bastián z Odboru provozu osobní dopravy cestu k získání vlastních autovozů.

Šest vozů řady DDm 98-70 našlo svůj nový domov v DKV Praha. Přestože se jedná o vozy vyrobené v rakouské vagonce Jenbacher Werke (dnes GE Jenbacher) v letech 1982 až 1986 (nejedná se tedy o žádnou high-tech novinku), v případě tohoto druhu železničního vozidla není věk rozhodujícím faktorem. Zlepšení tkví zejména v lepší brzdové výstroji vozu s pozitivním dopadem na vyšší povolenou rychlost. „Pro České dráhy se jedná o kvalitativní posun, neboť tyto vozy schválené pro mezinárodní provoz RIC disponují podvozky MD 44 s vysokovýkonnou kotoučovou brzdou a jsou uzpůsobeny pro maximální rychlost 160 km/h. Pro naše zákazníky je nejpodstatnější změnou fakt, že nyní může být přepravováno větší spektrum automobilů. S původně pronajatými vozy jsme totiž mohli nabídnout služby autovlaku zhruba 50 procentům motoristů právě kvůli omezení výšky a šířky přepravovaných automobilů," vysvětluje Libor Bastián.

Výška a šířka hrají roli

V současné době probíhají jednání, ze kterých by měly vzejít definitivní podmínky pro přepravu automobilů vyšších než 155 cm, což je současný limit. „Pro stanovení maximálních výškových a šířkových rozměrů pro přepravu automobilů jsou rozhodující rozměrové parametry autovozu a využitelná ložná míra na konkrétních pojížděných tratích. Protože autovozy disponují prolamovanou horní plošinou, je možné do středu autovozu nakládat nejvyšší automobily a směrem k čelům autovozu ložit automobily o nižších výškách. Za předpokladu pravděpodobné unifikace mezních rozměrů pro tři místa na horní plošině, která je žádoucí z hlediska rezervačního systému ARES, tak bude možné na spojích do slovenských destinací nakládat na horní plošinu autovozu tři automobily o výšce až 196 cm (při šířce střechy do 135 cm) nebo o výšce až 186 cm (při šířce střechy od 135 do 155 cm). Automobily se šířkou střechy přes 155 cm nelze z výše uvedených důvodů přepravit. Přesto tato rozměrová omezení dovolují přepravu většiny automobilů kategorie SUV, MPV a VAN," říká Miloš Mach z Odboru kolejových vozidel. Pro kontrolu vyhovění automobilů stanoveným mezním rozměrům bude zhotovena speciální obrysnice, kterou automobil musí před nakládkou projet.

> **Dříve jsme mohli nabídnout služby autovlaku kvůli omezením asi polovině zájemců. Nyní potěšíme i řidiče vyšších aut.**

Autovozy v pronájmu nemohly přepravovat auta třídy SUV. FOTO **MICHAL MÁLEK**

Velkou devízou řady DDm 98-70 je maximální rychlost 160 km/h.

O dalších destinacích jednáme

Pořízené autovozy zatím posílily spoje Ex 120/121 Košičan a EuroNight 444/445 Slovakia (relace Košice), kde vůz DDm 98-70 Českých drah doplnil původně dva řazené slovenské autovozy a zvýšil tak kapacitu tohoto spoje na celkem 30 aut. V různých fázích realizace jsou i další destinace, kam by mohly spoje s autovozy zajíždět. Není to ale úplně jednoduché. „Největší potenciál pro oslovené zákazníky je absence kvalitní silniční sítě, rychlost a bezpečnost přepravy. Při hledání nových destinací je pro nás hlavním kritériem kvalita cestování a příhodná doba příjezdu do cíle. Nesmíme zapomínat, že autovlak je společným produktem ČD a partnerských železnic, se kterými musíme nastavit obchodní podmínky, ale i požadavky na kvalitu odbavení a přepravy," vysvětluje ředitel Odboru produktů a obchodu Vladimír Pelešek. **VÁCLAV RUBEŠ**

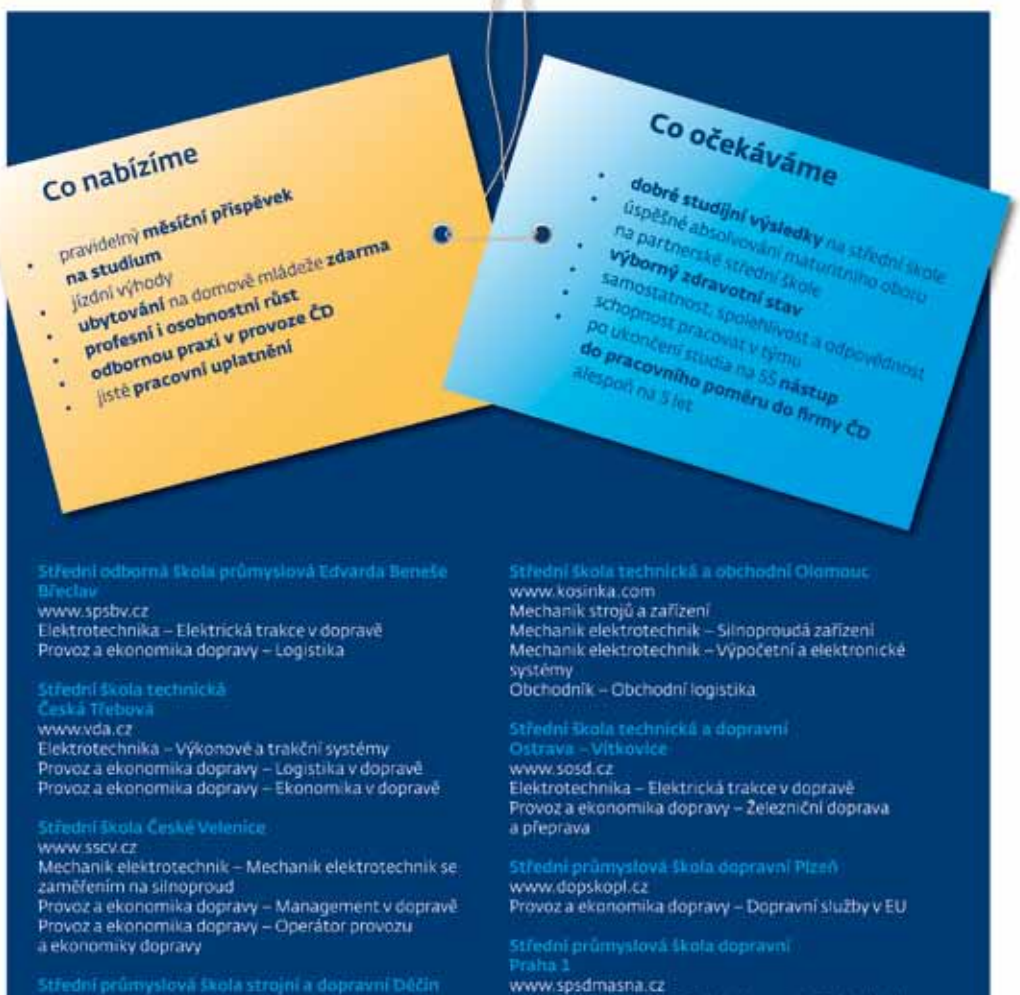
Inzerce

Stipendijní program ČéDés

Jsi žák 9. ročníku ZŠ, zajímá Tě železnice?

České dráhy nabízejí program, který podporuje studium a rozvoj odborných dovedností žáků. Stipendijní program ČéDés je určen pro žáky, kteří mají zájem o železniční dopravu a chtějí najít pracovní uplatnění na technické a provozní pracovní pozici. V rámci stipendijního programu žák získá mnoho finančních výhod a dalších zajímavých bonusů.

České dráhy, Váš osobní dopravce
www.ceskedrahy.cz / Kariéra / Stipendijní program



Střední odborná škola průmyslová Edvarda Beneše Břeclav
www.spsbv.cz
Elektrotechnika – Elektrická trakce v dopravě
Provoz a ekonomika dopravy – Logistika

Střední škola technická Česká Třebová
www.vda.cz
Elektrotechnika – Výkonové a trakční systémy
Provoz a ekonomika dopravy – Logistika v dopravě
Provoz a ekonomika dopravy – Ekonomika v dopravě

Střední škola České Velenice
www.sscv.cz
Mechanik elektrotechnik – Mechanik elektrotechnik se zaměřením na silnoproud
Provoz a ekonomika dopravy – Management v dopravě
Provoz a ekonomika dopravy – Operátor provozu a ekonomiky dopravy

Střední průmyslová škola strojní a dopravní Děčín
www.prumka.cz
Elektrotechnika – Elektrická trakce v dopravě
Provoz a ekonomika dopravy – Železniční doprava a přeprava

Střední odborná škola Nové Město na Moravě
www.sos-nmor.cz
Logistika v dopravě
Železniční provoz

Střední škola železniční a stavební Šumperk
www.soszs.cz
Strojírenská a elektrotechnická zařízení
Mechanik strojů a zařízení

Střední škola technická a obchodní Olomouc
www.kosinka.com
Mechanik strojů a zařízení
Mechanik elektrotechnik – Silnoproudá zařízení
Mechanik elektrotechnik – Výpočetní a elektronické systémy
Obchodník – Obchodní logistika

Střední škola technická a dopravní Ostrava – Vítkovice
www.sosd.cz
Elektrotechnika – Elektrická trakce v dopravě
Provoz a ekonomika dopravy – Železniční doprava a přeprava

Střední průmyslová škola dopravní Plzeň
www.dopskopl.cz
Provoz a ekonomika dopravy – Dopravní služby v EU

Střední průmyslová škola dopravní Praha 1
www.spsdmasna.cz
Elektrotechnika – Výpočetní a komunikační technika
Provoz a ekonomika dopravy – Železniční doprava
Provoz a ekonomika dopravy – Dopravní služby v EU

Střední škola elektrotechniky a strojírenství Praha 10
www.ssesp10.cz
Mechanik elektrotechnik - Elektrotechnik
Provoz a ekonomika dopravy – Železniční doprava a přeprava

Střední odborná škola logistická Dalovice
www.logistickaskola.cz
Provoz a ekonomika dopravy – Logistika

Termín podání přihlášky do výběrového řízení a další aktuální informace najdeš na www.ceskedrahy.cz/kariera
V případě dotazů nás kontaktuj emailem na stipendium@gr.cd.cz nebo telefonicky na 972 232 763

HEZKY PO KOLEJÍCH. Berlínská síť S-Bahnu a U-Bahnu dopraví od poloviny letošního roku cestující ze středu města i na nové letiště. FOTO **MARTIN HARÁK**

Na berlínské letiště přijede polovina pasažérů vlakem

V červnu bude v Berlíně zahájen provoz na zbrusu novém letišti Brandenburg. Jeho výstavba zatím pokračuje podle plánu. Pro obyvatele německého hlavního města a další cestující z toho mimo jiné vyplývá otázka, jak se na toto letiště dostanou veřejnou dopravou, tedy vlakem.

Až se 3. června otevřou brány nového letiště Berlin Brandenburg, bude to jistě velká sláva. Podle současných odhadů se zde odbaví asi 22 milionů cestujících ročně, prognóza pro rok 2020 předpokládá odbavení již o pět milionů cestujících více. Nezodpovězenou otázkou zůstává, zda železnice dokáže zvládnout na třech nástupištích i další navýšení cestujících v budoucnosti. To při předpokladu, že polovina cestujících využije k dopravě na letiště vlak – mělo by jít až o 30 tisíc lidí denně.

Když letiště, tak s nádražím

Železnici se povedlo letiště napojit na ostatní síť novým podzemním nádražím. Na letiště budou zajíždět nejen dálkové a regionální spoje, ale i linky městské rychlodráhy S-Bahn. Linky S-Bahnu budou na letiště Berlin Brandenburg přesměrovány ze současného letiště Berlin-Schönefeld přes Wassmannsdorf. Zkušební provoz byl již zahájen v září 2011. Pro provoz S-Bahnu slouží jedno nástupiště o délce takřka tři sta metrů s dvěma kolejemi.

Vlaky S-Bahnu jsou napájeny stejnosměrným proudem 825 V z třetí kolejnice, podobně jako například berlínské či pražské metro. Letiště budou obsluhovat dvě linky S-Bahnu, jezdící ve dvacetiminutovém intervalu, takže cestující budou mít k dispozici proložené spoje po deseti minutách. Linka S45 ze stanice Berlin-Südkreuz, kde je přestupní místo z dálkových i regionálních vlaků, dojede na letiště za 38 minut. Naopak linka S9 pojede z berlínského Pankowa a s ohledem na přestavbu železničního uzlu Ostkreuz bude zcela integrována až v roce 2014.

U nového letiště (nahoře) vzniklo i nádraží pro vlaky. FOTO **WIKIPEDIA (2x)**

PROVOZ NA LETIŠTI

Nové letiště Berlin Brandenburg (také Willyho Brandta) by mělo převzít cestující frekvenci z letiště Berlin-Tegel, které ke stejnému datu ukončí svůj provoz. Nové letiště budou využívat i ti, kteří do roku 2008 létali z dnes již uzavřeného letiště Berlin-Tempelhof, které se nacházelo nedaleko městského centra bývalého západního Berlína. Letiště, které má přinést až 40 tisíc nových pracovních míst, by mělo být provozováno kvůli okolní zástavbě pouze v době od 5 do 24 hodin, ale s konečnou platností musí rozhodnout soud, kam se odpůrci nového letiště obrátili. Ti požadují povolit provoz pouze od 6 do 22 hodin.

Spojení s centrem i zahraničím

Celkové náklady napojení nového letiště na železniční síť by měly činit 636 milionů eur, přičemž 30 milionů eur hradí spolkové země Berlín a Braniborsko, zbytek pak německý federální rozpočet. Pro regionální a dálkovou dopravu jsou na novém podzemním nádraží na letišti k dispozici čtyři elektrizované koleje s vrchním trakčním vedením o napětí 15 kV a dvěma nástupišti o délce čtyři sta metrů. Již dnes je toto nádraží používáno pro průjezdy vlaků. Napojení směr Drážďany je však zatím provizorní, protože o novém napojení železničního uzlu Berlín prostřednictvím tzv. Dresdner Bahn nebylo dosud rozhodnuto. Proto zejména regionální vlaky budou do letiště najíždět oklikou. Například linka RE9 Airport-Express, jedoucí ze spodní části hlavního nádraží v Berlíně, pojede přes Teltow a na nové letiště přijede od západu.

V dálkové dopravě by zpočátku na letiště mělo zajíždět šest dálkových vlakových linek, včetně mezinárodního spoje EuroCity 248/249 Wawel, který je veden v trase Hamburk – Berlín – Krakov. Dalších pět linek vedených rychlovlaky ICE a jeden spoj InterCity bude mít nové letiště Berlin Brandenburg jako cílovou destinaci. Německé dráhy to zdůvodňují nedostatkem vozidlového parku. V budoucnu by měly na nově budované nádraží zajíždět i vlaky EuroCity z České republiky. **STANISLAV HÁJEK**

Slovenské koleje brázdí český Michal

Po dlouhých osmnácti letech se po slovenských kolejích rozjela zcela nová elektrická lokomotiva. Poslední nový stroj byl totiž na Slovensko dodán naposledy v roce 1993. Trojsystémový škodovácký stroj s označením 381.001, který je příbuzným české řady 380, byl předán na bratislavském hlavním nádraží 13. prosince 2011. Za účasti ministra dopravy, výstavby a regionálního rozvoje Slovenské republiky Jána Figeľa byl pojmenován jménem Michal.

Železniční společnost Slovensko (ZSSK) plánuje nasazení dvou objednaných strojů řady 381 zejména na rychlých regionálních spojích na trati Bratislava – Trnava, kde budou moci využít maximální rychlosti vratných souprav i lomomotivy samotné. Po plánované elektrizaci přeshraniční tratě z Bratislavy do Devínské Nové Vsi a rakouského Marcheggu by se tyto stroje měly objevit i tam.

Od platnosti nového jízdního řádu je na slovenských tratích v provozu již jedenáct nových vlaků – šest elektrických patrových jednotek, tři soupravy typu „push-pull“ a dvě motorové jednotky.

Dodávka prvních dvou nových lokomotiv řady 381 od české firmy Škoda Transportation je součástí projektu obnovy vozidlového parku Železniční společnosti Slovensko. Díky tomu se má na slovenských železnicích do dvou let vyměnit až pětina regionálních a příměstských vlaků. Projekt je spolufinancovaný z evropských fondů prostřednictvím Operačního programu Doprava.

PROSINEC 2011. Lokomotivu z Plzně zčásti zaplatila Evropská unie. FOTO **ZSSK**

Nové lokomotivy respektují moderní trendy, jako je například přenos aktuální situace prostřednictvím kamerového systému z vozu do lokomotivy, mohou jezdit na třech proudových soustavách a jsou také vybaveny strukturovanými prvky deformačních zón pro maximální ochranu strojvedoucího. Oproti řadě 380, kterou si objednaly ČD, má lokomotiva pro slovenskou regionální dopravu softwarově omezenou maximální rychlost na 160 km/h při zachování stejného výkonu. Na přání zákazníka byla zvýšena maximální brzdná síla na 160 kN. Lokomotiva, kterou vyrobila plzeňská firma Škoda Transportation, přišla ZSSK zhruba na 4,2 milionu eur. **MARTIN HARÁK**

KRÁTCE

VELKÁ BRITÁNIE

Bilionový rozpočet pro rychlovlaky

Londýn a sever Anglie spojí rychlovlaky, bude to ale stát kolem bilionu korun. Nová trať zkrátí cestu z britské metropole do Manchesteru o hodinu. Kontroverzní projekt v hodnotě 33 miliard liber již schválila vláda. První část tratě z Londýna do Birminghamu má být hotová v roce 2026. Do roku 2033 přibudou úseky z Birminghamu do měst dále na severu – Manchesteru a Leedsu. Další odbočka bude na londýnské letiště Heathrow. Vlaky budou na této trati jezdit rychlostí kolem 360 km/h. Projekt už nyní vyvolává odpor některých ekologů.

UKRAJINA

Elektrická jednotka od Hyundai ukázána

Na konci prosince byla v jihokorejském Changwonu představena první z deseti elektrických vícedílných jednotek, které byly vyrobeny pro Ukrajinské železnice firmou Hyundai Rotem. Dvě z devítivozových vlakových souprav mají být dodány do Oděsy během února a poté zkoušeny na trase Kyjev – Charkov. Další čtyři by měly následovat v květnu, kdy se plánuje, že šest jednotek bude dáno do provozu následující měsíc v době konání evropského fotbalového šampionátu UEFA 2012. Jednotky mohou jezdit až 160 km/h.

POLSKO

Megaprojekt odložen až za rok 2030

Polský ministr dopravy Slawomir Nowak v prosinci oznámil, že do roku 2030 zastavil veškeré práce na projektu vysokorychlostních tratí. Je to důsledek rozhodnutí EU, že na výstavbu všech železničních projektů může dát v letech 2014–20 pouze 30 miliard zlotých. Přitom jen na samotné vysokorychlostní tratě by bylo potřeba oficiálně 28, neoficiálně 35 miliard. Polsko tedy dalo přednost modernizaci stávajících tratí. Cestující se aspoň mohou těšit na rychlost 220 km/h mezi Varšavou a Katovicemi v roce 2013 (po nasazení Pendolin).

AFGHÁNISTÁN

Bude nová trať cílem útoků teroristů?

Jedna z nejchudších zemí světa se dočkala železnice. V Afghánistánu na konci minulého roku proběhly zatěžkávací zkoušky na nově postavené 75 km dlouhé trati vedoucí z hlavního města provincie Masar-i-Sharif na sever k hranici s Uzbekistánem, do města Termis. Náklady na její vybudování dosáhly 165 milionů dolarů a byly získány ze zahraničí. Trať má sloužit k dopravě zboží a odlehčit kolonám na silnicích. Využijí ji také mezinárodní vojenské jednotky. Železnice musí být pod trvalým dohledem policie a vojáků kvůli hrozícím útokům teroristů.

PARAGUAY

Asunción získá spojení vlakem s Argentinou

V prosinci 2011 byl položen základní kámen k výstavbě nové železniční trati v Paraguayi. Trať financuje evropský holding R&M a má být zprovozněna do tří let. Výstavbu zajistí asi dva tisíce pracovníků. Až bude dílo hotovo, získá hlavní město Asunción po 26 letech opět železniční spojení do města Encarnación a tím i zároveň spojení s Argentinou. Náklady na výstavbu budou činit cca 600 milionů dolarů, z toho 60 procent na infrastrukturu a 40 procent pro dovoz kolejových vozidel ze zahraničí.

NĚMECKO

Univerzita zkoumala dosažitelnost měst

Chemnitz neboli Saská Kamenice je třetím nejhůře dosažitelným velkým městem po železnici v SRN. To vyplynulo při srovnání osmdesáti největších měst SRN, které provedla Technická univerzita v Drážďanech. Hůře dopadla již jen města Chotěbuz (Cottbus) a Trevír (Trier). Ze srovnání dále vyplynulo, že kromě hlavního města Berlína (11. místo) jsou veškerá ostatní velká města ve východních spolkových zemích hůře dosažitelná vlakem než velká města západních spolkových zemí, což vyplývá z kvality infrastruktury.

(PeŠŤ, acri, sh)

Stařičký Conrad Vorlauf

čeká v Jaroměři na znovuoživení

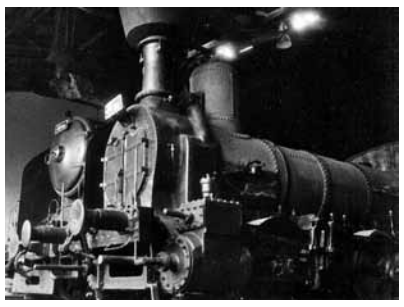
Pokud se podaří sehnat peníze na opravu této zatím nefunkční parní lokomotivy, jednalo by se o nejstarší provozuschopnou mašinku na naší železnici. Ve Vídeňském Novém Městě ji totiž vyrobili před 138 lety.

VZÁCNOST. Na snímku stojí vlaková četa u stroje řady 171 neznámého čísla. Dobové fotografie zrovna té lokomotivy, která se u nás dochovala, nelze snadno dohledat. Pokud o nějaké víte, ozvěte se nám. FOTO **ARCHIV AUTORA**

Bývali to hlavně spolehliví tahouni nákladních vlaků. Skoro sedm desítek jich bylo vyráběno pro společnost Rakouské severozápadní dráhy, podobné i pro Pardubicko-libereckou dráhu a dráhu Lvov – Černovice – Jasy. Tehdy ještě bylo zvykem dávat mašinkám vznešená jména, zejména po vědcích a vynálezcích. Conrad Vorlauf byl vídeňský purkmistr z přelomu 14. a 15. století a jeho jméno nese parní lokomotiva vyrobená ve Vídeňském Novém Městě v roce 1873. A jediná ze 68 kusů, která byla dochována. Její celé číslo je 411.019 a patří Národnímu technickému muzeu. Léta už ji rozebranou postupně opravují členové Společnosti železniční výtopna Jaroměř. Nyní se zdá, že by tato prehistorická lokomotiva mohla být konečně vrácena do provozního stavu.

Za půl milionu se opravit nedá

Na opravu jejího kotle teď zásadně přispěla i Nadace OKD a skupina Advanced World Transport, a to částkou 500 tisíc korun. „V rámci našeho programu Pro radost podporujeme kulturu, vzdělávání a volný čas. Projekt opravy historické parní lokomotivy splňuje všechny tyto oblasti. V rámci nostalgických jízd se totiž lidé s dětmi nejen pobaví, ale i leccos přiučí," uvedl ředitel Nadace OKD Jiří Suchánek. Půl miliónu korun bohužel na opravu celé lokomotivy nestačí, předpokládané náklady se vyšplhají k téměř 1,8 milionu korun, a tak nadšenci ze SŽ v Jaroměři oslovují i další možné partnery.



Conrad Vorlauf odpočívá po demontáži boudy a dalšího vystrojení ve výtopně Jaroměř. Podívejte se na stránky muzea, kdy sem můžete zavítat. FOTO **AUTOR (2x)**

Jaroměřští už opravili nebo vyměnili opotřebované nebo poškozené součásti jako obruče všech náprav, podpěry dýmnice, pružiny nárazníků a tažného zařízení. Teď je na řadě renovace kotle. Tu nejprve chtěli provést přímo v muzeu, ale kvůli většímu rozsahu ji uskuteční odborná firma SEA CZ v Kolíně. „Vyměněno bude původní měděné topeniště za ocelové, rozpěrky, nožní rám, raková stěna skříňového kotle, část dýmnice a všechny kotlové trubky a podobně," říká Bohuslav Škoda ze Společnosti železniční.

Z cihelny šup do muzea

Conrad Vorlauf by se po znovuzatopení pod kotlem stal nejstarší provozuschopnou mašinkou u nás. Místo rodného listu se téměř zázrakem dochoval originál komisionálního protokolu z 22. října 1873. Svou technicko-policejní zkoušku vykonala lokomotiva na trati Vídeň – Korneuburg 22. října 1873 a následně jezdila po Rakouské severozápadní dráze. V roce 1918 ji převzaly Československé dráhy, kterým sloužila až do roku 1954. Dalších šestnáct let, když už její družky zmizely ve šrotu, pracovala na vlečce cihelny v Hodoníně. Od roku 1971 lokomotiva patří Národnímu technickému muzeu, po opravě v Šumperku se stroj nachází téměř dvě desetiletí v Železničním muzeu výtopna Jaroměř. **MARTIN NAVRÁTIL**

O LOKOMOTIVĚ

- Vozidlo č. 411.019 bylo vyrobeno ve Vídeňském Novém Městě dne 22. října 1873.
- Jméno nese po vídeňském purkmistrovi z přelomu 14. a 15. století Conradu Vorlaufovi.
- Do roku 1954 lokomotiva sloužila pro ČSD, potom jezdila na vlečce cihelny v Hodoníně.
- Od roku 1971 je majitelem Národní technické muzeum, po dvě desetiletí je už lokomotiva vystavena v Jaroměři.
- Další info získáte na stránkách www.spolecnost-zeleznicni.cz.

ČD travel

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 690Kč/os./2noci, dítě do 13,99 let ZDARMA v doprovodu dospělé osoby. Cena zahrnuje: ubytování, polopenzi, neomezený pobyt v aquaparku, lunaparku, iqparku, možnost ranního plavání od 8 hodin.

Slovensko

Piešťany – hotel Park * POBYT PRO SENIORY 55+**

Cena: 4 999 Kč/5 nocí/polopenze/v termínu: 8. 1.–5. 2. 2012
Cena zahrnuje: orientační vyšetření lékaře, 1x klasickou masáž částečnou, 1x parafango zábal (bahno + parafín) nebo 1x individuální léčebný tělocvik s fyzioterapeutkou,2x oxygenoterapii s vitaminovým nápojem, volný vstup do krytého bazénu a fitness, večerní zábavu s hudbou, denně šálek kávy a dezert, župan.

Zájezdy na staré FIP

Za poznáním Neapolského zálivu

19.–25. 3. 2012, 7 290 Kč. Ubytování s polopenzí ve **** hotelu na ostrově Ischia. Hotel s vlastními termálními bazény na panoramatickém místě nad pláží Citara! Prohlídka Neapole a výlet do Caserty v ceně zájezdu! Možnost fakultativních výletů za poznáním Neapolského zálivu – úchvatné Amalfské pobřeží či světoznámé Pompeje s možností výstupu na sopku Vesuv!

Zájezdy na staré FIP

Antický Řím + karnevalové Benátky

19.–25. 2. 2012, 5 290 Kč. Atmosféra v Benátkách během karnevalu je jedinečná. Lidé obléknou kostýmy a vyrazí do ulic. My navštívíme Benátky cestou do italské metropole Říma. Zde navštívíme to nejznámější – Koloseum, fontánu di Trevi, Španělské schody, Vatikán... a i to méně známé – tržiště Campo dei Fiori, svébytnou čtvrť Trastevere či Ústa pravdy. 4 noclehy se snídaní v hotelu v centru Říma.

Česká republika

Karlovy Vary – penzion Fan*

LAST MINUTE 10. 1.–31. 3. 2012
Cena: 1 290 Kč/os., pokoje mají vlastní sociální zařízení, bonus internet a parkování zdarma. Cena zahrnuje: 2x ubytování, 2x snídani, 2x lázeňskou taxu, 1x vstup do Alžbětiných lázní, 1x vstupenku do muzea Becherovky (45minutová prohlídka s průvodcem a ochutnávkou).

Česká republika

Nové Hrady – wellness hotel Rezidence **

AKČNÍ NABÍDKA ALL INCLUSIVE 3/7 v termínu 1. 1.–31. 3. 2012
Cena: 3 190 Kč/6 490Kč/os., pokoje s vlastním soc. zař., koupelnou, TV, chladnička, rádio. Cena zahrnuje: 3 noci/7 nocí, 3/7x polopenzi, procedury dle zvoleného typu programu (klient si může zvolit jakýkoliv program z naší nabídky: Dámský víkend/Kouzlo přírody), neomezený vstup do hotelové oázy.

Železničář **VYDÁVAJÍ** České dráhy, a.s., nábřeží Ludvíka Svobody 12, 110 15 Praha 1, IČ 70994226 | Vychází každý druhý čtvrtek. | e-mail: zeleznicar@cd.cz | www.cd.cz/zeleznicar
ŠÉFREDAKTOR: Petr Horálek | **GRAFICKÁ ÚPRAVA:** Pavel Beneš | **ADRESA REDAKCE (MÍSTO VYDÁNÍ):** Železničář, České dráhy, a.s., generální ředitelství, nábř. L. Svobody 1222, 110 15 Praha 1 | **REDAKTOŘI – TEL.:** 972 233 091 | **OBJEDNÁVKY INZERCE A PŘEDPLATNÉHO:** Eva Balíková, tel. 972 233 090, e-mail: Balikova@gr.cd.cz | **UZÁVĚRKA INZERCE** je dva týdny před vydáním. | **HONORÁŘE DOPISOVATELŮM** se zasílají měsíčně bankovním převodem. Nemohou však být vyplaceny, pokud autor nesdělí redakci adresu, rodné číslo a číslo účtu. Nevyžádané rukopisy a fotografie se nevracejí. | **VYDAVATELSKÝ SERVIS ZAJIŠŤUJE** GRAND PRINC a.s. | Registrováno Ministerstvem kultury ČR pod č. MK ČR E 6680 ze dne 4. 2. 2003 | ISSN 0322-8002

PŘI NATÁČENÍ. Jiří Trnka s postavičkami poručíka Duba a dobrého vojáka Švejka před vagonem se zničeným letadlem. FOTO **ARCHIV AUTORA (2x)**

Loutková železnice se Švejkem podle Jiřího Trnky

V únoru si připomeneme 100. výročí narození Jiřího Trnky, který svým loutkovým filmem výrazným způsobem ovlivnil české umění 20. století. V jeho trilogii o Švejkovi z 50. let se po výtvarné stránce uplatnilo i prostředí železnice.

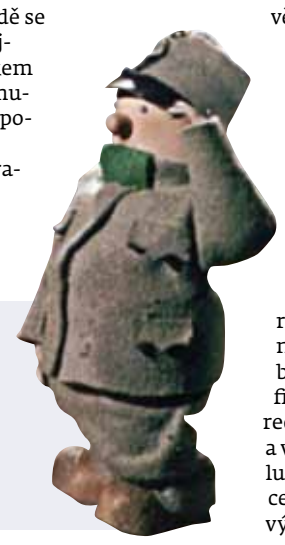
Československá kinematografie je bohatá na hrané filmy se železniční tematikou v hlavní roli. Vzpomeňme na dnes klasické filmy Ostře sledované vlaky, Kalamita, Přednosta stanice a další. Z kreslených filmů jednoznačně vyčnívají seriálové krátkometrážní filmy Pohádky o mašinkách pro televizní Večerníček. Ale co loutkový film? I ten by se našel a kdo jiný by v něm neměl mít prsty než Jiří Trnka, který dosáhl za svá díla uznání doma i ve světě a titulu národní umělec.

Český film jde do světa

Začátek letošního roku nám připomíná 100. výročí narození tohoto všestranného umělce, který se narodil 24. února 1912 v Plzni. Od 30. let 20. století se Trnka věnoval knižní ilustraci, loutkářství a divadelní scénografii. Po druhé světové válce se stal jedním ze zakladatelů nového pražského studia kresleného filmu Bratři v triku. Na svém kontě má přes 120 různých, většinou dětských pohádkových knih, které ilustroval; dále se podílel na čtyřech desítkách filmů. Náš loutkový film díky Trnkovi a jeho spolupracovníkům nastoupil slavnou cestu do světa a ceny z Evropy i ze zámoří se hrnuly. Benátky a Paříž byly očarovány českým Špalíčkem, Francouzi obzvláště milovali Bajaju. Na newyorské Broadwayi hráli šest neděl Císařova slavíka a Staré pověsti české okouzlily nejen Londýn, ale i Locarno, Benátky, Montevideo, Varšavu a další města.

Ale vraťme se k železnici. K té Jiří Trnka, v podobě loutkového filmu, přičichl právě před 58 lety v Dobrém vojákovi Švejkovi. Na filmu se ve studiu v Konviktu, v pražské Bartolomějské ulici, podílelo až 27 uměleckých a technických pracovníků. První díl zachycuje Švejka na haličském nádraží, kde znuděnému nadporučíku Lukášovi opatřuje koňak. Když se s lahví koňaku vrací od žida, překvapí ho poručík Dub. Poněvadž mu Švejk s nevinnou tváří tvrdí, že nese železitou vodu, musí obsah láhve na místě vypít až do dna… Epizoda nabitá dějem je prostorově přímo stísněna mezi koleje hlučícího nádraží, přičemž Dub po čtyřech podlézá vagon, šplhá na střechu vlaku.

Ve druhé epizodě se setkáváme se Švejkem na cestě vlakem na frontu. Oznamuje Lukášovi, že zapomněl na nádraží kufry, pak urazí rakouského generála, a když je vyhozen z kupé, vypráví průvodčímu historky. Když ho už průvodčí nechce poslouchat, zkouší záchrannou brzdu, zastaví vlak a je v Táboře eskortován k veliteli nádraží. V této části, která má jen dvě dekorace, tedy vlak a nádraží, vytěžil Trnka z prostředí co nejvíce možností. Kolikrát se jen ty posouvací dveře v jedoucím vlaku zavřou, přivírají, zaklapnou a Švejk při tom hovoří a hovoří. Z trilogie o Švejkovi je nejúspěšnější část poslední, putování z Putimi do Putimi. Ta začíná Švejkovou cestou pěšky po kolejích v měsíční noci.



O FILMU

Nejznámější humoristický román Jaroslava Haška se v roce 1954 dočkal i loutkové podoby. Tři epizody nesou společný název Dobrý voják Švejk. Režisérem filmu byl Jiří Trnka ve spolupráci s Bohuslavem Šrámkem. Mluvené slovo zajistil Jan Werich, kostýmy Milena Nováková. Animátorem byl Břetislav Pojar. Na filmu se rovněž podílel Josef Lada.

Poctivost do posledního dechu

Jiří Trnka, český výtvarník, režisér a scenárista, jeden ze zakladatelů světově proslulé české školy animovaného filmu, přijal v roce 1968 místo profesora na Vysoké škole uměleckoprůmyslové, kde chtěl žákům předat své krédo – poctivost do posledního dechu. Jeho krátké působení na škole ukončila nemoc a skon 30. prosince roku 1969. Trnka patřil nepochybně k největším českým umělcům druhé poloviny minulého století. Za svůj život obdržel po celém světě na 70 různých cen za svá díla. Za „železničního“ Dobrého vojáka Švejka to bylo v roce 1954 na Mezinárodním filmovém festivalu v Karlových Varech (Cena za nejlepší loutkový film) a v roce 1956 na mezinárodním festivalu v uruguayském Montevideu (Velká cena v kategorii kreslených a loutkových filmů). **JAN DVOŘÁK**

KŘÍŽOVKA

R. Gómez de la Serna (1888–1963) – španělský básník: NEJHROZNĚJŠÍ NA NAŠEM ADRESÁŘI JE, ŽE … (dokončení v tajence).

POMŮCKA: TOL, OLLA	STÁTNÍ POZNÁVACÍ ZNAČKA (ZKR.)	ZKRÁCENÝ VOJENSKÝ NÁZEV PRO TNT	VZÍT	MRCHOŽRAVÍ PTÁCI / MALÁ LHOTA	OBYVATEL SEČE	JEDNO-BAREVNÝ	ČÍSLOVKA	INTERHOTEL (ZKR.)	SLIZ / OSUDOVÉ ZNAMENÍ	HLODÁNO	VÝHERNÍ POUKÁZKA	INICIÁLY BÝVALÉHO BĚŽCE ZÁTOPKA	NEČINIT	NEJVHOD-NĚJŠÍ STAV / VYŠÍVÁNÍ	ŠPANĚLSKÁ POLÉVKA	ZNOJ	ZDE	VPÁD	MUCHLATI	SLUCHOVÉ ORGÁNY	JMÉNO HERCE GIBSONA
STOVKA																						
ZAČÁTEK TAJENKY																						
ZNEVÁŽIT								KAP / PLAT				SKOTSKÁ SUKNĚ / CÍL (KNIŽNĚ)					NYNÍ (V NÁŘEČÍ) / ZÁHADY				
	PŘÍTOK LABE	KOŽEŠINA KOLEM KRKU / PAMLSEK				EVROPANÉ (SLOV.)	HRANICE / ORGANIZACE J. ARAFATA				HESLA / STÍRAČ PRACHU					TÍM ZPŮSOBEM / PLAZ				OCHOTNĚ	NEMOC KLOUBŮ
KONEC TAJENKY															RISKANTNÍ PODNIKÁNÍ / SLEPIČÍ SLABIKA						
ZUBNÍ POVLAK					POKOLENÍ				HUDEBNÍ ZNAČKA					JMÉNO ČESKÉHO DRAMATIKA TYLA							
JMÉNO FENKY					STAVEBNÍ LEPENKA				PŘEDSTA-VENÝ KLÁŠTERA					PŘEDLOŽKA				BĚLOVESKÁ KYSELKA			

AUTOR **PETR HAJNIŠ**

POŠTA

Perfektní práce na pozadí tragické události

Dne 17. prosince jsem jel z Kolína zastávky do Prahy-Běchovic. Měl jsem odjet v 8.44 h ráno, ale zasáhla mimořádná událost v podobě střetu vlaku s osobou. Pracovnice na pokladně mě dopředu upozornila na problém. Krátce po čase plánovaného odjezdu přijel motoráček 810 a odvezl nás na kolínské hlavní nádraží. Strojvedoucí ochotně vysvětloval, jaká je situace. Ve stanici nám další pracovníci ČD radili, aby ten, kdo chce do centra Prahy, pokračoval rychlíkem odklonem přes Lysou. Ostatní pak použili náhradní autobusovou dopravu do Velimi. Autobus nás pohodlně odvezl, najatý řidič každému popřál hezké svátky. Průvodčí zavedla ve Velimi všechny ke správnému vlaku. Ten pak se zpožděním asi 20 minut odjel na Prahu. Žádný velký stres se nekonal, místo toho jsem na pozadí tragické události ocenil profesionálně a perfektně odvedenou práci vašich zaměstnanců.

LEOŠ URBAN

Děkuji za půlstoletí služby na dráze

Rád bych poděkoval Petrovi Nickmanovi z Regionálního centra vlakového doprovodu Praha za dlouholetou službu vlakvedoucího. Ve své pozici zajišťoval zvláštní vlaky pro Domy dětí a mládeže v Praze. Po jedenapadesáti letech odešel z aktivní služby. Svůj poslední vlak (do Čerčan) před odchodem na penzi vypravil 30. prosince 2011 ve 12.12 h.

LUBOŠ VACULÍN

Správně naplánovat jízdní dobu je umění

Se zájmem jsem si přečetl článek v Železničáři č. 42 Proč jezdí vlaky na Novém spojení pomalu? Jelikož pracuji na dráze již 28 let, chtěl bych připojit svůj pohled na některé podobné problémy v dopravě.

Jezdím v průměru 1–2krát za měsíc po trase Cheb – Praha hl. n. a zpět. Již několik let je zde grafikon sestaven tak, že pět minut před každým rychlíkem od Plzně přijíždí do Prahy hl. n. osobní vlak od Berouna. V praxi se velmi často stává, že pokud jede rychlík načas, dojíždí před ním jedoucí osobní vlak v úseku Praha-Radotín – Praha-Smíchov a bývá na svém příjezdu do Prahy hl. n. opožděn zhruba do 5 minut.

Tento problém jsem zaznamenal při svých častých „šotoušských“ cestách, např. v žst. Lovosice, kdy vlaky R a EC dojíždějí osobní vlak ve směru na Ústí n. Labem. V novém jízdním řádu se dokonce toto objevuje i u R 750, 756 a SC 502, které mají příjezd do Chebu čtyři minuty po osobním vlaku, respektive po rychlíku. Osobní vlaky mají přitom většinou velmi těsné jízdní doby a stačí i drobnosti (např. řada našich cestujících za sebou nezavře dveře a vlak hned získá minutu zpoždění), což v praxi znamená, že rychlík jedoucí za ním „chytá“ výstrahu. Navíc jízdní doba z Plzně do Chebu byla zkrácena na 1 hodinu 21 minut, což představuje minimální rezervy a rychlíky dojíždějí ve většině případů do Chebu se zpožděním do 5 minut.

Vím, že někdo může namítnout, že několik málo minut je zanedbatelných, ovšem vžijme se do role cestujícího, který počítá s těsnou návazností na MHD, případně se jedná o těsné přestupy na jiný vlak. Takový člověk rozhodně není rád, když pak musí i se zavazadly pádit jako o závod, aby vše stihl. Chápu, že při tvorbě grafikonu je třeba brát v úvahu velké množství souvislostí, ale myslím si, že při troše snahy by ledacos šlo udělat lépe. Ne zrovna dobře sestavené jízdní doby a odstupy některých vlaků mohou znehodnocovat jízdu po jinak přibývajících kilometrech modernizovaných koridorů. **SVATOPLUK MATYÁŠ**

Dopisy jsou redakčně upraveny a kráceny.

Putování po skvostech a zajímavostech severního Plzeňska

Krajina severně od Plzně není takovým turistickým fenoménem jako například jižní Čechy. Pokud však tuto oblast navštívíte, budete mile překvapeni skutečnými skvosty. A mnohá místa si můžete prohlédnout i nyní v zimě mimo sezonu. Vše je pro turistu snadno dostupné například Regionovou, autobusem či pěšky.

MANĚTÍN. Západočeské město bývá označováno jako barokní galerie pod širým nebem. V kostele se nachází cenný obraz od Petra Brandla. FOTO **JIŘÍ BERGER (4x)**

Přibližně třicet kilometrů severně od Plzně leží poklidné městečko Plasy. Pohodlně vás sem zaveze vlak, a to po trati Plzeň – Žatec. Místu dominuje rozsáhlý areál bývalého cisterciáckého kláštera. V roce 1144 jej na místě knížecího dvorce založil Vladislav II. Období největší slávy zažívá klášter na konci 17. a v první polovině 18. století. Pracovali tu evropští architekti Jean Baptiste Mathey, Jan Blažej Santini a Kilián Ignác Dienzenhofer. Tehdy vznikla mohutná budova konventu. Plasy leží v údolí řeky Střely, podmáčený terén si vyžádal speciální stavební postup. Do země bylo zapuštěno 5 100 dubových pilotů, k nim byla přivedena voda a ony doslova zkameněly. Na ně byl položen trámový rošt a teprve poté vyrostla obrovská stavba.

V interiérech uvidíte Santiniho skvostná samonosná schodiště, nádherné fresky Jakuba Antonína Pinka, Josefa Kramolína a Františka Antonína Müllera. V nemocničním křídle zhlédnete lékárenskou expozici, raritou je prohlídka barokních záchodů. Josef II. klášter zrušil a od správy Náboženského fondu panství zakoupil kancléř Metternich. Zajímavou informací je, že hřbitovní kostel svatého Václava nechal přebudovat na rodinnou hrobku a v Plasích navěky odpočívají nejen členové jeho rodiny, ale i samotný kancléř. V informačním centru je možno domluvit prohlídku hrobky a také výstavní síně litiny. Huť na její výrobu založil Metternich ve 20. letech 19. století.

Mariánská Týnice v zimě

Plaské interiéry si můžete prohlédnout pouze v hlavní turistické sezoně. Zato Mariánskou Týnici, která patřívala do majetku kláštera, lze navštívit i v zimě. Poutní místo s kaplí existovalo již ve 12. století, později byl postaven malý kostelík a na konci 17. století bylo založeno proboštství. V první polovině 18. století zde podle plánů Jana Blažeje Santiniho vyrostl chrám Zvěstování Panny Marie. Komplex je nově zrekonstruovaný a sídlí v něm Muzeum a galerie severního Plzeňska. Stropy zdobí fresky Františka Julia Luxe, zajímavostí je model sousoší lidických dětí, který vytvořila sochařka a medailérka Marie Uchytilová, jež se narodila v nedalekých Kralovicích.

Do Mariánské Týnice dojdete pohodlně pěšky po jednom kilometru z Kralovic, kam jezdí z Plas autobus. V samotných Kralovicích stojí za pozornost původně gotický kostel svatých Petra a Pavla s bohatě zdobeným oltářem, renesančním epitafem Floriána Gryspeka a hrobkou Gryspeků. Dále východněji leží Kožlany, rodné město Edvarda Beneše. Kromě osobnosti druhého československého prezidenta připomíná místní muzeum zejména zdejší hrnčířskou tradici.

Nejmenší evropské město

Dále pokračujeme vlakem do Žihle a odtud pět kilometrů pěšky. Městská památková rezervace Rabštejn nad Střelou

Poblíž plaského kláštera má rodinnou hrobku i proslulý kancléř Metternich.

Příroda kolem Rabštejna nad Střelou láká k procházce v každou roční dobu.

Nově zrekonstruovanou Mariánskou Týnici můžete navštívit i v zimě.

na vás zapůsobí neopakovatelným dojmem. Přestože samosprávně již dlouho spadá pod nedaleký Manětín, stále si Rabštejn nad Střelou udržuje unikátní status nejmenšího českého, ba dokonce evropského městečka. Má totiž oficiálně pouze 23 obyvatel! Dochovalo se zde několik zajímavých historických památek: zříceniny věží gotického hradu, bývalý klášter, barokní zámek, loreta a kostel Sedmibolestné Panny Marie. Bohužel jsou momentálně prakticky všechny uzavřené. Touto informací se však rozhodně nesmíte nechat odradit od návštěvy.

Rabštejn je kouzelné místo uprostřed nedotknuté přírody. Nachází se v nejkrásnější oblasti přírodní rezervace Střela, kde si stejnojmenná řeka razí cestu břidlicovým kaňonem. Ostatně těžbou břidlice je místo proslulé, zdejší krytinu nalezneme na střechách významných budov včetně Chrámu svatého Víta či Karlštejna. Samozřejmě i na rabštejnských staveních, malebně poskládaných na svazích nad řekou, přes kterou vede dvouobloukový kamenný most. Z mnoha turistických tras doporučujeme osm kilometrů dlouhou naučnou stezku.

Perla západočeského baroka

Zmínili jsme městečko Manětín, často nazývané perla západočeského baroka nebo také barokní galerie pod širým nebem. Písemné prameny je poprvé zmiňují v roce 1169. Celou jižní část náměstí zabírá zámek, protáhlá patrová budova s půdorysem tvaru písmene L. Jeho současná podoba pochází z doby po roce 1712, kdy po rozsáhlém požáru proběhla za Václava Josefa Lažanského a jeho manželky Marie Gabriely významná přestavba podle plánů architekta Tomáše Hafeneckera a Jana Jiřího Hesse.

Vnitřní prostory zdobí fresky a sochy, zajímavá je kolekce obrazů služebnictva a úředníků od Václava Dvořáka. Visutá krytá chodba spojuje zámek s kostelem svatého Jana Křtitele, oltářní obraz Křest Kristův vytvořil Petr Brandl. Hodnotné barokní stavby doplňují sochy a sousoší. Město se stalo otevřenou galerií barokních plastik, najdete jich tu více než třicet. Krášlí náměstí, terasy směrem k zámku i tzv. Vysokou cestu, vedoucí nad potokem ke hřbitovnímu kostelu svaté Barbory. Zatímco do Rabštejna můžete dojít z železniční stanice Žihle, pro cestu do Manětína vám raději doporučujeme autobus.

SASKIA BERGEROVÁ

ČESKÁ REPUBLIKA

Výlet za technickými exponáty na pražskou Letnou

Už od loňského prosince zve pražské Národní technické muzeum do otevřeného 6. výstavního sálu. Návštěvníci tu najdou několik obřích modelů.

Vysoké pece i modelové kolejiště

Jedním z nejzajímavějších je architektonický návrh tzv. Nových Vítkovic, významné památky industriálního dědictví v ČR, včetně navrhovaných konverzí a úprav architekta Josefa Pleskota a ateliéru AP, které by tuto ostravskou popelku měly vrátit do nového života. Model v měřítku 1 : 100 není žádný drobek – má rozměry 8,75 x 2,5 x 0,9 metrů a váhu 400 kilogramů! Návštěvníci tu najdou všechny klíčové objekty Dolní oblasti Vítkovice – vysokou pec č. 1 z roku 1911, VI. energetickou ústřednu, Plynojem, který se změní na obří sál pro

DOPRAVNÍ SÁL. Národní technické muzeum se loni opět otevřelo. FOTO **AUTOR**

1 500 posluchačů, nebo Energocentrum. „Zájemci by neměli s návštěvou váhat, model Vítkovic bude v Národním technickém muzeu k vidění do 29. ledna, i když se jedná o prodloužení zápůjčky až do dubna," říká Olga Šámalová z Národního technického muzea.

V sále ve druhém poschodí najdete i model cukrovaru zhotovený v roce 1908 pro slavnou výstavu Obchodní a živnostenské komory v Praze podle plánů Ing. Hoffmeistera. Malé hosty v sále potěší technické modelové kolejiště v měřítku 1 : 45, tj. velikosti 0 s kovovými lokomotivami jezdícími na tratích střední Evropy v letech asi od 1890 do 1970, nebo možnost usednout na policejní motocykl BMW Hradní stráže.

Fotografický ateliér

Dalšími exponáty jsou šasi osobního auta Škoda Octavia vyráběného v letech 1959–1964 v mladoboleslavské automobilce nebo školní výukový model železného krovu chrámu sv. Víta v Praze. Model není nijak nový: podle návrhu Karla Friedricha ho v roce v roce 1898 zhotovila Pražská strojnická akciová společnost (bývalá Rustonova strojírna v Praze-Karlíně).

Když už v muzeu na Letné budete, nezapomeňte si prohlédnout i další otevřené prostory. Zajímavá a poučná je návštěva expozice Fotografický ateliér, kde je v přítmí místnosti nejen originál jednoho z nejstarších daguerrotypů v Evropě z roku 1839, fotokomora Josefa Binka či interaktivní ukázka činnosti deskového fotoaparátu včetně možnosti předvedení práce s ateliérovými světly. A nakonec samozřejmě magnet pro malé a velké: dopravní hala se čtyřmi parními lokomotivami a dvěma salonními vagony.

MARTIN NAVRÁTIL