



Brouzdejte po internetu i v regionálních spojkách

FOTO MICHAL MÁLEK

Přístup k internetu již od loňského léta funguje ve vlacích SC Pendolino. Od konce minulého roku také začínáme nabízet tuto žádanou službu pro cestující v nových jednotkách RegioPanter a RegioShark, které postupně nasazujeme do provozu. Do budoucna plánujeme investovat do vybavení bezdrátovou technologií ve zhruba 350 vozech určených pro dálkovou dopravu.

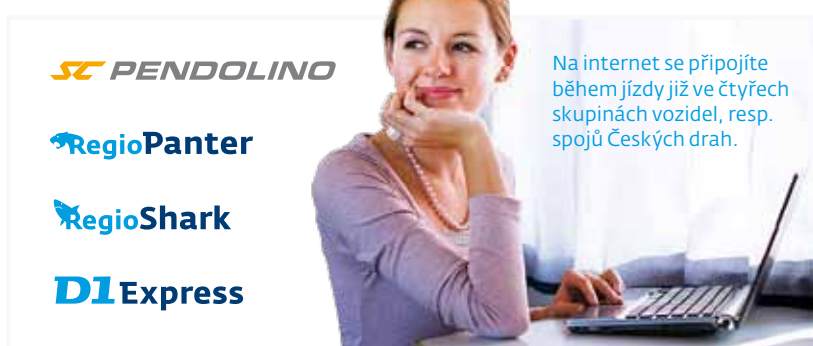
Bezplatné připojení k internetu se čím dál více zabydluje i ve vlacích Českých drah. Po vybavení nezbytnou technologií v jednotkách Pendolino nyní přicházejí na řadu RegioPantery a RegioSharky na regionálních spojkách v osmi krajích republiky. Pro železničnicko národního dopravce se tak wi-fi pomalu stává standardem, který navíc může přilákat do vlaků další cestující.

Instalace hardwaru přímo u výrobce vozidla

S poskytováním této služby počítaly České dráhy již při objednávání nových vozidel u výrobců. Jak rodina RegioPanterů ze Škody Transportation (řady 440, 640 a 650), tak RegioSharků (řada 844) od společnosti PESA Bydgoszcz proto byly vybaveny hardwarem pro nejrozšířenější wi-fi signál specifikace IEEE 802.11 b/g na frekvenci 2,4 GHz již ve výrobních závodech. „Příjem tohoto signálu podpo-

ruje 99 procent běžných zařízení a jde o technologicky nejsnadnější variantu, pokud je systém instalován přímo výrobcem. Spolehlivostí systémů navíc napomáhá forma ucelené jednotky, u které se nemusí řešit otázka funkčnosti zařízení v případě rozdělení klasické soupravy, ke kterému v provozu běžně dochází,“ vysvětluje Jan Jasný z Odboru informatiky GR ČD. „Díky úzké přímé spolupráci s technikou obou výrobců při zkušebním provozu jednotek můžeme dnes službu bezdrátového připojení k internetu nabídnout cestujícím prakticky od prvního provozního dne jednotky,“ doplňuje Zdeněk Kaufmann z téhož odboru.

Samotné připojení k nejvýznamnější světové síti poskytuje společnost O2, jejíž SIM karty jsou v jednotkách instalovány. Protože se zatím jedná o formu zkušebního provozu na tratích, jejichž pokrytí signálem operátora může být místy problematické, nemohou České dráhy



garantovat stoprocentní funkčnost ve všech místech. „Kvalitu signálu budeme monitorovat a vyhodnocovat, ovšem už dnes je jasné, že v některých místech, jako jsou tunely či hluboké traťové zářezy, může docházet k přerušení komunikace,“ říká Zdeněk Kaufmann. Ostatně jak služba reálně funguje, mohou cestu-

jící již dnes vyzkoušet v RegioPanterech v Jihočeském, Olomouckém, Královéhradeckém, Pardubickém a Ústeckém kraji nebo v RegioSharku v Plzeňském, Zlínském nebo Karlovarském kraji. Ohlasy a reference, týkající se kvality a případných nedostatků služby, mohou cestující posílat na adresu info@cd.cz.

Expanze internetu v dálkových vozech

V dálkové dopravě se internet začal šířit nejprve v Pendolinu, a to od loňského léta. Ve stadiu zkušebního provozu je také wi-fi ve vlacích D1 Express na lince Praha – Brno a zpět. V tomto případě šlo o první instalaci systému nikoli do ucelené jednotky, ale do klasické soupravy vozů, což přineslo cenné zkušenosti a náměty na řešení technických problémů instalace a provozování služby WiFi internet u souprav, které se v provozních podmínkách běžně rozpojují.

Tyto poznatky hodlají České dráhy zúročit již v průběhu letošního roku, protože plánují instalovat technologii umožňující bezdrátové připojení k internetu do dalších zhruba 350 vozů běžné stavby určených pro dálkovou dopravu. Zahájení realizace tohoto projektu je naplánováno na druhou polovinu letošního roku.

VÁCLAV RUBEŠ

Deset dobrých nápadů, které nám ušetří práci i peníze

Úspěch tkví v jednoduchosti, stačí se jen pozorně dívat. To je hlavní sdělení deseti návrhů na zlepšení, které byly vyhodnoceny jako nejúspěšnější v rámci třetího kola projektu Systém trvalého zlepšování. Tentokrát se původci nápadů zaměřili na zefektivnění práce v depech v opravárenských i provozních procesech.

Připomeňme, že projekt Systém trvalého zlepšování, který byl v prvním kole

spuštěn na jaře 2011, umožňuje řadovým zaměstnancům Českých drah předložit návrh na zlepšení v různých oblastech činnosti. Hodnotící komise posoudí nápady a případně je doporučí k realizaci nebo aspoň jako základ k dalšímu rozvoji myšlenky. Autor nápadu je také finančně odměněn. Ve třetím kole, které probíhalo v srpnu a září 2012, se opět ukázalo, že lidé u Českých drah jsou vnímaví a kreativní. → Pokračování na straně 2

Nádraží v Chrlicích se už názvem hlásí k Brnu

Jihoomoravské nádraží v Chrlicích bylo více než čtyři desetiletí unikátem. Sice se nacházelo na území druhého největšího města v republice, ale přesto jeho název neobsahoval slovo „Brno“. Pouhá geografická zajímavost, řeknete si. Jenže tato skutečnost měla svůj praktický dopad i do tarifu Českých drah, zejména u akčních slevových nabídek. Některé cestující mohla dokonce i zmást. Od prosince 2012 je této anomálii konec, stanice Chrlice oficiálně změnila název na Brno-Chrlice.



Na staniční budově už visí cedule s novým názvem. FOTO MARTIN HARÁK

Za třeskutého mrazu se v neděli 9. prosince vydala na krátkou pouť parní lokomotiva Skaličák s několika vozy, aby odvezla významné hosty a novinářský doprovod ze stanice Brno hlavního nádraží. Po asi patnácti minutách přijel zvláštní vlak do slavnostně vyzdobených Chrlic. To vše na počest změny názvu stanice a současně i kvůli otevření přestupního terminálu pro autobusy městské hromadné dopravy, který byl zprovozněn několik dní před tím. → Pokračování na straně 8

Prolongace jízdních výhod v roce 2013

Přinášíme podrobná pravidla pro prodloužení platnosti aplikace železniční průkazka.

STRANA 2

Maroko se brzy stane kolejovým lídrem Afriky

Na severu Sahary vzniká první vysokorychlostní dráha na území černého kontinentu.

STRANA 9

Srážka na přejezdu mu lásku k dráze nezničila

Strojvedoucí Miroslav Ofukaný zůstává fanouškem vlakové dopravy za všech okolností.

STRANA 11

Jak se měnil způsob oznamování ve stanicích

Nejdříve vlaky ohlašovali zřizenci, potom se objevily tabule, dnes slouží elektronické obrazovky.

VNITŘNÍ DVOUSTRANA 6–7





MÁM TO SPRÁVNĚ? Držitelé jízdních výhod mají ještě několik týdnů na to, aby správným způsobem uplatnili své nároky.

ILUSTRAČNÍ FOTO MICHAL MÁLEK

Pravidla pro prolongaci jízdních výhod na rok 2013

Na začátku roku přichází pro skupinu držitelů jízdních výhod jako vždy období, kdy je třeba aktualizovat aplikaci železniční průkazka na In-kartě. Přinášíme proto praktické informace o pravidlech a podmínkách prolongace pro letošní rok.

V termínu od 1. ledna do 28. února 2013 je třeba uhradit příslušnou prolongační částku pro rok 2013. Provedením úhrady prolongační částky je prodloužena platnost In-karty s aplikací železniční průkazka na další období. Prolongační částka uhrazená pro rok 2012 je platná do 28. února 2013. Tarifem jízdného a přepravného pro přepravu zaměstnanců akciové společnosti České dráhy, zaměstnanců státní organizace Správa železniční dopravní cesty, zaměstnanců ministerstva dopravy a Drážního úřadu, podílejících se na zabezpečování a provozování drážní dopravy, jsou stanoveny prolongační částky pro rok 2013 pro kategorie držitelů železničních průkazek takto:

Zaměstnanci	750 Kč
Rodinní příslušníci zaměstnanců a důchodců (manželé, manželky, registrovaní partneři)	750 Kč
Pozůstalí (vdovy, vdovci, výjma sirotek)	750 Kč
Důchodci	400 Kč
Děti do 26 let (děti zaměstnanců, důchodců a sirotci)	400 Kč

Pokud během roku dojde u držitele jízdních výhod ke změně kategorie (např. rodinný příslušník-dítě se stane zaměstnancem nebo zaměstnanec se stane důchodcem s nárokem na aplikaci železniční průkazka), nedojde ke změně výše prolongační částky, to znamená, že drži-

tel uhradí pouze takovou částku dle kategorie, do které je zařazen v době prolongace. Prolongační částku lze uhradit na pokladní přepážce Českých drah s UNIPOK. Druhou možností je platba v eShopu ČD (<https://www.cd.cz/eshop/>) prostřednictvím platební karty nebo systému PaySec.

Jak si můžete ověřit aktualizovanou In-kartu

Jestliže je prolongační částka hrazena bez předložení In-karty nebo prostřednictvím eShopu ČD, doporučujeme provést následnou aktualizaci In-karty na pokladní přepážce ČD s UNIPOK nebo na příslušném personálním útvaru, kde je držitel v evidenci jízdních výhod. Před jízdou na Slovensko (ZSSK) doporučujeme ověřit na pokladní přepážce ČD s UNIPOK nebo na příslušném personálním útvaru, kde je držitel jízdních výhod v evidenci, zda po úhradě prolongační částky byla In-karta s aplikací železniční průkazka aktualizována. Aktualizaci In-karty stačí provést po úhradě prolongační částky pouze jednou.

Kontrolu aktualizace In-karty lze ověřit na internetových stránkách <http://www.cd.cz> v odkazu na volbu In-karta a dále Moje In-karta nebo přímo na <https://moje.inkarta.cz/>. K tomu je nutné vyžádat heslo na pokladní přepážce ČD s UNIPOK nebo na personálním útvaru dle evidence držitele jízdních výhod. Pro přístup na uvedenou stránku je nutné uvést číslo In-karty a heslo.

Úschova jízdních výhod a dodatečná prolongace

Jestliže držitel jízdních výhod nepožaduje prolongovat, tuto skutečnost nahlásí během prolongace na příslušný personální útvar, kde je v evidenci jízdních výhod, a aplikace železniční průkazka bude dána do tzv. úschovy. In-karta je držitel ponechána a v případě potřeby lze aplikaci železniční průkazka bezplatně z úschovy vydat kdykoli v průběhu roku (držitel uhradí pouze příslušnou prolongační částku a požádá o vydání aplikace železniční průkazka z úschovy na personálním útvaru dle své evidence).

Pokud není prolongační částka uhrazena a jízdní výhody nejsou v úschově, po ukončení prolongace bude automaticky nárok na jízdní výhody odebrán do dalšího prolongačního období. In-karta zůstává držiteli. O odblokování jízdních výhod lze během roku požádat na příslušném personálním útvaru dle evidence držitele jízdních výhod, avšak za úhradu manipulačního poplatku 200 korun za dodatečnou prolongaci (držitel uhradí 200 korun za dodatečnou prolongaci + příslušnou prolongační částku). Dodatečná prolongace se netýká prvních přidělovů nároku na jízdní výhody – nárok na první přiděl může vzniknout kdykoli v průběhu roku a držitel hradí pouze příslušnou prolongační částku.

Upozorňujeme, že pokud neuhradí prolongační částku zaměstnanec nebo důchodce (tzn. oprávněná osoba, které vznikl nárok na jízdní výhody), není možné

Prolongaci jízdních výhod je třeba provést do 28. února 2013.

Držitel jízdních výhod předkládá (doloží osobně nebo zašle doporučenou poštou či v elektronické podobě naskenované e-mailem) potvrzení na jedno z výše uvedených ECJV. Držitelé mohou využít služeb ECJV dle svého výběru. Doporučujeme kontaktovat ECJV nejbližší místu svého bydliště a se svými požadavky se vždy obracet pouze na toto jedno pracoviště. Upozorňujeme, že je nezbytné z důvodu evidence uvést na potvrzení o pobírání sirotčího důchodu jméno a příjmení oprávněné osoby + datum narození!

Průkazy pro bezplatnou jízdu

Příjem požadavků na vystavení průkazů pro bezplatnou jízdu s platností pro rok 2013 (platí pouze pro zaměstnance ČD, a.s., a důchodce ČD, a.s.) je umožněn od 2. ledna 2013. Průkazy vydané v roce 2012 (včetně potvrzení o úhradě manipulačního poplatku za rok 2012) jsou platné do 28. února 2013 bez ohledu na to, zda je uhrazena prolongační částka pro rok 2013 či nikoli. Základní cena průkazu při zápsání jedné až čtvrté osoby včetně činí 250 korun celkem, při zápsání páté a každé další osoby (max. sedm osob) se základní cena průkazu zvyšuje vždy o 125 korun za každou takto zapsanou osobu. Cena průkazu je včetně DPH. Po obdržení průkazu si držitel koupí na pokladní přepážce ČD s UNIPOK v příslušné ceně Potvrzení o zaplacení průkazu pro bezplatnou jízdu a tento doklad si připevní k průkazu. Přímou do potvrzení vyplní držitel ručně číslo vydaného průkazu (je předtištěné v levé horní části průkazu) a takto předloží při kontrole ve vlaku. Bez přiloženého potvrzení není průkaz platný!

KDE SEHNAT PODROBNÉ INFORMACE

Podrobnější informace k prolongaci jsou uvedeny v metodickém pokynu k prodloužení platnosti zaměstnaneckých jízdních výhod ČD pro rok 2013, č. j. 3012/2012-O9, který je k dispozici v prostředí intranetu ČD na <http://albatros.cd.cz/dokumenty/O10Gr/dokum.nsf> v kategorii Jízdní výhody a pro uživatele Lotus Notes: Soubor/Data-báze/Otevřít/server: Albatros/České

dráhy – dokumenty – O10 GR – dokumenty GR O10 veřejné. O prolongaci se mohou také informovat zaměstnanci na personálním útvaru dle své evidence, důchodci a pozůstalí na Evidenčních centrech jízdních výhod. Dále jsou aktuální informace k zaměstnaneckým jízdním výhodám zveřejňovány na adrese: www.cd.cz v sekci O nás – Kariéra – Zaměstnanecké výhody.

použití aplikace železniční průkazka ani u jeho rodinného příslušníka, byť by ten prolongační částku sám za sebe uhradil (v případě dodatečné prolongace musí být manipulační poplatek 200 korun zaplacen i za rodinné příslušníky, ačkoli ti prolongaci zaplatili včas).

Jaká potvrzení je třeba doložit

Pro prolongaci je nutné předložit potvrzení o pobírání invalidního důchodu (do věku 65 let) a u pozůstalých potvrzení o pobírání vdovského, vdoveckého nebo sirotčího důchodu. Tato potvrzení musí mít platnost pro rok 2013 (lze uznat potvrzení vystavená v prosinci 2012 a dále). Potvrzení evidují následující pracoviště Centra personálních služeb (CPS) GR ČD:

CPS, oblast	Sídlo Evidenčních center jízdních výhod (ECJV)
Brno	Brno, Jihlava
Praha	Praha, Hradec Králové, Česká Třebová
Plzeň	Plzeň, Strakonice, České Budějovice, Tábor
Ostrava	Olomouc, Ostrava
Ústí nad Labem	Ústí nad Labem, Karlovy Vary, Liberec

ŠÁRKA PUPÍKOVÁ

Deset dobrých nápadů, které nám ušetří práci i peníze

→ Pokračování ze strany 1

Ze zasláných návrhů je patrné, že podtitul třetího kola „Škrat umí každý, skuteční profesionálové hledají cesty k úsporám jinak!“ si vzali navrhovatelé k srdci. „Velká část navrhovatelů se pustila do velice přesných a technicky zpracovaných témat, jak zlepšit některé konstrukční celky hnacích vozidel, zjednodušit jejich údržbu, nebo logisticky sladit prováděné opravy dle know-how jednotlivých DKV,“ popisuje manažer projektu Petr Kolář.

Návrhy zaměřené na techniku a logistiku

Hodnotitelskou komisí tak například zaujal návrh na zřízení mobilních opravárenských vozidel, díky nimž by se snížila potřeba zajištění motorových vozů do desítek kilometrů vzdálených dep na opravu i triviálních závad opravitelných

v terénu. „Původcem tohoto nápadu je Jan Kala, strojvedoucí DKV Praha,“ představuje nejlepší nápad Petr Kolář.

Do oblasti technických fines patří nápad strojvedoucího Petra Piknera z DKV Praha na úsporu trakční energie úpravou softwaru u lokomotiv řad 163 a 362 s elektronickým řídicím systémem nebo

návrh elektromechanika Josefa Friedberga z DKV Česká Třebová na redukci počtu klínových řemenů u motorových vozů řady 854. Přínosná může být také idea na vybavení vozů elektronickým čipem nebo obdobným zařízením pro rychlou a jednoduchou identifikaci vozu, který by vlakovým četám usnadnil

získání nejdůležitějších informací o voze pouhým načtením na přenosné osobní pokladně.

Všíímaví zaměstnanci z provozu

Přínosem ovšem nejsou jen detailní technické nápady. U hodnotitelů uspěly i myšlenky, které odrážejí všímavost provoz-

ních zaměstnanců. „Jsme rádi, že se navrhovatelé neostýchali zaslat i podněty ke zlepšení v každodenních provozních procesech. Šlo například o praktický návrh na zlepšení technologie úklidu jednotek řady 814 nebo zlepšení řazení souprav s ohledem na přepravu kol a kočárků na spojích v okolí Chebu,“ říká manažer projektu Petr Kolář.

„Tyto návrhy mohou mít po zpracování přesah ve využití myšlenky nejen v lokalitě, kterou navrhuje autor, ale finálně i v kvalitě služeb Českých drah po celé republice,“ vysvětluje Petr Kolář přínos, který mají i drobné návrhy, nad kterými by možná někdo jen mávl rukou. Deset úspěšných a podnětných myšlenek ze třetího kola projektu Systém trvalého zlepšování nyní čeká realizace. Autoři projektu STZ všem navrhovatelům děkují za jejich aktivní přístup a ubezpečují, že jejich nápady rozhodně nezapadnou.

VÁCLAV RUBEŠ

Na Vysočině už většina vozidel prošla modernizací

Už rok a čtvrt jezdí na území Vysočiny nové motorové vozy Regio-Shuttle RS1. Nakonec jich České dráhy nasazují v tomto kraji jen 13 a ne 17, jak se původně plánovalo. I tak ale prodělal zdejší vozidlový park za poslední roky radikální proměnu. Modernizací prošly či budou procházet i všechny nejdůležitější stanice. Na rozdíl od drtivé většiny krajů v republice tu však stále nefunguje integrovaný dopravní systém.

Nová vozidla z evropského Regionálního operačního programu, vylepšená nádraží, ale také pěkné zastávky i nová či modernizovaná vozidla na regionálních spojkách. To vše je dnes příznačné pro Kraj Vysočina, rozprostírající se v malebné Českomoravské vrchovině. Jak se České dráhy etablovaly v kraji na pomezí Čech a Moravy, jsme se zeptali ředitelky Krajského centra osobní dopravy Jihlava Lenky Horákové.

V současné době se v Kraji Vysočina nacházejí všechny motorové nízkopodlažní Regio-Shuttle RS1 od firmy Stadler. Těch mělo být původně sedmnáct, ale jak jsme už informovali v Železničáři v listopadu, nakonec jich je jen třináct. Zbývající čtyři jsou v provozu v Libereckém a Pardubickém kraji. Proč vlastně nepříjele do kraje původně avizovaný počet vozidel? Máme za sebou několik složitých až krutých měsíců, kdy jsme hledali s objednatelům dopravy, tedy s Krajem Vysočina, shodu v ekonomických otázkách ohledně provozu těchto vozidel. Výsledkem této shody je skutečnost, že motorových vozů Regio-Shuttle RS1 pro Vysočinu je dodáno jen třináct, jak jste říkal. Jedná se kompletně o ta vozidla, která jsou pořizována za přispění evropského Regionálního operačního programu Doprava NUTS II Jihovýchod. Toto rozhodnutí s sebou neslo i nutnost změny původního plánu nasazení vozidel na krajských železničních linkách. Takže práce a starosti s tím bylo opravdu hodně.

Jaké jsou další plány v oblasti modernizace vozidlového parku na Vysočině? Nejbližší cíle jsou jasné. Vzhledem ke skutečnosti, že většina vozidlového parku je u nás na Vysočině v regionální dopravě v podstatě modernizovaná nebo nová, je teď důležité jejich efektivní nasazování, údržba a péče o stávající stav. K dispozici máme Regionovy, modernizované patrové vozy a také již zmíněné motorové vozy od firmy Stadler tu a tam doplněné modernizovanými vozy řady 810. To by měl být na dalších pár let setrvalý stav. Řekneme, že jde, v porovnání s ostatními kraji, o jakýsi standard. I když je pravda, že porovnávám neporovnatelné, protože každý kraj má svá specifika. Ono samo nasazování nových vlaků do provozu s sebou přineslo řadu čekání i nečekaných provozních úskalí. Některá byla řešitelná na počkání, jiná jsou během na delší trať. Rozhodně je třeba přilébat dětských nemocí minimalizovat dopady na cestující.

O jaké dětské nemoci se jednalo v případě Vysočiny? Uvedu příklad z provozu při nasazení prvního vozidla Regio-Shuttle RS1 minulou zimu. Tehdy jsme zaznamenali nespokojenost s teplotním komfortem, či spíše s nekomfortem, uvnitř vozidla. Na zastávkách zůstávaly dveře zbytečně



FOTO AUTOR

dlouho otevřené, a přestože mají automatické ovládání, musely být obslouženy manuálně strojvedoucím. Důvod je prostý. Na dveřích jsou dva druhy tlačítek pro otevření – první je pro běžný provoz a druhé pro nástup a výstup vozíčkářů. Pokud běžný cestující nevěnuje pozornost piktogramu na tlačítku a použije ten pro vozíčkáře, dveře se samy zavírat nezačnou. Další důležitou drobností je ovládání dveří u toalety. Cestující zvyklí na tlačítka z Regionov očekávají automatické otevření, aniž použijí madlo. Takže se to může na první pohled jevit, že toaleta je mimo provoz. A ono stačí jen vzít za madlo a dveře otevřít. Pak je ale zase důležité zevnitř dveře zajistit. Chápete jistě proč. Nechci to zlehčovat, ale přímému účastníkovi s nezajištěnou toaletou jistě pak nebývá do smíchu.

Vylepšují se na Vysočině nejen vlaky, ale i nádražní budovy? Regionální správu majetku Brno, pod jehož správu nádražní budovy Vysočiny spadají, mohu jen chválit. Snad kromě nádraží Jihlava město není v našem kraji stanice, za kterou bychom se měli stydět. Četla jsem nedávno v Železničáři povídání o budově v Havlíčkově Brodě, novou tvář má telčské, žďárské, chotěbofské, novoměstské nádraží. Nyní se dokončuje modernizace nádraží v Náměšti nad Oslavou.

Vzpomenula jste nádraží Jihlava město. O této stanici byla napsána již řada článků a popsáno mnoho papíru z různých jednání a komisí. A zatím se stále nic neděje...

To je trochu smutná a zdlouhavá kapitola, která by sama o sobě vydala la samo-

LENKA HORÁKOVÁ ředitelka KCOD Jihlava

Po ukončení gymnázia s rozšířenou výukou jazyků v Brně vystudovala Vysokou školu ekonomickou v Praze, obor Ekonomika dopravy. Po promoci v roce 1990 nastoupila do kurzu na výpravčí. V této funkci sloužila nejdříve v Chotěboři a posléze v řadě dalších stanic na Vysočině. Po devíti letech v činné službě výpravčí přešla do funkce dozorky přepravy v Havlíčkově Brodě. Se vznikem uzlových stanic v roce 2004 se stala ekonomkou a v letech 2005 až 2007 vrchní přednostkou stanice Havlíčkův Brod. Po mateřské dovolené pracuje od roku 2009 jako ředitelka Krajského centra osobní dopravy Jihlava.

statný článek. Původním záměrem bylo podat společný projekt s jihlavskou radnicí a žádat o dotace z Regionálních operačních programů na vybudování společného terminálu veřejné dopravy. Přesně podle stěného modelu, jaký byl v minulosti uplatněn v Chotěboři nebo Telči. Projekt podalo město Jihlava, ovšem bez nás. České dráhy nyní připravují rekonstrukci výpravní budovy a jsou ve stadiu před podáním žádosti o stavební povolení. Je ale nejdříve nutno s městem dohodnout spolupodílnictví na provozních nákladech společných prostor pro cestující všech druhů přítomných doprav, tedy nejen železniční, ale i trolejbusové a linkových autobusů.

Vysočina sousedí mimo jiné s Jihomoravským krajem, kde najdeme jeden z nejlépe fungujících integrovaných dopravních systémů v republice. Neplánuje se zavedení integrace i ve vašem kraji? Možná by stálo za připojení, že jihomoravská integrace zasahuje v několika případech až na území Vysočiny, například do Náměště nad Oslavou, Moravských Budějovic nebo Velké Bíteše, takže se propojení přímo nabízí...

Kraj Vysočina a Karlovarský kraj jsou jediné dva kraje v České republice, kde integrovaný dopravní systém není vůbec zaveden. Minulý zastupitelstvo Kraje Vysočina zamítlo vznik dopravní integrace jak pro Vysočinu, tak i za integraci některých dalších měst pod Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje. Zde dodávám, že noví zastupitelé vzešli z říjnových krajských voleb se poprvé sešli 9. listopadu a náměstkem hejtmána pro oblast dopravy a majetku byl znovu zvolen Libor Joukl. Obávám se, že toto je otázka spíše pro něj než pro mě. Každopádně o tématu dopravní integrace se jistě povede debata v rámci vzniku celkové koncepce dopravní obslužnosti v kraji.

MARTIN HARÁK

KRÁTCE

Vyberte nejlepší snímky z kalendáře

Od 14. ledna do 31. března můžete hlasovat pro nejlepší fotografii ve stolním kalendáři ČD pro rok 2013. Soutěž, která je určena výhradně pro zaměstnance akciové společnosti České dráhy, probíhá na webu <http://kalendar2013.cd.cz>. Pro prvních pět hlasujících jsou připraveny knihy a každý dvacátý dostane propagační předměty. Kalendář vznikl výběrem snímků členů Zemského svazu FISAIC ČD, skupiny FOTO. Autoři tří nejlépe hodnocených fotografií se díky vašim hlasům budou moci zúčastnit workshopu vedeného profesionálním fotografem Janem Zatorským.

Jubilejní stý vlak s autodíly na Ukrajinu

V minulém roce se v souvislosti se společnostmi ČD Cargo objevovaly často zprávy o poklesu přepravních toků zboží. V některých případech však péče jen došlo k růstu. Jedná se například o přepravu rozložených automobilů Škoda do Solomono na Ukrajině. Nakládku se provádí do vozů Habillns na vlečkách firmy Škoda Auto ve stanici Mladá Boleslav město a firmy Schnellecke ve stanici Dobruška. Dne 18. prosince byl naložen jubilejní stý vlak v roce 2012. Přepravu zajišťuje spediční firma AWT Čechofracht ve spolupráci s PJ Nymburk a PP Mladá Boleslav ČD Cargo. Loni byla expedice na Ukrajinu navýšena o 14 procent oproti roku 2011, oproti roku 2010 dokonce o 46 procent.

Vyhodnocení projektu Železnice dětem

Více než 5 tisíc kilometrů ujela v rámci projektu Železnice dětem Markéta Havlíčková z Tlučně. Stala se tak vítězkou soutěže Dětská kilometrů banka, kterou společně pořádaly KCOD Plzeň Českých drah a Plzeňský kraj. Na druhém místě skončil Jan Alexandr Čekan z Mirošova (se 4 957 kilometry) a třetím oceněným je Jan Pavlásek z Frýdku-Místku, který ujel 3 923 kilometrů. Tito cestovatelé obdrželi 8. prosince Kilometrické banky ČD a další dárky. Ceny předali ředitel KCOD Plzeň Vladimír Kostelný a ředitelka společnosti POVED, plzeňského organizátora dopravy, Zdeňka Kmochova.

Používání dokladů PID opět meziročně rostlo

Na podzim loňského roku provedla organizace ROPID ve spolupráci s Českými drahami a Fakultou dopravní ČVUT v Praze pravidelný průzkum skladby jízdních dokladů. Osloveno bylo přes 90 tisíc cestujících na území Prahy a 20 tisíc ve vnějších tarifních pásmech. Celkový podíl jízdních dokladů PID ze všech jízdenek ve vlacích ve všední den činí 72,68 procenta, přičemž v předchozím roce činil 70,29 procenta. (V roce 2001 jen 43 procent.) O víkendu činí podíl jízdenek PID 54,64 procenta. Z celkového počtu cestujících v pracovní dny je 67,38 procenta uživatelů předplatních jízdenek PID a 5,3 procenta uživatelů jízdenek PID pro jednotlivou jízdu. Zbýlých 27,32 procenta cestujících jezdí na jízdní doklady ČD. **(hop, rp, pv)**

Postarali jsme se o afghánského ministra dopravy

Členy afghánské vlády skutečně neovíme každý den. Na začátku loňského prosince však České dráhy měly tu čest, že zajišťovaly cestu vládní delegace této exotické středoasijské země z Prahy do Pardubic spojem SuperCity Pendolino. Součástí delegace, kterou vedl ministr dopravy a civilního letectví Daúd Alí Nadžáfí, byli také afghánský poslanec Ahmed Šáh Ramazan, ministr veřejných prací Nadžibullah Aoudžan a další v doprovodu prezidenta České-středoasijské smíšené obchodní komory Jiřího Nestávla.

Zajistili jsme prezentaci vozidel domácí výroby Na nástupišti v Pardubicích přivítal 6. prosince vzácné cestující ředitel KCOD Michal Štěpán. V čekárně ČD Lounge jim náměstek generálního ředitele SŽDC pro provozuschopnost dráhy Bohuslav Navrátil s pomocí překladatele od-



PŘÍJEZD. Afghánský ministr dopravy (druhý zleva) v Pardubicích.

FOTO AUTOR

přednášel základní pohled na českou železniční infrastrukturu, potažmo dopravu v evropském kontextu vůbec. Zástupce pardubické primátorky Martin Bílek dále odprezentoval projekt modernizace pardubického přednádražního prostoru s úpravou na terminál pro meziměstskou a městskou autobusovou dopravu. Potom si návštěvníci z Afghánistánu prohlédli moderní česká vozidla, konkrétně RegioPantera, CityElefanta a Regionovu s krátkým výkladem Michala Štěpána.

Delegace z Afghánistánu přijela do České republiky podepsat memorandum o spolupráci v rámci dvou dopravních projektů. Konkrétně se jednalo o rozvoj městské veřejné dopravy v Kábulu a projekt vybudování moderní železniční infrastruktury. Součástí doprovodného programu byly nejen zmíněná cesta do Pardubic, ale také do Vysokého Mýta, kde sídlí výrobce autobusů.

Obnovujeme přátelské vztahy při stavbě infrastruktury

„Vzhledem k různým zahraničním intervencím, které v Afghánistánu v minulých desetiletích vládly, byla železniční doprava u nás prakticky zapomenuta,“ říká ministr dopravy a civilního letectví Daúd Alí Nadžáfí. „Teď se jí ale věnuje velká pozornost. Od roku 2003 se na obnově pracuje a uvažuje se o jejím dalším rozvoji. Vzhledem k tomu, že naše země má velké přírodní zásoby, tak je potřeba, aby železniční doprava fungovala, protože je nutné zajistit převoz surovin z místa jejich těžby pomocí nákladních vlaků. Českoslovenští odborníci přitom už v minulosti postavili trolejbusovou síť v Kábulu a naši lidé výrobky odsud dobře znají, takže doufáme, že Česká republika nám pomůže a postaví železnice v Afghánistánu. Věříme, že se to povede,“ dodal ministr.

MARTIN NAVRÁTIL

PRO VÁS

Železniční průkazka na Slovensko v roce 2013

Dne 18. prosince 2012 byl podepsán dodatek č. 12 ke Smlouvě o vzájemném uznávání jízdních výhod mezi Českými drahami, a.s., a Železničnou společností Slovensko, a.s., pro rok 2013. Níže uvedené podmínky jsou platné od 1. ledna 2013 do 31. prosince 2013. Všechny platné železniční průkazky aktivované v čípoých kartách vydávaných ČD opravňují jejich držitele ve vlacích ZSSK k:

- bezplatnému používání všech vlaků osobní dopravy v příslušné vozové třídě (dle předpisu ČD Ok 10),
- použití vlaků EC bez nutnosti uhrazení příplatku,
- použití vlaků IC na základě úhrady (lze zakoupit před nástupem jízdy i u pokladní přepážky ČD pod rezervčním kódem 98 „FIP Loisir“) ve smyslu osobního tarifu ZSSK určeného pro vlaky mimo rámec Smlouvy o dopravních službách ve veřejném zájmu,
- bezplatné přepravě na tratích Tatranské elektrické železnice (TEŽ), Ozubnicové železnice (OŽ).

Při cestování vlakem po Slovensku nejsou uznávány průkazky pro bezplatnou jízdu a služební tratové jízdenky poskytované podle předpisu ČD Ok 9. Upozorňujeme, že před jízdou na Slovensko musí být In-karta aktualizována! Aktualizaci stačí provést po úhradě prolongační částky pouze jednou. Doplatek do 1. třídy vozové podle tarifu TR 10 neplatí ve vlacích cizích železničních správr včetně Slovenska. **(oob)**

NABÍZÍME

Zóny pro cestující s dětmi do 10 let

Od zavedení nového jízdního řádu České dráhy rozšířily tzv. rodinnou zónu ve spojích SuperCity Pendolino. Cestující s malými dětmi do 10 let mají vyhrazeno 12 míst (dříve jen 6) u tří rozkládacích stolků ve voze číslo 4 ve střední části vlaku. Děti si mohou díky rozkládacímu stolků krátkou cestu například malování a nově i stolní hrou Elfíkova cesta. Vlakový doprovod je připraven zapůjčit dětským pasažérům hrací figurky a kostky. České dráhy uvažují o rozšíření podobných dětských zón také do vybraných modernizovaných vozů typu Bbdgme, které jsou zařazeny například ve spojích EuroCity, expresích a v příštích letech budou nasazeny do provozu i na řadě běžných rychlíkových spojů.

Vyhrazené vozy a oddíly pro cestující s dětmi bude také postupně označovat slon Elfík, který je maskotem Českých drah pro nejmenší zákazníky. Učí děti například správně cestovat vlakem, vyvarovat se nebezpečnému chování v blízkosti železnice a označuje také služby vyhrazené pro nejmenší zákazníky a jejich doprovod. Ve stanicích Olomouc hlavní nádraží a Ostrava hlavní nádraží jsou i zvláštní čekárny ČD Lounge, které jsou vybaveny dětskými koutky. Od roku 2014 se služby pro děti rozšíří o dětský koutek s kinem, který bude ve spojích Railjet na lince Praha – Brno – Vídeň – Graz. **(Pešř)**

Výbušné dědictví z války může omezit koridor v Pardubicích

I více než 65 let po skončení druhé světové války se u nás vyskytují v zemi nevybuchlé letecké pumy. Vzhledem ke stavebním pracím, které probíhají v těchto dnech v Pardubicích, shodou okolností nedaleko prvního železničního koridoru, hrozí riziko nálezu těchto pum. Kvůli ochraně životů cestujících tak může být radikálně omezen provoz na prvním koridoru.



OMEZENÍ. Kvůli odstranění nevybuchlých pum z druhé světové války mohou dálkové vlaky Pardubice minout. **FOTO AUTOR**

Podle odborníků leží v Pardubicích pod zemí asi 130 nevybuchlých leteckých pum ze 40. let minulého století. Je to výsledek opakovaných mohutných náletů spojeneckých armád na zdejší rafinerii. Deaktivace výbušnin může zcela paralyzovat dopravu na strategické trati oio spojující Prahu s Brnem a Ostravou, ale i na dalších tratích v oblasti. Podle plánu, který platil v době vzniku tohoto článku, měly práce na vyhledání a vyzvednutí pum začít 7. ledna.

Evakuace domů, ale i nádraží

Stavební a výkopové práce má na starosti společnost Paramo. Ačkoli si to nikdo nepřeje, je třeba se připravit i na variantu, že pumy vybuchnou. Magistrát města už před časem vypracoval evakuační plán, který může znamenat pro desítky tisíc lidí dočasné opuštění domovů, protože v ohrožené zóně jsou části sídliště nebo třeba obchodní zóny. Bohužel se v blízkosti Parama nachází i hlavní nádraží a tratě vedoucí do třech směrů:

Chrudimí, Hradce Králové a Kolína. Rozsáhlá opatření pro cestující má ve spolupráci s městem, SŽDC a složkami záchranného systému připraveno KCOD Pardubice Českých drah.

Bez nadsázky je možno říci, že pokud se puma najde, vyhlášení „stopky“ se velmi vážně dotkne celé železnice, snad všech cestujících, kteří využívají vlaky vedené po koridoru. Pardubické hlavní nádraží, kterým denně projde více než 15 tisíc osob, bude vyklizeno a až řadu

hodin jím nebudou jezdit, ale ani projíždět vlaky. Podrobnosti vysvětluje Michal Štěpán, ředitel KCOD: „Když bude nevybuchlá puma nalezena a pyrotechnik rozhodne, že může být nálož aktivní, budou spuštěna veškerá připravovaná bezpečnostní opatření včetně evakuace obyvatel v okruhu 600, respektive 1 100 metrů. To se týká celého nádraží, které je ve druhé evakuační zóně. V takovém případě bude zastavena veškerá vlaková doprava mezi Pardubicemi a Přeloučí, Pardubicemi a Rosicemi nad Labem, Pardubicemi a Medlešicemi. Ve směru od Moravan bude platit alternativní doprava na zastávku Pardubičky.“ Opatření musí pamatovat i na takové detaily, jako je nemožnost zajistit zbrojení vozidel v depu, možný kolaps mobilních sítí a mnoho dalších věcí.

Náhradní autobusy z Masarykova náměstí

Pokud by tedy došlo na omezení železnice, Pardubice by vlakem byly dostupné pouze od východu, a to do zastávky Pardubice-Pardubičky, kam by zajížděly vratné soupravy od Chocně. Zbývající část tratí by už musely zajišťovat náhradní autobusy – ale ani to by se neobešlo bez problémů. „S autobusovými dopravci máme připravená rozsáhlá opatření. Spojí náhradní autobusové dopravy by pochopitelně nemohly zastavovat před vlakovým nádražím, proto by fungoval centrální přestupní bod na Masarykově náměstí před budovou ČSOB. Tam by jezdily linky do a z Pardubiček, Přelouče, Rosic a Medlešic,“ vysvětluje ředitel Štěpán. Své náhradní autobusy by měli i ostatní železniční dopravci. I když strážení možná není namístě, provoz na silnicích a tedy i spoje náhradní autobusové dopravy by nemusely fungovat právě hladce, takže nelze garantovat stoprocentní dodržování jízdního řádu.

Když část koridoru utichne

Dopad by případný nález bomby měl i na dálkovou dopravu na rameni Praha – Brno a Praha – Ostrava. Podle slov ředitele KCOD by část rychlíkové dopravy musela být dokonce úplně odřeknuta! Dálková doprava ve směru na Brno (resp. z Brna) by byla vedena odklonem přes Havlíčkův Brod, většina dálkové dopravy směr Ostrava by jela odklonem přes Velký Osek, Hradec Králové a Choceň. Veškerá opatření ze strany ČD budou zveřejněna na webu a v regionálních médiích. „Podle odborníků, nejen válečných, a podle vyhodnocení nejnovějších měření je riziko nalezání nevybuchlé pumy opravdu dost vysoké,“ říká ještě Michal Štěpán, „proto jsme přípravě věnovali rozsáhlou pozornost. Spolupráci se SŽDC a s Hasičským záchranným sborem ČR koordinujeme a snažíme se nic neopomenout. Při vyhlášení evakuace už prostor na vymýšlení operativních opatření nebude. Samozřejmě si přejeme, aby nic z toho, co je připraveno na papíře, nebylo potřeba.“

MARTIN NAVRÁTIL

V Senátu vyhlásili nejkrásnější i pohádková nádraží

Šestý ročník populární ankety o nejkrásnější nádraží v České republice vyhrála stanice Opava východ. Jak jsme vás již informovali v minulém čísle, vyhlášení výsledků probíhalo 12. prosince na půdě horní komory parlamentu. Do loňského ročníku bylo nominováno 31 stanic a zastávek. Odborná porota vybrala deset finalistů, přičemž o konečném pořadí rozhodlo celkem 3 584 lidí, kteří se zúčastnili hlasování. Novinkou je udělení titulu Pohádkové nádraží, který byl udělen zastávce Mnichovice u Prahy a stanici Nemilkov v západních Čechách.

Na počátku soutěže si organizátoři dali za cíl vybrat nádraží, resp. nádražní budovu, na níž je vidět, že se o ni lidé starají a která je nějakým způsobem hezká. Akce vznikla jako součást projektu Vlášná nádraží, který se snaží přispět ke zlepšení stavu našich stanic a zastávek a podpořit i ocenit aktivitu a zájem jejich vlastníků, pracovníků a obcí o zvýšení

kultury cestování na železnici. Vyhlášení výsledků už šestého ročníku se odehrálo za přítomnosti novinářů i zástupců spolupracujících organizací včetně Českých drah.

Televizní princezna předala pohádkové ceny

Poprvé v historii ankety se udělovala zvláštní cena v kategorii Pohádkové nádraží, která putovala do podšumavského Nemilkova za ojedinělou květinovou výzdobu a středočeských Mnichovic za příkladnou rekonstrukci a spolupráci s městem a s dětmi. Zástupci a navrhovatelé těchto dvou nádraží převzali titul z rukou herečky Ivany Andřelové, která se proslavila mimo jiné rolí princezny v televizní pohádce Princové jsou na draka. Ke gratulaci se přidaly i děti z kunratické mateřské školky Růžový medvěd, které se postaraly i o doprovodný program. Hudební vystoupení i slavnostní fanfáry



VESELO. Součástí programu bylo vedle předání cen i vystoupení dětí. **FOTO AUTOR**

zajišťovali členové žestového souboru Konzervatoře Jana Deyla, zejména pěvkyně Eva Blažková a klavíristka Ráchel Skleničková – obě jsou nevidomé.

Opavě pomohli i politici

Po představení vyhlásovatelů a partnerů (jedním z nich jsou i České dráhy) a další fanfáře nastala chvíle k předání vítězné

štafety zástupci loňského vítěze Uherského Hradiště letošního vítězi. Za slezské nádraží Opava východ, z nominovaných nejstarší a s největší budovou, ji převzali Lubomír Mendrok (přednosta stanice), Libuše Szmeková (zástupce KCOD Ostrava), Dagmar Kůřečková (z kanceláře primátora Opavy) a Ondřej Skácel (redaktor městského časopisu Hláska).

Za úspěchem Opravy podle nich stojí nejen řada modernizačních prací včetně opravy budovy nastartované elektrizací tratě z Ostravy-Svinova, ale i spolupráce města, které nechalo postavit podchod pod nádražím a nyní usiluje o vybudování záchytného parkoviště i parkoviště pro kola na konci podchodu. Součástí slavnostní akce v Senátu bylo i vylosování deseti hlasujících (dostali malé ceny) dětí z Růžového medvěda. O pohoštění se postarali učni ze SOU Domažlice. Pořadatelem soutěže je Asociace Entente Florale CZ – Souznění. **MARTIN NAVRÁTIL**

Pro šestnáct zaměstnanců Českých drah z DKV Praha není Lipsko jen jednou ze stanic, kde končí jejich vozební rameno. Jednou ročně ve zdejší středisku DB Training podstoupí přezkoušení na simulátoru. Ačkoli by se mohlo zdát, že si jen zahrají velmi drahou počítačovou hru a vše kolem je virtuální, pot na dlaních a vyschlé hrdlo jsou až příliš skutečné. Je otázkou, kdy se dočkáme podobného zařízení i ve Skupině ČD.

Aby český strojvedoucí mohl vést vlak na německých kolejích, nestačí mu pouze znalost cizího jazyka. Musí do detailu ovládat předpisy sousední země a být oprávněn k řízení lokomotiv na síti DB Netz. Stejně jako jejich němečtí kolegové musí i zaměstnanci Českých drah podstoupit jednou ročně přísné přezkoušení na jízdním simulátoru. Výjimky se prostě nepřipouštějí.

Německá pravidla i pro Čechy

Lipský simulátor proto zná důvěrně také 14 našich strojvedoucích, jeden kontrolor vozby a Zdeněk Mikeš z DKV Praha, který je již osm let spojovacím článkem mezi DB Training, DB Fernverkehr a Českými drahami. Protože je autorizovaným školitelem pro pražskou turnusovou skupinu, musí nejen projít stejným přezkoušením, ale mít i posvěcení školit kolegy přímo od DB. Znalost němčiny je pro něj, stejně jako pro patnáct jeho kolegů, naprostou samozřejmostí.

„Protože vozíme vlaky kategorie Euro-City a EuroNight pro dopravce DB Fernverkehr a DB Autozug do Drážďan a do Lipska, musíme splňovat stejné podmínky a máme stejné povinnosti jako němečtí strojvedoucí včetně každoročního přezkoušení na jízdním simulátoru,“ vysvětluje Zdeněk Mikeš. Přestože čeští strojvedoucí sedlají výhradně řadu 371, trošku nelichotivě přezdívanou Bastard, v Lipsku jsou přezkušováni za pultem simulátoru strojů řady 185, respektive 189 DB. „V principu v tom není žádný rozpor. Jednak jsme jeden grafikon jezdili do Německa na Taurusech řady 1216 ÖBB, jejichž ovládání je velice podobné řadě 185, a zadruhé se simulují jen provozní mimořádnosti, nikoli poruchové stavy konkrétních řad lokomotiv,“ říká Zdeněk Mikeš.

Věrná simulace jízdy

Samotná zkouška je rozložena do dvou částí. První je kontrolní jízda (Überwachungsfahrt), při které je strojvedoucí odkázán jen na své znalosti. Usedne sám do kabiny simulátoru, která díky hydraulickému mechanismu věrně simuluje i vjemy z jízdy (akcelerace, síly při prudkém brzdění, jízda přes výhybky). Ve chvíli, kdy se odpojí vstupní můstek, krabícoidní kabina, která lokomotivu nepřipomíná ani vzdáleně, se rozjede po virtuálních kolejích. Instruktor sedící v kontrolní místnosti pak strojvedoucímu simuluje nejedno nemilé překvapení (zhaslá návěstidla, poruchu vlakového zabezpečovače PZB, překážku na trati apod.) a sleduje jeho reakce.

„Nejde jen o to, zda strojvedoucí správně sníží rychlost či zastaví. Následuje řešení mimořádnosti stejně jako ve skutečnosti, ověřuji se jeho znalosti koho kontaktovat radiostanicí a jak přesně se postupuje při nahlášení mimořádnosti,



PŘED STARTEM. Zkoušený strojvedoucí ČD Vojtěch Vančura (vlevo) si před „jízdu“ připomíná ovládací prvky stanoviště lokomotivy řady 185/189.

FOTO AUTOR (3x)

Na simulátoru v Lipsku prověřují i naše strojvedoucí

vše pochopitelně v němčině. Mezi skutečností a virtuální realitou není v tu chvíli absolutně žádný rozdíl,“ popisuje Zdeněk Mikeš chvíle, které se v ostrém provozu dají trénovat jen obtížně nebo vůbec. Po ukončení zhruba hodinové „jízdy“ následuje podrobný rozbor zkoušky s instruktorem a vyhodnocení zaváhání, ke kterým ve stresu může dojít. A to je největší přínos simulátoru. Je to sice test, ale chybět může člověk bez reálných násled-

ků. Ve druhé části zkoušky – cvičné jízdě (Übungsfahrt) – si navíc strojvedoucí může u instruktora vyžádat simulaci mimořádností, které si chce více procvičit. „Pokud člověk testem neprojde, musí ho opakovat v opravné jízdě, případně v náhradním termínu. Protože ale naši strojvedoucí přistupují ke zkouškám odpovědně a jsou to opravdoví profesionálové, je to pro nás jen hypotetický scénář,“ chválí své svěřence Zdeněk Mikeš.



NA MUŘI NOŽCE. Podivná konstrukce připomínající příbytek baby jagy v sobě skrývá sofistikovaný trenažér pro strojvedoucí. Slouží od roku 1997.

Desítky tisíc hodin ročně

DB Training proškolí ročně 22 tisíc strojvedoucích patřících jen pod křídla DB a další 4 tisíce externích. „Každý z nich stráví minimálně dvě hodiny na jízdním simulátoru, to je ročně 52 tisíc výukových hodin,“ vysvětluje Holger Kliemann, produktový manažer DB Training. Na takovou porci zkušebních jízdy rozhodně nestačil pouhý jeden simulátor. Proto jich DB Training využívá celkem sedmnáct, a to rozmístěných v jedenácti centrech po celém Německu. Kromě Lipska podstupují strojvedoucí trénink v Mnichově, Hamburku, Norimberku, Magdeburgu, Berlíně, Hagenu, Mohuči, Kolíně nad Rýnem, Saarbrückenu a v největším centru ve Fuldě, kde jsou cvičeni i strojvedoucí rychlovlaků ICE. Němečtí školitelé však nevy-

užívají špičkové techniky jen pro výuku mužů a žen, kteří usedají za řídicí pulty lokomotiv. „Málokdo si dokáže představit, jak se strojvedoucí musí koncentrovat ve dvouseťkilometrové rychlosti. Tady to může každý nový zaměstnanec zažít bezpečně a přesto na vlastní kůži,“ říká Holger Kliemann.

Usilujeme o podobné zařízení

Po srovnatelném simulátoru „pokukuje“ už nějakou dobu také česká jednička v drážním vzdělávání – Dopravní vzdělávací institut. Problémem při jeho pořízení jsou ale chybějící finance. Cena za podobný produkt se totiž pohybuje kolem jednoho milionu eur, tedy asi 25 milionů korun. Je to hodně, nebo málo? Generální ředitel DVI Jan Bitter má naprosto jasno: „Návratnost investice je blesková. Stačí jedna jediná nehoda, která by se díky simulátoru nestala. O lidských ztrátách nemluvě. Navíc pokud jde o techniku, hydraulický pohyb je sice špičkový, ale my bychom se spokojili i se statickou, tedy levnější verzí podobného simulátoru, jaký je v Lipsku.“ Třeba se jednou dočkáme, že nejen naši, ale i němečtí strojvedoucí, kteří recipročně zajíždějí do Prahy, budou přezkušováni na českém simulátoru s českými instruktory.

VÁCLAV RUBEŠ



Simulátor umožňuje jízdu na 2 200 km smyšlených i reálných tratích.

Pomáhali jsme zajišťovat kompletaci a přepravu RegioPanterů z Ostravy do Plzně

Půldruhého roku se na kompletaci jednopodlažních elektrických jednotek RegioPanter pro České dráhy podílelo také provozní pracoviště Ostrava společnosti ČD Cargo.

Třicet sedm skeletů vozů

Na objednávkou speditéra, společnosti ČD Logistics, totiž zaměstnanci uvedeného provozního pracoviště od března 2011 do října 2012 zajišťovali přímo v areálu výrobního závodu Škoda Vagonka v Ostravě upevnění, zaplachtování i následnou přepravu 37 skeletů vložených a čelních vozů do Plzně. Pro tyto přepravy byl v Ostravských opravárnách a strojárnách v Ostravě-Prívově speciálně upraven vůz Res 31 54 399 7034-6, na který byly namontovány nosné prvky pro uložení a upevnění skeletu. Každou zá-



Zaměstnanci ČD Cargo zajišťovali nakládku částí RegioPanterů. FOTO AUTOR

silku vždy doprovázely dva ochranné vozy řady Smmps.

Dobrá spolupráce zaměstnanců všech tří společností

Pro vlastní nakládku a zaplachtování skeletů byli zaškoleni tři zaměstnanci – Roman Heczek, Miroslav Cedivoda (oba z PP Ostrava) a Aleš Novotný ze SOKV Ostrava. Díky velmi dobré součinnosti mezi zákazníkem (Škoda Vagonka), speditérem (ČD Logistics) a dopravcem (ČD Cargo) se podařilo překonat všechny nesnáze, výluky, provozní i technické problémy, které se během realizace zakázky vyskytly.

IVAN SKULINA



Novou řadu lokomotiv 363.5 můžete poznat také na videu

Snejpodstatnějšími novinkami, které jsou zavedeny na nové řadě lokomotiv řady 363.5, modernizovaných v dílnách Škoda Transportation, seznamuje obsah krátkého instruktážního videa. Jeho prostřednictvím si mohou strojvedoucí od konce letošního srpna rozšířit své znalosti interaktivní formou.

Dvacetiminutový film

Díky iniciativě zaměstnanců Provozních jednotek České Budějovice a Praha se podařilo vytvořit dvacetiminutové instruktážní video, které v sobě zahrnuje popis základních funkcí uvedené lokomotivy. Vlastní výklad se zaměřuje především na popis nejvýznamnějších rozdílů v řízení oproti původní řadě s tím, že velká pozornost je věnována také řízení lokomotiv ve „dvojičeti“.

Na vzdělávacím kurzu se podíleli zkušení externisté

Vzhledem k tomu, že modernizovaná lokomotiva se postupně zavádí v dalších provozních jednotkách, bylo celé video vloženo do prostředí Vzdělávacího portálu společnosti ČD Cargo (webové stránky <http://elearning.cdcargo.cz>), kde byl kurz přidělen všem odpovědným zaměstnancům. Celý kurz byl vytvořen ve spolupráci se zkušenými externisty, kteří se okolo železnice „motají“ pěknou řádku let. Další případní zájemci o tento kurz mohou požádat o jeho zpřístupnění u administrátora Vzdělávacího portálu ČD Cargo.

DUŠAN POUZAR



MIMOŘÁDNOSTI

Příšovice

5. prosince

Dopoledne v obvodu žst. Příšovice se na přejezdu v km 99,034 střetl osobní automobil Škoda Fabia se spěšným vlakem Sp 1941, v jehož čele byl motorový vůz 854.032-0. Nikdo nebyl zraněn. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčištěna na 100 tisíc korun.

Lípa nad Dřevnicí

5. prosince

Odpoledne v obvodu žst. Lípa nad Dřevnicí se na přejezdu v km 18,949 střetl osobní automobil Škoda Octavia s osobním vlakem 14226, kterým byla Regionova 814/914.028, jež při střetnutí vykolejila. Nikdo nebyl zraněn. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčištěna na 135 tisíc korun.

Telč – Sedlejšov

5. prosince

Ve večerních hodinách mezi žst. Telč a Sedlejšov se na přejezdu v km 18,477 střetl osobní automobil Škoda Felicia s osobním vlakem 28318, kterým byla Regionova 814/914.069. Řidič automobilu byl při střetnutí těžce zraněn. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčištěna na 170 tisíc korun.

Domažlice – Blížejov

6. prosince

Nad ránem mezi žst. Domažlice a Blížejov za jízdy osobního vlaku 7407 vznikl požár motorové lokomotivy 754.060-2. Vznikající požár uhasil strojvedoucí hasicím přístrojem z výbavy lokomotivy a následně byl dohašen HZS SŽDC Plzeň a JPO Domažlice. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčištěna na 25 tisíc korun.

Kravaře ve Slezsku

6. prosince

Dopoledne mezi dopravními D3 Kravaře ve Slezsku a Dolní Beňšov se na přejezdu v km 7,027 střetl osobní automobil Škoda Octavia s osobním vlakem 13411, kterým byla motorová jednotka Regionova 814/914.120. Nikdo nebyl zraněn. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčištěna na 165 tisíc korun.

Bohdíkov

6. prosince

V nočních hodinách mezi žst. Bohdíkov a Ruda nad Moravou se na přejezdu v km 61,054 střetla dodávka Renault Trafic s osobním vlakem 3618, kterým byl motorový vůz 810.292-3. Nikdo nebyl zraněn. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčištěna na 80 tisíc korun.

Kralupy nad Vltavou

9. prosince

Odpoledne mezi žst. Kralupy nad Vltavou a Velvary se na souběhu silnice a železniční tratě střetl osobní automobil Renault Thalia s osobním vlakem 20319, kterým byl motorový vůz 809.495-5. Řidič automobilu byl lehce zraněn. Škoda byla předběžně vyčištěna na 200 tisíc korun.

Brandýs nad Labem

10. prosince

Nad ránem mezi žst. Brandýs nad Labem a Neratovice se na železničním přejezdu v km 1,789 střetl nákladní automobil Renault Midlum s osobním vlakem 19400, kterým byl motorový vůz 809.502-8. Řidič nákladního automobilu byl lehce zraněn. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčištěna na 205 tisíc korun.

Sedlice – Blatná

11. prosince

Nad ránem mezi žst. Sedlice a Blatná se na přejezdu v km 22,692 střetl osobní automobil Škoda Octavia s osobním vlakem 17903, kterým byl motorový vůz 810.622-1. Nikdo nebyl zraněn. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčištěna na 220 tisíc korun.

(Mirko)

V olomouckém depu se zaměřili na podvozky Görlitz



ODBORNÝ PROCES. Specifikem olomouckého depa je zaměření na podvozky rozšířených rychlíkových vozů.

FOTO AUTOR (3x)

V olomouckém depu kolejových vozidel najdeme v rámci Českých drah výjimečné pracoviště, které se – jako jediné v republice – zaměřuje na opravy a zlepšení chodových vlastností podvozků typu Görlitz u rychlíkových vozů. Osmnáct zdejších pracovníků musí při své činnosti dbát především na přesnost.



JE TO O LIDECH. V olomouckém depu jen loni opravili podvozky na 54 vozech. Pracovištěm nás provázel vrchní přednosta DKV Dušan Tylich (vlevo).

Každé depo Českých drah je v určitých ohledech specifické. To v Olomouci si získalo věhlas díky práci na podvozcích Görlitz, Görlitz V a Görlitz Va u rychlíkových souprav. Dříve se zde specializovali na opravy nákladních vozů a revize některých řad jako Res či Ks. Po vzniku společnosti ČD Cargo s tím ale museli přestat.

Vzorové pracoviště kvality

Díky své specializaci nyní olomoucké DKV zajišťuje podle předem naplánovaného harmonogramu opravy podvozků vybraných řad vozů pro všechna depa Českých drah. „Na našem pracovišti jsme jen v roce 2012 opravili 54 vozů. Provedené práce se netýkaly pouze podvozků, ale také táhlového ústrojí, narážecího ústro-

jí a brzdových komponentů umístěných na rámu vozu. Podvozky jsou po naší opravě osazeny novými typy hydraulických tlumičů a z moderních materiálů jsou vyrobeny i tlumicí prvky na vedení dvojkolí. Tím děláme maximum pro jízdní vlastnosti vozu a pohodlnou jízdu cestujících. V plánu máme důkladnou analýzu produktivity práce a za pomoci podpůrných programů v technologiích obsluhy strojního zařízení bychom rádi zvýšili celkový počet opravených vozů,“ říká vrchní přednosta DKV Olomouc Dušan Tylich.

Na opravách podvozků a ostatních komponentů se podílí osmnáct lidí, pro které je přesná a odborně provedená práce standardem, neboť olomoucké depo bylo jedním z prvních, kde se zavedl systém kvality ISO 9001. Po několika letech se opravná stala vzorovým pracovištěm pro zavádění ISO 9001 ve všech zbývajících provozech a činnostech DKV Olomouc. Celý opravárenský proces od samotné přepravy příslušného vozu přes organizaci oprav až po logistické procesy dodávek komponentů jak od výrobců, tak opravárenských firem má ve spolupráci se Zásobovacím centrem ČD na svých bedrech vedoucí opravy osobních vozů Jan Kačmár a vedoucí odboru ekonomiky Jan Rýznar. „Díky těmto kolegům mám denně přesné informace o průběhu oprav,“ chválí přednosta Tylich.

Na opravách podvozků a ostatních komponentů se podílí osmnáct lidí, pro které je přesná a odborně provedená práce standardem.

Zátěžové zkoušky lise

Specifické je pracoviště regenerace pružin a nápravových převodovek, kde pracuje Milan Nožička, který si musí obzvláště dávat pozor na přesnost. „Na pracovišti provádím rozměrovou kontrolu a zátěžovou zkoušku pružin předepsanou normou. Samotnou zkoušku provádím zkušebním lise, který řídí počítač. Ten zároveň porovnává výsledné hodnoty s výkresovými parametry s přesností na jednu desetinu. Výsledné hodnoty a průběh zkoušky jsou zaznamenány na protokol, který archivuji,“ říká Nožička. Doplňuje, že po zkoušce pružin podle montážního výkresu následně určí rozmístění pružin na voze s maximální přesností, aby se docílilo co nejlepších jízdních vlastností vozu, při kterých vypružení hraje velkou roli. Za zmínku stojí i to, že se na tomto pracovišti zároveň provádí regenerace nápravových převodovek typu NPS 4,5, kterými jsou vybaveny právě podvozky Görlitz.



Při opravě se také vylepšují technické vlastnosti brzdového ústrojí.

Regenerace brzd

Další činností na opravně vozů je regenerace brzdových komponentů DAKO, kde pracují Petrové Mezník a Pospíšil. Opravují všechny vzduchové komponenty brzd DAKO – ať už jsou z lokomotiv, osobních nebo nákladních vozů. Seřízení a zkoušky po opravě se provádějí na zkušebním stavu ovládaném diagnostickým zařízením HAKAN-S. Průběh zkoušky je naprogramován podle požadavku výrobce s přesností na setiny. Zkušební stav umožňuje simulaci všech provozních režimů, aby byl zajištěn bezchybný chod při nasazení v provozu. Toto pracoviště je pro provádění těchto oprav certifikováno výrobcem, firmou DAKO-CZ Třemošnice. Až někdy pojedete rychlíkem, vzpomeňte si na pracovníky olomouckého depa. Je možné, že podvozky vašeho vlaku opravovali právě oni.

MARTIN HARÁK



Další fotografie najdete na stránkách zeleznicar.cd.cz.

Nádraží v Chrlicích se už názvem hlásí k Brnu

→ Pokračování ze strany 1

Iniciativa na přejmenování nádraží vzešla od statutárního města Brna, které požádalo dopisem primátora letos v lednu Drážní úřad České republiky o změnu. „Bylo opravdu na čase uvést tento rozpor do souladu se skutečným stavem věcí a já jsem rád, že se tak konečně stalo. Vždyť Chrlice jsou součástí Brna už od roku 1971! Změna názvu sděluje i neznalým cestujícím, že se nacházejí na území moravské metropole,“ uvedl na malé slavnosti primátor Brna Roman Onderka.

Na změnu názvu reagovali lidé i software

Pro cestující, kteří běžně využívají IDS JMK včetně vlaku, se skoro nic nemění. Zlepšila se však orientace při nákupu jízdních dokladů a využívání tarifu ČD. Pro osobní pokladníky ovšem nový název stanice znamená změnu zažitých



Parní vlak přijel do stanice, jejíž název zatím ukrývalo černé sukno. FOTO AUTOR

rituálů. „Sedíte ve stejném prostředí, na stole máte stejný telefon, ale pokud zazvoní, nemůžete se ohlásit Chrlice, osobní pokladna, ale Brno-Chrlice, osobní pokladna a také nesmíte zapomenout používat nové razítko s oficiálním ná-

zvem,“ vysvětluje Pavel Karšulín, ředitel KCOD Brno.

Na změnu názvu reagovaly České dráhy změnou softwaru pro osobní pokladní. Pokud někdo požádá o jízdenku s cílovou stanicí Chrlice, systém odpoví, že takový tarifní bod neexistuje. V Brně a okolí to jistě nebude problém a pokladní na omyl okamžitě přijde, ale v jiných koutech republiky to může vyvolat otázky. Z tohoto důvodu byla do všech stanic zaslána pracovníkům ČD informace o změně názvu. „Pravidelní cestující změnu zaregistrují určitě rychle, ale předpokládáme, že stejně budou používat zkrácený název Chrlice. V tomto případě bude hodně záležet na zkušenosti pokladníků,“ říká Karšulín.

Když jsme z Brna, chceme slevu

Určité problémy s názvem stanice ale už v minulosti vznikly. Například v roce 2011 České dráhy nabízely cestujícím akční

jízdenky ČD Promo ze všech tarifních bodů začínajících názvem Brno do dalších krajských měst. Cestující z Chrlic se rázem cítili diskriminováni, protože když se jízdenky na pokladně dožadovali, program UNIPOK jim nárok na slevu upíral. Po upozornění byl ale software upraven a chyba – zaviněná přehlédnutím geografické nepřesnosti v názvu stanice – rychle odstraněna.

Možná i tento problém přispěl k oživení veřejné diskuze na toto téma, takže stanice se loni v prosinci konečně dočkala přesnějšího pojmenování. Úprava názvu ovšem neudávaná navýšení počtu spojů. Daleko větší význam pro pohodlí cestujících asi má čerstvě otevřený terminál přímo před železniční stanicí. „Jsem přesvědčen, že z Chrlic vede nejrychlejší cesta do centra právě po železnici a obyvatelé této možnosti v hojně míře využijí,“ dodává ředitel KCOD Karšulín.

MARTIN HARÁK



PODĚL ATLANTIKU. Severoafrické Maroko hodlá investovat do železnice. Mezi Marrákešem a Casablankou se snad bude jezdit i 300 km/h.

FOTO WIKIPEDIA (2x)

Maroko se stává železniční velmocí na černém kontinentu

Maroko se brzy stane první africkou zemí s vysokorychlostní železnicí. Ta povede mezi Casablankou a Marrákešem. Pro vládu je další rozvoj dopravní infrastruktury prioritou, plánuje dokonce i výstavbu tunelu pod Gibraltarským průlivem, čímž by vzniklo kolejové spojení černého kontinentu s Evropou.

Co se týče dopravních systémů, patří Maroko v rámci Afriky ke špičce. Železnice jasně dominuje, přičemž délka všech tratí přesahuje dva tisíce kilometrů, z toho polovina je elektrifikovaná. Při porovnání s některými evropskými státy bývalého sovětského bloku má zdejší doprava vyšší efektivitu.

Strategie rozvoje železnic

Vláda Maroka do rozvoje železnice značně investuje. Současně provádí i restrukturalizaci národní společnosti Office National des Chemins de Fer du Maroc (ONCFM) s cílem zjednodušení vstupu soukromého kapitálu do firmy. Po dokončení restrukturalizace se od dopravní společnosti ONCFM očekává zvýšení její konkurenceschopnosti na trhu, což se má projevit i na ekonomickém rozvoji státu. To ovšem předpokládá zvýšení kvality železničních přeprav a výstavbu nových tratí, a to včetně vysokorychlostních. V tomto směru spolupracuje marocká strana s evropskými státy, zejména s Francií a Španělskem.

Existují plány na výstavbu vysokorychlostní tratě Casablanca – Fès a další prodloužení tratě do Marrákeše. Nejvíce ambiciózním je ale projekt na výstavbu železničního tunelu pod Gibraltarem, který má spojit marockou železniční



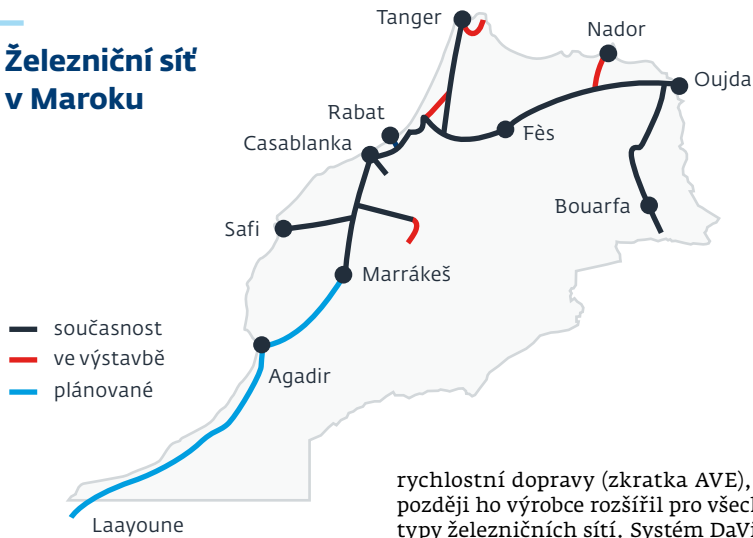
Výstavba nových tratí bude Maroko stát miliardy eur.

trať Casablanca – Rabat – Tanger s plánovanou novou španělskou tratí. Realizace tohoto projektu zajistí kolejové spojení mezi Evropou a severní Afrikou.

Atlantická trasa bude mít vysokorychlostní provoz

Maroko se pravděpodobně stane první zemí Afriky, kde se bude provozovat vysokorychlostní železnice. Loni byl vyhlášen mezinárodní tendr na výstavbu tratě Casablanca – Tanger. Jízdní doba se pak zkrátí z pěti na dvě hodiny a deset minut a vlaky budou jezdit rychlostí 320 km/h. Na prvním plánovaném úseku tratě Tanger – Kenitra v délce 200 kilometrů by měl být zahájen provoz už letos! Poté by se trať

Železniční síť v Maroku



měla prodloužit dál o sto kilometrů přes Rabat do Casablanky. V budoucnu trať ponese název Atlantická trasa a skončí na jihu v Marrákeši a Agadiru.

Druhá, takzvaná Maghrebská trasa spojí Rabat přes Fès s Oujdou na hranici s Alžíírem. Zahájení provozu na celé trati je plánováno na rok 2015. Odhadované náklady na výstavbu dosahují částky 2,5 miliardy eur. Investice pocházejí z několika zdrojů, kvůli výstavbě vysokorychlostních tratí se Maroko muselo zadlužit. Až bude provoz zahájen, počítá se s nasazením 17 patrových jednotek TGV Duplex francouzské výroby.

Počítá se s využitím řídicího systému DaVinci

Pro zvýšení výkonnosti železničního provozu byl společností Indra ve spolupráci s firmou ADIF vyvinut kontrolní řídicí systém DaVinci. Stalo se tak už v letech 2000 až 2004. Původně byla aplikace určena pro španělský systém vysoko-

rychlostní dopravy (zkratka AVE), ale později ho výrobce rozšířil pro všechny typy železničních sítí. Systém DaVinci je v dnešní době nejmodernějším řídicím systémem na železnici. Umožňuje plnou integraci všech procesů provozu na železnici a jako jediný systém tohoto druhu pracuje s veškerými daty o provozu, nevyjímaje v to ETCS a GSM-R.

DaVinci pracuje na základě technologií IBM. Systém je schopen pracovat s velkým objemem dat (například GPS či ERTMS) a sbírat data ze vzdálených zdrojů. Například dopředu vypočítává dobu zpoždění soupravy během cesty a umožňuje tak dispečerovi efektivní řízení provozu v reálném čase. DaVinci integruje a zpracovává veškeré informace dodávané ze zdrojů pracujících na základě již existujících různých technologií a přitom není třeba pořizovat další vybavení. Při jakýchkoli změnách tak není nutné měnit celý systém, což je nespornou výhodou. Tento systém by měl být uveden do provozu v dohledné době na trati Tanger – Casablanca a posléze jím bude řízena celá železniční síť Maroka.

HALINA MARŠÁLKOVÁ

KRÁTCE

SLOVENSKO

Ve ztrátových vlacích IC přibývá cestujících

Zájem o vlaky IC na Slovensku roste, proto jich jezdí více. V novém slovenském jízdním řádu je celkem 8 spojů IC spojujících Bratislavu, Žilinu a Košice. Navzdory opatrnému růstu počtu přepravených osob v září o 11 procent ale zůstávají IC vlaky ztrátové. Společnost ZSSK počítá se shodkem asi 4 milionů eur. Od ledna 2012 jsou IC vlaky na Slovensku komerční, čili jezdí na podnikatelské riziko dopravce. Vedení firmy zatím léčbu na ztrátovost produktu nenašlo.

MAĎARSKO

Jednotka Bzmot dostala retro nátěr

Motorová jednotka lehké stavby Bzmot dostala na konci minulého roku v Szolnoku nový lak v původním barevném řešení. Bzmoty (bězčka) jsou velmi rozšířenou řadou na maďarských lokálkách. Letos oslavují své 35. výročí ve službách MÁV. Tyto jednotky byly vyrobeny ve Studénce. První Bzmot byl do Maďarska dodán v prosinci 1977, poslední kus pak v roce 1986. Jednotka pořadového čísla 343 bude sloužit nadále v okolí Balassagyarmatu v Novohradské župě.

SRBSKO

Dočkáme se Traxxu také na Avalovi?

Od nového grafikonu zajíždějí na vybraných mezistátních rychlících do Rumunska maďarské lokomotivy řady 480 Traxx. Nápad se zalíbil i Srbům, kteří již vyslali čtyři své stroje vedoucí do Budapešti, aby se seznámili se strojem. Už proběhla i první zkušební jízda Traxxu 480.002 na srbských tratích. Jedním z možných vlaků, na nichž bychom v budoucnu mohli vidět Traxxy z Budapešti až do Bělehradu bez přepřahu, je proslulý spoj EC Avala jezdící z Prahy do srbské metropole.

JIHOAFRIKÁ REPUBLIKA

Miliardové objednávky pro příměstské vlaky

Konsorcium společností Alstom, Gibela Rail Transport a Actom bylo vybráno pro výrobu a dodávky příměstských elektrických jednotek pro Agenturu železniční osobní dopravy – Prasa v Jihoafrické republice. Kontrakt se v první fázi týká dodání 3 600 vozidel v celkové hodnotě 51 miliard randů (více než 110 miliard korun). První vozidla mají být dodána na začátku roku 2015.

ŠVÝCARSKO

Kvůli svátkům navýšili 68 tisíc míst k sezení

Na začátku a konci vánočních a novoročních svátků posiluje dopravu většina železnic včetně švýcarské společnosti SBB. Ta posílila spoje o 68 tisíc míst k sezení. Vedle posilových vlaků vypravila i 46 zvláštních posilových vlaků, které jedou jen několik minut před pravidelnými spoji, kterým mají pomoci při zvládnutí zvýšené frekvence. Nejvíce posilových spojů jelo mezi Curychem a Churem, z Bernu do Brigu a z Lausanne do Brigu. **(gak, acri, Pešť)**

Jaké hlavní změny přinesl jízdní řád 2013 v Rakousku?

Rakouské spolkové dráhy představily hlavní novinky v jízdním řádu 2013 mezi prvními z řady evropských železničních dopravců. Není se co divit – chtěly se zřejmě rychle pochlubit výrazným zkrácením jízdních dob. Díky zprovoznění nové vysokorychlostní tratě z Vídně do St. Pöltenu budou Railjety a vlaky ICE-T jezdit až 230 km/h. Cesta z Vídně do St. Pöltenu tak dnes trvá jen 25 minut, což je přibližně dvakrát rychlejší než autem po dálnici. Do jednotlivých destinací se zkrátí cestovní čas Railjetů přibližně o 15 až 30 minut.

Rychleji pojedou také pomalejší spoje InterCity, které v úseku mezi Vídní a St. Pöltenem zrychlí o 10 minut. Railjety nejen zrychlí, ale také rozšíří počet spojení mezi Rakouskem a Švýcarskem v každém směru o jeden vlak. Do Vídně tak jezdí nově pět Railjetů denně (dříve čtyři) a opačným směrem jsou zajištěny čtyři spoje (dříve tři).

ZKRÁCENÍ JÍZDNÍCH DOB RAILJETŮ ÖBB

Úsek	Nový cestovní čas	Úspora
• Vídeň – St. Pölten	25 minut	16 minut
• Vídeň – Linec	1 hodina 15 minut	19 minut
• Vídeň – Salcburk	2 hodiny 22 minut	23 minut
• Vídeň – Innsbruck	4 hodiny 15 minut	22 minut
• Vídeň – Feldkirch	6 hodin 8 minut	27 minut
• Vídeň – Bregenz	6 hodin 41 minut	22 minut
• Vídeň – Curych	7 hodin 44 minut	22 minut

Regionální vlaky jezdí dvoustovkou

Po DB Regio, která provozuje již několik let regionální spoje RegionalExpress mezi Mnichovem a Norimberkem rychlostí 200 km/h, zavedly také ÖBB nové, velmi

rychlé regionální (osobní) vlaky pro pravidelné dojíždění do zaměstnání. Deset vlaků je značeno jako REX200 – RegionalExpress 200, kde čísllovka znamená onu maximální rychlost nových osobáků. Po trase Vídeň – St. Pölten – Loos-



dorf – Melk – Pöchlarn – Ybbs – Amstetten jezdí v ranní špičce do Vídně a odpoledne opačným směrem. Díky vedení po nové rychlodráze uspoří až 19 minut. Zastaví také v nové stanici Tullner Feld (Tullnské pole), která je snadno dostupná z hustě obydlené oblasti kolem Dunaje (Tulln, Kremže).

Po náročných jednáních se zlepšilo také spojení Grazu se Salcburkem a Innsbruckem. Ve dvouhodinovém taktu jezdí 5 párů přímých vlaků Graz – Salcburk a dva páry přímých vlaků Graz – Innsbruck přes Seltztal. Přitom již od léta 2012 jsou na tuto relaci nasazeny komfortnější soupravy. Na druhou stranu došlo také k ně-

kterým omezením, například na tratích Vídeň – Šoproň – Záhřeb nebo Villach – Záhřeb. Také rychlík z Lince do Mnichova po vedlejších tratích přes Simbach je zrušen a nahrazen regionálními spoji.

Vídeňské hlavní nádraží konečně v provozu

Největší balík změn v regionální dopravě se dotkne Vídně. Na hlavní nádraží totiž začaly jezdit a zastavovat první (zatím jen regionální) spoje. Současně s tím byla uzavřena dosavadní provizorní východní část bývalého Jižního nádraží. Vlaky, které zde dosud končily, například z Bratislavy, byly přesměrovány na první zprovozněnou část hlavního nádraží. Některé spoje S-Bahnu byly upraveny, změnil se i názvy stanic, například dosavadní Südtiroler Platz se přejmenovala na Hlavní nádraží (Hauptbahnhof) a Wien Südbahnhof na Wien Quartier Belvedere. **PETR ŠTÁHLAVSKÝ**

Jídelním vozem 2419D kráčely dějiny evropských velmocí

Byl to obyčejný jídelní vůz, který brázdil koleje Evropy. Až do listopadu 1918, kdy právě v jeho útrobách oficiálně skončila první světová válka. Navždy měl připomínat triumf Francie nad Německem. O dvaadvacet let později se ale Adolf Hitler postaral o symbolickou odvetu a ve voze se podepisovala kapitulace znovu.

Fascinující, ale i smutný příběh jídelního vozu společnosti Wagon-Lits, který se stal rekvizitou obou světových válek, začal jedenáctého dne jedenáctého měsíce roku 1918 přesně v jedenáct hodin. Tehdy skončila první světová válka. Na mýtině nedaleko městečka Compiègne, asi 70 kilometrů severně od Paříže, stál tento vůz 2419D odpojený od zbytku soupravy vlaku francouzského maršála Ferdinanda Focha a v jeho útrobách podpisem kapitulace stvrdilo Německo konec do té doby nejstrašnější války dějin. Ve chvíli, kdy maršál Foch přijal z rukou německého státního tajemníka Matthiase Erzbergera podepsaný dokument, se tento vůz stal miláčkem francouzského národa.

Obět i nástroj propagandy

Jídelní vůz vyrobili v roce 1913 a nebyl ničím výjimečný. Jezdil po Evropě jako řada dalších a svým cestujícím poskytoval požitky z vyhlášené kuchyně společnosti Wagon-Lits, která byla tehdy na prostou jedničkou na trhu. Teprve v létě 1918 byl zabaven armádou, přestavěn na konferenční vůz a zařazen do Fochova vlaku. Jak výjimečnou roli sebral v dějinách 20. století, si francouzská vláda uvědomila až rok po skončení války. Až do podzimu 1919 totiž opět plnil funkci běžného jídelního vozu, než ho odkoupila francouzská vláda a uvedla do autentického stavu z 11. listopadu 1918. Jeho významu odpovídalo i umístění



SYMBOL. V konferenčním, původně jídelním voze 2419D podepsalo kapitulaci Německo a pak i Francie.

FOTO ARCHIV AUTORA

Ke konci druhé světové války byl vůz transportován do Ohrdrufu v Durynsku, kde se stal obětí spojeneckého bombardování.

a péče o něj. Po vystavení přímo v Paříži byl roku 1927 převezen do místa kapitulace, kde pro něj Francouzi vystavěli speciální halu. Až do roku 1940 jim připomínal vítězství nad Německem ve světové válce a zdálo se, že jeho historická úloha pro Francii skončila. Ale to byl omyl.

Dne 22. června 1940 přijel do Compiègne Adolf Hitler. Po bleskové válce Francie kapitulovala, takže cesta německého vůdce měla triumfální příchuť i ráz. Železniční vagon se rázem stal jeho nástrojem, jak se pomstít za potupu z roku 1918. Kapitulaci – tentokrát francouzskou – přijali noví páni Evropy cynicky opět na tomto místě a v tomto voze. Jakmile dosáhl Hitler svého, chtěl nechat vagon zničit. Záhy ale své rozhodnutí změnil, takže železniční vůz 2419D byl opět vystaven jako součást politické propagandy, tentokrát v Berlíně.

Smrt a znovuvzkříšení

Ke konci druhé světové války byl vůz transportován do Ohrdrufu v Durynsku, kde se stal obětí spojeneckého bombardování. Dílo zkázy dokonaly jednotky SS, které při ústupu za sebou zanechávaly „spálenou zem“. Z dřevěného vozu nezbylo prakticky nic. Zdálo by se, že tím historie nejslavnějšího kapitulacího vagonu skončila, ale francouzská vláda se rozhodla vytvořit jeho kopii. Odkoupila od společnosti Wagon-Lits jiný vůz, tentokrát s označením 2439D (opět z roku 1913), a nechala ho upravit a odvézt znovu do Compiègne. Turistům se tak může zdát, že historii proslavený vůz 2419D, ve kterém se podepisovaly hned dvě kapitulace velmocí a který se stal předmětem oslav i nenávisti národů, stále existuje.

VÁCLAV RUBEŠ

INZERCE



ČD travel, s.r.o., Na Příkopě 31, tel. 972 243 051–55. E-mail: obch@cdtravel.cz, lazne@cdtravel.cz, web: www.cdtravel.cz.
Pobočka: Praha hl. nádraží 972 241 861, provozní doba: pondělí–pátek 9.00–17.00 h

Důležité upozornění

Rekreace s příspěvkem

Cestovní kancelář ČD travel ve spolupráci s jinými cestovními kancelářemi vydává „Nabídku rodinné a dětské rekreace pro zaměstnance ČD, ČD Cargo a SŽDC“. V letošním roce bude nabídka vytištěna pouze jako informační leták se Závaznou objednávkou. Tento leták bude k dispozici na pracovišti (platí i pro zaměstnance ČD). Kompletní verzi barevného katalogu s detailními popisy a obrázky mohou zaměstnanci najít na internetu na www.cdtravel.cz v sekci „Pro zaměstnance skupiny ČD a SŽDC“. Nabídka bude distribuována ve dnech 17.–18. 1. 2013 a na internetu bude zveřejněna 20. 1. 2013.

Krásnou dovolenou přeje vaše ČD travel!



Česká republika

Luhačovice – wellness hotel Pohoda ****

Last moment (ušetříte 1 800 Kč) – TÝDEN PRO BOLAVÁ ZÁDA, termín: 20. 1.–10. 2. 2013

Cena: 8 000 Kč, nyní 6 200 Kč/os., ubytování ve dvoulůžkovém pokoji s vlast. soc. zařízením, TV/SAT, wi-fi, telefon. Cena zahrnuje: 7x ubytování, 7x polopenzi, 3x hydromasáž se zábal, 1x aromaterapeutickou masáž zad a šíje, 1x uvolňující masáž krční páteře, 2x infračervenou kabinu, volný vstup do wellness.



Česká republika

Liberec – hotel Babylon ****

VÝHODNÁ NABÍDKA PRO KLIENTY CK ČD travel, s.r.o.

Termín: 2. 1.–30. 4. 2013

Cena: 2 690 Kč/osoba/2 noci, dítě do 14 let ZDARMA v doprovodu dospělé osoby. Cena zahrnuje: 2x ubytování, 2x polopenzi, neomezený pobyt v aquaparku, lunaparku, iqparku, možnost ranního plavání od 8 hodin. Možnost prodloužení pobytu za příplatek 1 100 Kč/osoba/noc.



Slovensko

Piešťany – hotel Park ***

Last minute – ANTISTRES PROGRAM a BEAUTY – RELAX, Termín: 2. 1.–31. 1. 2013

Cena: 7 995 Kč, nyní 6 400 Kč/5 nocí (Antistres program) a 6 725 Kč, nyní 5 050 Kč/4 noci (Beauty a Relax). Cena zahrnuje: 5/4 nocí s polopenzí, Antistres program/Beauty a Relax, vstup do krytého bazénu s vířivkou a vodními atrakcemi, vstup do fitness, půjčení kola, fit program.



Slovensko

Piešťany – hotel Park ***

Last minute – SENIORSKÝ POBYT 55+, termín: 2. 1.–28. 3. 2013

Cena: 5 310 Kč/osoba/pobyt, původní cena 7 075 Kč. Cena zahrnuje: 5 nocí s polopenzí, orientační lékařské vyšetření, 1x klasickou masáž částečnou, 1x měkkou techniku s fyzioterapeutkou, 1x parafangozábal, 1x hydromasážní vanu, 1x oxygenoterapii, vstup do krytého bazénu s vířivkou a vodními atrakcemi, vstup do fitness, týdenní program pohybové aktivity, večery s živou hudbou.



Španělsko

Novinka

Mar Menor 55+

Jedinečná možnost koupání ve dvou mořích ve stejný den! Poznejte „Mrtvé moře Evropy“. Termíny odletů: 15. 4./22. 4./6. 5./13. 5./20. 5./27. 5.

Cena 9 990–11 490 Kč, více informací na www.cdtravel.cz. Cena zahrnuje: zpáteční letenku Praha – Murcia – Praha (včetně všech tax, poplatků a občerstvení během letu), 7 nocí ve 4* hotelu s PLNOU PENZÍ formou švédských stolů, transfer letiště – hotel – letiště, 1 x polodenní výlet, služby český/slovenský hovořícího delegáta, zákonné pojištění CK proti úpadku.

Lásku k železnici mu nesebralo ani drama na přejezdu

„Hlavně ze mě prosím nedělejte žádného hrdinu. Při té nehodě určitě jiní zařizovali víc,“ říká Miroslav Ofukaný, strojvedoucí DKV Praha, oceněný u příležitosti Dne železnice 2012. Faktem ale je, že při dotyčné mimořádné události byl sám raněn a v tomto stavu pomáhal dalším zraněným.



NEHODA. Po střetu na přejezdu upadli strojvedoucí do bezvědomí. FOTODIČR

Stalo se to 12. října 2011 na trati Kolín – Ledčecko, konkrétně mezi Ratboř a Bečváry. Strojvedoucí Miroslav Ofukaný právě doháněl mírné zpoždění odpoledního osobního vlaku 22208 ve směru od Kolína. Když okem sledoval pomalu jedoucího řidiče nákladního automobilu blížícího se k pučerskému přejezdu, zdálo se mu, že řidič zastaví. Nezastavil, asi blížící se vlak přehlédl. Čtyřiadvacetitunový motorový vůz nabral jeho zadní část.

Když mě překládali na rentgen, cítil jsem, jak se na tvrdé podložce do mě zapichují jehličky střepů, které jsem měl všude napadané.

Probral se na schodech Miroslav Ofukaný si pamatuje, že se po nárazu probral z bezvědomí na schodech v nástupním prostoru. Vůz se v té chvíli na mírném spádu stále pohyboval, takže strojvedoucí jako první věc musel najít ve střepích z rozbitého čelního skla klíče od zadního stanoviště, aby tam zatáhl ruční brzdu – ta přední byla poškozená. Vlakvedoucí Luboš Mašek zavolal sanitku a hasiče, kteří přijeli prakticky ihned. Z celé té události si Miroslav Ofukaný vzpomíná ještě na rentgen v kolínské nemocnici. „Když mě na něj překládali, cítil jsem, jak se na tvrdé podložce do mě zapichují jehličky střepů, které jsem měl všude napadané,“ říká a směje se. Na



jeho zdraví se naštěstí nehoda nepodpsala, z nemocnice ho po neurologickém vyšetření propustili už druhý den. Do dejme ještě, že i řidič nákladního automobilu, který vše zavinil, nebyl zraněn. To motorák číslo 810.588 dopadl mnohem hůř.

Starost o Hurvínka je vlastně radost Strojvedoucí Ofukaný, který odmítá označení hrdina, patří mezi velké fanddy železnice. Udržuje a občas i řídí historický motorový vůz Hurvínek M 131.1515. Ten jezdil v tehdejší strojové stanici Pečky dlouhá léta coby provozní záloha za řadu 810. „Když měl velký motorák revizi a vezl se do Prahy, tak na Zásmyky a Bečváry jela stojedenatřicítka, protože tam byla menší frekvence, ostatně dnes už tam ani vlaky nejezdí. V Pečkách se o vínově červený motoráček staral hlavně Pavel Beránek a celé to držel Jenda Krulický,

MIROSLAV OFUKANÝ Vyučil se mechanikem motorových kolejových vozidel v učilišti Nymburk. Po vojně (1971) přešel do autodílny v AŽD Kolín. Po svatbě si našel místo strojvedoucího mimo ČSD v podniku Zempe Bečváry, kde jezdil na posunu s Prasátkem T 212.0. V září 1983 odešel pracovat do strojové stanice Pečky, přímo do turnusu. Od té doby je věrný motorovým vozům u ČSD, dnes ČD. V současnosti pod domovskou PJ Kolín jezdí hlavně s Regionovými v obvodu Kolína a s Katry řady 854 do Trutnova. Bydlí v Bečvárech.



Miroslav Ofukaný jezdí především na trati Kolín – Ledčecko. FOTO AUTOR (2x)

to je hlavní zachránce patnáct-patnáctky,“ vypráví o své zálibě strojvedoucí. Dneska je Hurvínek úředně ve stavu DHV Lužná u Rakovníka. V Kolíně, kde ho mají pod střechou, se o něj starají tak, aby v případě potřeby vyjel při nostalgických jízdách, nejvíce v Praze-Braníku, ale třeba i u akcí jako Flora Olomouc.

Příjemné vzpomínky na Pečky Než nastoupil Miroslav Ofukaný v Pečkách do turnusu, musel samozřejmě absolvovat dílnu, závěk, kolečko u vozmistrů, elektrikářů, zámečníků. Tamní lokálka s rameny do Kouřimi, Zásmyk a Bečvár mu učarovala, a to nejen nádhernou scénérií okolo Chotutic. V tamních ostrých obloucích se prováděly pojezdové zkoušky vozů řad 843, 814 nebo i Hliníků 471 (CityElefantů). „Na těch jsem sloužil coby pilot, jezdilo se pěti- a desetikilometrovou rychlostí v nejostřejším oblouku v Plaňanech na přejezdu okolo uhelných skladů. Krásné bylo, když byl oblouk mokrá, a protože to bývalo na podzim, tak vyběhlo asi pět maníků s hadry a otíralo koleje, aby byly suché. Lega jezdila i na šoupáku. Jednou jsem měl velký problém vytáhnout Veesák s uhlím v Zalesanech, do kopce bylo těžké se vůbec vyhrabat, i když jsem nechal hytlák dole. Někdy jsem tak musel jezdit na vícekrát,“ vzpomíná.

Výčet lokomotiv z Peček by byl dlouhý – od zálohy T 334. o přes manipulák 423.0 a T 444.1, Hektory T 435.0 až po nová Lega 704 a 708 s programovatelným předtápěním. „Všechno jsme si dělali sami. Například když odešlo těsnění pod hlavou, byl tam autogen, elektrická svářečka, vrtačka, soustruh, výheň,“ vzpomíná s nadšením a dodává, že v Pečkách to bylo prostě nádherné.

MARTIN NAVRÁTIL

POŠTA

Dálkové vlaky v Hranicích na Moravě

Od začátku platnosti jízdního řádu 2013 je ve stanici Hranice na Moravě zavedeno zastavování vybraných vlaků linky (Varšava – Ostrava – Břeclav – Vídeň/Bratislava). Jedná se o spoje EC 102/103 Polonia, EC 104/105 Sobieski, EC 130/131 Varsovia, EC 106/107 Comenius a vnitrostátní Ex 530/531 Helfštýn. Dosud zde všechny vlaky relace Bohumín – Břeclav projížděly, což velmi ztěžovalo dostupnost stanic ležících na trati 330 Přerov – Břeclav ze směru Valašské Meziříčí/Vsetín. Vlaky předmětné linky plní dvojí přepravní funkci. První funkcí je zajištění mezinárodního železničního spojení v relaci Varšava – Ostrava – Vídeň, popř. Varšava – Ostrava – Bratislava – Budapešť. Druhou funkcí je zajištění vnitrostátního železničního spojení především mezi městy ostravské průmyslové aglomerace, krajským městem Zlínem, uherskohradištským regionem, Hodonínem a Břeclaví, která je důležitým přestupním uzlem, ale i pro vnitrostátní dopravu např. v relaci Vsetín – Uherské Hradiště.

JIŘÍ ZAJÍČEK

ČD Cargo obhájilo celní certifikát AEO

Rozhodnutím Celního ředitelství České Budějovice, jako věcně a místně příslušného správního orgánu Celní správy ČR, získala společnost ČD Cargo 24. září 2009 nejvyšší stupeň osvědčení AEO (Authorized Economic Operator – Oprávněný hospodářský subjekt) – „Zjednodušené celní postupy/Bezpečnost a zabezpečení“. ČD Cargo bylo tenkrát v čele železničních dopravců, kteří nově vzniklý celní certifikát kvality získali, a obdrželo osvědčení AEO jako teprve třetí železniční subjekt v Evropě. V roce 2012 proběhlo následné prověřování dodržování podmínek osvědčení. Několikaměsíční úsilí pracovního týmu AEO bylo završeno pozitivním výsledkem a 1. listopadu 2012 byla obhajoba Celní správy ČR potvrzena. VLADISLAV TOLAR

Přehledka videofilmů železničářů z FISAIC

Již 8. ročník česko-slovenské přehlídky videofilmů železničářů-amatérů FISAIC se konal v České Třebové. Mezi odborníky, kteří kvalitu filmů posuzovali, patřili Ladislav Munk, profesionální režisér a scenárista z Bratislavy, a Miroslav Tuščák, hlavní metodik neprofesionálního filmu v ČR. Jednou z překvapivých prací byl snímek Petra Chmely, který přesvědčivě zdokumentoval úsilí jednoho amatérského archeologa o nalezení centra někdejší Velké Moravy pomocí speciální radiem řízené helikoptéry s kamerou. Helikoptéru si vyrobil onen amatérský archeolog sám! A princip jeho způsobu hledání? Pomocí snímků vyhodnocuje změny barev půdy a tím zjišťuje dávno lidskou činnost ve snímání lokalitě. Centrum Velké Moravy se podle něj nachází u kopce Náklo, asi 10 km od Mikulčic. Snímek bude jistě zařazen do kolekce Zemského svazu FISAIC ČD pro blížící se 25. ročník soutěže FISAIC film a video v bavorském Schönaun am Königssee.

Slovenské železničáře zastupovaly například snímky, jejichž motivem bylo jak citlivé zobrazení duševna umírající matky (Houslisty), tak i vzpomínky Edity Grossmannové, židovky vězněné v koncentračním táboře Osvětim-Březinka, prolutné působivými fotografiemi z tábora (Koleje smrti). Experimentální snímek Quo vadis, euro? zase vtipně naznačoval možný vývoj jednotné evropské měny. Ani čeští autoři se nebáli filmařsky obtížných námětů. Třeba Danuše Kubátová s manželem snímek Loď Visla zachytila při výletu seniorů z domova důchodců po Labi opravdově nadšení, radost a dojmy účastníků. Miroslav Vorel zdokumentoval mezinárodní výstavu modelové železnice FISAIC v Lužné u Rakovníka v září 2011 a Zdeněk Patzenhauer vtipně zachytil práci novopečeného zahradníka při zastřihování stromů. Eduard Pech představil snímek Jak se tvoří film ve 3D a filmařská skupina Šmerhová, Rozumek, Malošík prezentovala vtipný jednodinutový hraný film s názvem Pasticčka. IVO LANÍČEK

Dopisy jsou redakčně upraveny a kráceny.

KŘÍŽOVKA

M. de Unamuno (1864–1936) – španělský spisovatel a filozof: JEN HLUPÁK MŮŽE ŽÁRLIT, PROTOŽE ... (dokončení v tajence).

POMŮCKA: ANUS, TOTEN	POBIDKA	KRAJINA POD HORAMI	ZAHRNUT (V NĚCÉM)		RÝNSKÝ CLUN	OBDOBÍ STA LET	ROSTLINA KRVAVEC	STARO- GERMÁN	JEMNÁ BAVLNĚNÁ TKANINA		VEŘEJNÁ OŠTUDA	OBEC NAD DOUBRAVOU	2. ČÁST TAJENKY	AUTOMATIZ. OBCHODNÍ SYSTÉM (ZKR.)		SKUPINA CYKLISTŮ	KOPIE	ODHAD VÝSLEDKU	UDRŽETÍ V TAJNOSTI	PANELOVÝ DŮM (HOVOR.)	PŘÍBUZ- NOST (ODBOŘNĚ)
FILIPÍNSKÁ SOPKA				RADIO- AKTIVNÍ PRVEK					VYTRVALÁ LUČNÍ TRAVINA						POHANA						
TENISOVÝ ÚDER				KORÁLOVÉ OSTROVY					KRUH						NÁHROBNÍ NÁPIS						
NAŠE POLITICKÁ STRANA				VELKÁ NÁDOBA					LATINSKÝ STÁRENA						LOSOSO- VITÉ RYBY						
				SKLAD					NOČNÍ PTÁK						ŠLEHANÝ POKRM						
	PLAZ				OBRUBA				SVÁZEK OBLÍ					HAFAN				1. ČÁST TAJENKY			
	HUDEBNÍ TV KANÁL				NIKOLÍ MRTEV				ZNOJ					ŘÍMSKÝ 549				ČESKOSL. ST. NORMA			
3. ČÁST TAJENKY													Á				NEBOLI				
PORUŠOVAT OKRAJ (TKANINY)							NEDÁVNĚ VZNIKLA					BIOGRAF					NEPOHY- BOVAT SE				
MAJÍCÍ BARVU VINA							JIHO- EVROPAN					SARMAT					VÝKLENEK VE ZDI				

AUTOR PETR HAJNÍŠ



Jak se slovinský Maribor dostal do Guinnessovy knihy rekordů

PROCHÁZKA V DEŠTI. Historické centrum druhého největšího města Slovinska vznikalo už od 13. století. Několik set let bylo toto území součástí stejného soustátí jako Čechy nebo Morava.

FOTO PROFIMEDIA

Mezi největší kuriozity slovinského Mariboru patří víno ze čtyři sta let starého keříku, který navzdory svému věku stále rodí plody. Však se kvůli tomu dostal i do Guinnessovy knihy rekordů. Vína je ovšem tak málo, že se nedá ani koupit. Rozdává se proto nejvzácnějším návštěvám, které do města zavítají.

Víte, jaké je druhé největší město Slovinska? Přece Maribor v Dolním Štýrsku, který dříve obývali hlavně rakouští Němci a svůj dnešní ryze slovanský charakter získal až v časech společného státu Slovinců s Chorvaty, Srby a dalšími národnostmi, pro který se většinou žilo pojmenování Jugoslávie.

Pendolino do Lublaně

Přes nádraží v Mariboru projíždějí roztomilé třívozové jednotky Pendolino, které jsou velmi podobné těm u Českých drah. Můžete se v nich svést – za zvláštní tarif v kategorii IVS – do Lublaně, kde jejich trasa končí. Vlakem EuroCity se z Mariboru zase dostanete na jednu stranu do Záhřebu, na druhou do Vídně. Je ovšem pravda, že oproti stavu před několika lety se počet spojů snížil.

Přes nádraží v Mariboru projíždějí roztomilé třívozové jednotky Pendolino, které jsou velmi podobné těm u Českých drah.



Železničářskou zajímavostí jsou elektrické jednotky Desiro. FOTO PROFIMEDIA

Co se týče železničních vozidel ve Slovinsku vůbec, můžeme upozornit na mohutné francouzské elektrické lokomotivy řady 363. Stranou zájmu by neměly zůstat ani italské elektrické lokomotivy řady 342 od výrobců Osgen a Pistoiesi nebo známé moderní stroje Taurus. Mimo to jezdí na regionálních spojích Slovinských železnic třeba i elektrická Desira, která známe z některých našich tratí v dieselové podobě. Je jen škoda, že řada regionálních vlaků je silně posprejovaná.



DO LUBLANĚ. Mezi Mariborem a hlavním městem se můžete svést Pendolinem ve slovinských barvách, ve kterém platí zvláštní tarif. FOTO AUTOR (3x)

Historie stará osm století

Úplně první písemná zmínka o Mariboru pochází už z roku 1204. Pojmenování vycházelo z německého názvu hradu Marburg. V době, kdy Rudolf Habsburský zvítězil nad Přemyslem Otakarem II., nastal prudký rozvoj města, které zůstalo pod kontrolou rakouských Habsburků až do roku 1918. Před první světovou válkou tvořili populaci města z osmdesáti procent Rakušané, ale jeho okolí bylo osídleno téměř výhradně Slovinci.

MARIBOR V KOSTCE

Druhé největší slovinské město má rozlohu 148 km², žije zde asi 113 tisíc lidí. Před první světovou válkou asi 80 procent obyvatel tvořili rakouští Němci, po vzniku Jugoslávie zde začali dominovat Slované. Maribor dnes představuje důležitou dopravní křižovaku, s hlavním městem Lublaní ho spojují například přímé vlaky Pendolino. Do nedalekého Rakouska jezdí dva spoje EuroCity (na trase Vídeň – Záhřeb), šest regionálních vlaků denně zajišťují i do rakouské stanice Siefeld-Strass. Do roku 1996 zde vyráběli autobusy pro území tehdejší Jugoslávie v podniku Tambus Maribor.

Po první světové válce byl Maribor nárokován Rakouskem. Jelikož bylo město v rukou ozbrojených slovinských slo-žek a okolní území bylo osídleno z drtivě většiny slovinským obyvatelstvem, bylo město uznáno za součást Království Srbů, Chorvatů a Slovinců (pozdější Jugoslávie). Během druhé světové války začalo vysídlování Slovinců ně-



SYMBOL TRAGÉDIE. Na Hlavním náměstí objevíte i morový sloup, který připomíná, že v 17. století vymřela na tuto nemoc třetina obyvatel města.



Ekonomické problémy země zatím nejsou v ulicích příliš vidět.

Při toulkách městem

Maribor je obklopen krásnou přírodou, především východním výběžkem Alp nazvaným Pohorje, kam se lze dostat městským autobusem, a na straně druhé obrovskými vinicemi a řekou Drávou. Až tam budete, zajděte se podívat do říčního přístavu Lent. Při jeho renovaci zde objevili starý keřík vinné révy. Později zjistili, že jde o rostlinu starou asi čtyři století. Vzhledem k tomu, že se jedná o nejstarší vinnou révu, která stále rodí, je zapsána v Guinnessově knize rekordů. Slavnostní sklizeň z keře se odehrává vždy v říjnu a získané víno dostávají ochutnat významné návštěvy na radnici. Maribor je také známý svými rozsáhlými podzemními vinnými sklepy, do kterých se jako turisté můžete podívat.

Při vycházce po městě najdete různé galerie, muzea, ale také druhou největší univerzitu ve Slovinsku. Mezi nejvýznamnější památky patří gotická katedrála z 12. století, zámek a renesanční radnice z 15. století. Maribor má dvě důležité náměstí – je to Glavní trg (Hlavní náměstí) a Slomškov trg (Slomšekovo náměstí). Na Hlavním náměstí je nepřehlédnutelný morový sloup, který má připomínat tragédii ze sedmnáctého století, kdy jedna třetina obyvatel zemřela na tuto zákeřnou nemoc. Na tomto náměstí se nachází také krásně opravená renesanční radnice. Naopak na nedalekém Slomškově náměstí je k vidění pomník postavený jako vzpomínka na známého mariborského biskupa Slomška.

Při prohlídce města se návštěvníci z Čech a Moravy cítí většinou jako doma, neboť jejich kroky vedou ulicemi s názvy jako Tabor, Masarykova či Slovinska. V posledním případě ale neplést – Slovanska ulice je Slovinská ulice a Slovinci, kteří si říkají ve své řeči Slovinci, mluví slovensky čili slovinsky.

MARTIN HARÁK