



FOTO PIXMAC A JV

V Pendolinu si můžete objednat teplé jídlo přes web

Od pondělí 4. února rozšířily České dráhy možnosti palubního portálu spojů SuperCity Pendolino. Cestující, který chce během své cesty nejrychlejším domácím vlakem využít nabídky bistro oddílu, ho už nemusí fyzicky vůbec navštívit. Stačí jen, když si na svém notebooku, tabletu či chytrém telefonu otevře stránky palubního portálu Pendolina a vybere si z kompletní nabídky pokrmů a nápojů. Stevardi mu poté doručí objednávku přímo až na jeho místo zcela zdarma.

Řešíte často ve vlaku dilema, zda opustit své místo i zavazadla, abyste utišili svůj hlad či chuť v jídelním voze? Ve spojích SC Pendolino vás už tato otázka nemusí trápit. Palubní portál nyní nově nabízí přehledný výběr gastronomických produktů, které vám během jízdy obsluha doručí přímo na vaše místo! Vybrat můžete z několika snídanových menu, polévek, hlavních jídel, alkoholických nápojů, sezonních nabídek i širokého výhodného menu. Stačí jen vybranou položku vložit do virtuálního nákupního košíku a vyplnit kontaktní údaje, aby vás stevardi či stevardky mohli přesně lokalizovat.

Přineseme jídlo do dvaceti minut
Cestující musí ovšem při objednávce uvést číslo sedadla a číslo vozu v konkrétním vlaku (tyto údaje jsou na jízdním dokla-

VÝBĚR Z NABÍDKY

Polévky: zakarpatský boršč, gulášová polévka, hovězí vývar
Hlavní jídla: farmářská pečená zebra v pikantní marinádě, farfalle s tomaty, špenátem a parmazánem, svíčková na smetaně s houskovým knedlíkem
Saláty: trhaný ledový salát à la Caesar s dresinkem



du), cílovou stanici, kontaktní e-mail a způsob platby. Pro uhrazení konzumace je totiž možno využít kromě hotovosti také platební kartu, a to prostřednictvím přenosného platebního terminálu. Odeslaná objednávka se bezdrátově prostřednictvím palubní sítě přenesla na tablet

→ Pokračování na straně 3

obsluhy bistro oddílu. Garantovaná doba pro doručení konzumace na místo cestujícího je maximálně 20 minut. Za donášku na místo nezaplatí zákazník ani korunu navíc. On-line objednávky byly spuštěny na základě spolupráce s výhradním poskytovatelem cateringových

služeb ve vlacích Českých drah – společnosti JLV. Tento systém má oslovit zejména cestující, kteří by rádi využili gastronomických služeb v Pendolinu, ale nemohou či nechťejí z různých důvodů opustit své místo. „Vycházíme tak vstříc lidem, kteří například chtějí mít svá zavazadla stále pod dohledem,“ vysvětluje Jan Valeš, ředitel pro obchod a marketing JLV. Typické to může být i pro cestující, kteří jedou sami. Novinka jistě zaujme také rodiny s dětmi, které se tak nebudou muset s ratolestmi přesouvat do bistro oddílu a hledat společné místo.

Speciální obaly proti chladnutí
Důležitým faktorem pro plnohodnotnost služby je volba servisovacích nádob. Speciálně pro tuto službu byly proto vyvinuty jednorázové obaly opatřené víkem proti chladnutí, které stevard bezpro-

středně před konzumací odstraní. Součástí obalu je také jednorázový příbor a ubrousek. I nadále zůstane v provozu také minibar, jehož obsluha nabídne zejména drobné pochutiny, teplé a studené nápoje. O možnost občerstvení tak nebudou ochuzeni ani cestující, kteří nemají k dispozici žádné zařízení s technologií wi-fi nebo se rozhodnou teprve při pohledu na nabídku minibaru.

Pokročili on-line objednávkový systém, který umožňuje donášku plnohodnotného teplého (!) jídla až na místo klienta, je v českých vlacích naprostou novinkou. Tato služba je srovnatelná jen se systémem objednávek prestižních leteckých společností v moderních letadlech. Palubní portál Pendolina se tak stává nejen prostředkem k zábavě, ale šetří i kroky a čas cestujících.

VÁCLAV RUBEŠ

Poděbradská restaurace Charlotte se opravdu povedla

Restaurace a kavárna Café Charlotte, kterou najdete v prvorepublikové funkcionalistické nádražní hale v Poděbradech, by se stejně dobře vyjímal na lázeňské kolonádě. Podnik se nachází v jedné z nejhezčích částí budovy, v rondelu, z něhož je hezký výhled do lázeňského parku, na pramen minerální vody nebo na přednádražní ruch. Nutno říci, že tato nádražní restaurace se vymyká obecnému vníma-

ní těchto podniků. Nese jméno po manželce prvního československého prezidenta a na jídle či pití si tu – jak jsme se přesvědčili na vlastní útroby – jistě pochutnáte. Žádný přemrštěný, nepřehledný výběr, ale pár „tutovek“ hlásících se zejména k české kuchyni. Káva Julius Meinl si prý už za nedlouhou dobu existence podniku vydobyla pověst té nejlepší v Poděbradech.

→ Pokračování na straně 3

Našimi spoji loni cestovalo 169 milionů lidí

Zájem o cestování po železnici v Česku roste. Potvrzují to i výsledky za loňský rok, kdy počet cestujících, kteří se rozhodli využít vlaků Českých drah, vzrostlo více než tři miliony ve srovnání s rokem 2011. Stalo se tak navzdory nástupu konkurenčních dopravců v dálkové dopravě. České dráhy zaznamenaly rostoucí zájem o cestování v dálkové i mezistátní dopravě. Větší poptávka cestujících je také v segmentu příměstské dopravy některých aglomerací, především v Praze.

Počet přepravených osob	
rok 2012	168,787 mil.
nárůst	+ 3,035 mil.

Regionální doprava posiluje tam, kde je dostatečná poptávka, do provozu byly uvedeny nové vlaky a byly nabídnuty vylepšené jízdní řády, například zavede-

ním nových přímých spojů. Vlaků Českých drah loni využilo celkem 168,787 milionu cestujících.

Na každého obyvatele tak v průměru vychází sedmnáct jízdy ročně. Z celoevropského hlediska se rozhodně nemáme za co stydět, neboť Češi využívají železnice ke svým cestám podobně často jako Francouzi, Belgičané nebo Nizozemci. S velkým náskokem vedou tabulku mezi novými členy Evropské unie. V žebříčku celé Evropy pak ČR uzavírá první třetinu všech členských zemí. (tis)

Domácí železniční průmysl hledá oporu

Generální ředitelka sdružení ACRI Marie Vopálenská volá po politické podpoře.

STRANA 3

Bastardi – příběh česko-německých dřičů

Letos je jim přesně 25 let a stále jsou nepostradatelní. Kdy přijde čas jejich odpočinku?

STRANA 4

Strašní domky jako vzpomínka na historii

Kdysi jich stávalo u každé tratě nepočítaně. Dnes jsou už jen němými svědky dávných časů.

STRANA 10

Plechové tabule na vozech nahradily diody

Informační systémy ve vozidlech se objevily již v roce 1997. Od té doby se změnily k nepoznání.

→ VNITŘNÍ DVOUSTRANA 6–7



NABÍZÍME

Cestujte výhodněji
nočními vlaky

Patříte mezi ty, kteří využívají k cestám po Evropě nočních spojů a rádi byste cestovali pohodlně za příznivou cenu? Pak určitě přivítáte nabídku Českých drah, která přináší akční ceny jízdenek na noční vlaky vyšší kvality CityNightLine. Každý cestovatel tak může ocenit, že svůj pobyt začne svěží, odpočatý a po dobré snídani.



V období od 18. 2. 2013 do 10. 3. 2013 je možné zakupovat jízdenky na všechny vlaky CityNightLine za výrazně zvýhodněnou cenu u všech mezinárodních pokladen. Jízdenka do lehátkového oddílu se tak dá pořídit již od 39 eur (999 Kč), ale možnosti dle požadavků cestujícího je daleko více a kompletní informace k akční nabídce na noční vlaky vyšší kvality CityNightLine najdete na www.cd.cz. U přímých vlaků CityNightLine z České republiky i zpět je další novinkou možnost kupovat jízdenky také přes eShop ČD, kde budou v prodeji jízdenky za akční ceny a po skončení akce jízdenky za standardní ceny (SparNight). Výhodou je, že jízdenky v sobě již zahrnují ubytovací příplatek (lehátko, lůžko Economy nebo lůžko Deluxe). Nabídka je kontingentní (má omezený počet míst), proto neváhejte a zakupte si jízdenky s dostatečným předstihem!



A kam se s vlaky CityNightLine dostanete? Kvalitně vybavené ubytovací soupravy zajišťují spojení mezi Německem, Dánskem, Švýcarskem, Rakouskem, Francií, Itálií a Českou republikou. České dráhy ve spolupráci s německým dopravcem Deutsche Bahn provozují několik těchto přímých spojů, konkrétně z Prahy odjíždí denně vlak EN 456 do Berlína (na cestě zpět vlaky příjíždějí do Prahy jako EN 457 a 459), ve kterém je možné využít přímých vozů CityNightLine na cesty do Německa, Švýcarska, Nizozemska a Dánska.

Posilujeme spoje na
šampionát v biatlonu

Nové Město na Moravě se od 7. do 17. února stane dějištěm Mistrovství světa v biatlonu. Pořadatelé počítají s velkým zájmem veřejnosti, nemalý počet návštěvníků zamíří na závody i vlaky. České dráhy ve spolupráci s organizátory vypraví mimořádné osobní vlaky o víkendech a ve dnech závodů posílí větší pravidelných spojů mezi Žďárem nad Sázavou, Novým Městem na Moravě a Tišnovem. Ve všední den pojedou ve špičce osobní vlak každou hodinu, o víkendu každé dvě hodiny. Navíc v sobotu 9. a 16. a v neděli



10. února pojedou mimořádné vlaky v 19.40 ze Žďáru nad Sázavou a ve 20.06 z Nového Města na Moravě. O víkendech posílí národní dopravce i vybrané osobní vlaky z Havlíčkova Brodu a zpět a také rychlíky mezi Prahou a Brnem zastavující ve Žďáru nad Sázavou. Pro případné zájemce o cestu ma Mistrovství světa v biatlonu dodáváme, že jedna z nejkratších přístupových tras na závodistiš vede od zastávky Nové Město na Moravě zastávka.

(tis, red)



Železnice nejsou jen vlaky a nádraží, ale především lidé. Je všeobecně známo, že lidé od železné dráhy nezkaží žádnou zábavu a dokážou výtečně pobavit nejen sami sebe, ale i své nejbližší a přátele. Ostatně kdo navštívil poslední lednovou sobotu Národní dům v Praze na Vinohradech, mohl se v tomto tvrzení jen ujistit. Parkety na jednadvacátém tradičním plese železničářů rozhodně nezely prázdnotou.



V PLNĚM LESKU. Ples nevynechali ani významní představitelé české železnice. Hosty přivítal výkonný ředitel pro personální záležitosti ČD Pavel Švagr společně s gen. ředitelem SŽDC Jiřím Kolářem a prezidentem UŽŽ Stanislavem Trojanem. Nechyběl ani gen. ředitel VUZ Antonín Blažek a řada dalších osobností. FOTO 2M

Číslovka na začátku plesu naznačuje, že již odrostl dětským střevíčkům a jako každá mladá dáma má svoje nezaměnitelné kouzlo. To potvrdil i velký zájem tanečníků, pro které byl připraven bohatý program ve všech třech sálech Národního domu a nově také v baru U lokálky. Na své si přišli vyznavači různých tanečních kreací, neboť jako obvykle nabízel každý sál svůj význačný hudební styl.

Klasiku v Majakovském sále zastupoval Big Band Felixe Slováčka a jako půlnocní host vystoupil stále mladý Josef Laufer, program zakončil již tradičně orchestr mercury praha. V Raisově sále mohli hosté vychutnat popovou hudbu v podobě Mini bandu Martina Pešla, The Beatles Revival Bandu a konec patřil diskotéce Jiřího Linky, která patří ke každoročně vyhledávaným parketům na plese železničářů.

Ve Společenském sále pak hrála ryze česká muzika v podání Marcely Králové a cimbálové muziky Studánka. V baru

U lokálky to roztočili Frajeři z galerky a pauzy vyplňoval harmonikář písničkami na přání.

Zaujal vtíp řečníků
i profesionální tanec

Každý si tak mohl zvolit sál podle svého vkusu, ale slova nepovolanějších v hlavním sále si nenechal ujít snad nikdo. Uvítací proslovy přednesli představitelé organizátorů, za České dráhy výkonný ředitel pro personální záležitosti Pavel Švagr, za Správu železniční dopravní cesty generální ředitel Jiří Kolář a za Unii železničních zaměstnanců její nový prezident Stanislav Trojan. Vtip a příjemná slova řečníků záhy vystřídal předtančení taneční školy Astra Praha, které do Majakovského sálu přilákalo většinu plesových hostů. Celým plesovým večerem provázel herec a moderátor Martin Brožek. A byl to opravdu ples železničářů, protože rovným dílem byli zastoupeni jak zaměstnanci Českých drah, tak Správy železniční dopravní cesty a samo-

zejména také odborových svazů. Přijeli zástupci zahraničních odborových svazů a někteří již po několikáté, což vypovídá o tom, že ples má vynikající úroveň a lidé se na něj rádi vracejí.

Mnozí vydrželi až
do brzkých ranních
hodin a rozcházel se
na první vlaky.Vstup zdarma
jako příjemné překvapení

Samozřejmě nejen pro zahraniční hosty, ale i pro mnoho zaměstnanců je ples velkou společenskou událostí, kterou si nenechají ujít. Tentokrát si dokonce pořadatel plesu – Unie železničních zaměstnanců – pro hosty připravil překvapení

v podobě bezplatných vstupenek. Tradičně bylo zajištěno oblíbené fotografování a zájemci si tak mohli odnést originální fotografie (jak jinak než se železničním nádechem) s rámečkem a obálkou, které jsou milou vzpomínkou na ples. Stejně tak nechyběla ochutnávka kvalitních vín z Adámkova vinařství.

O tom, že si hosté ples užili, svědčí i to, že se mnozí vydrželi bavit až do brzkých ranních hodin a rozcházel se na první vlaky. Všem to byl ples železničářů, takže přijet na ples vlakem bylo nejen stylové, ale vyřešilo to nejen jeden problém s parkováním a umožnilo hostům ochutnávku vynikajícího vína. Závěrem zbývá poděkovat pořadatelům a také sponzorům a samozřejmě i samotným návštěvníkům, protože čím by byl ples bez tanečníků a usměvavých tváří bavících se hostů.

ELEN MÁTEOVÁ



Další fotografie najdete na stránkách zeleznicar.cd.cz.

Železniční průmysl patří mezi významné tahouny české domácí ekonomiky. Celé řadě firem se daří pronikat nejen na tuzemské, ale i na zahraniční trhy, i když situace není nejružovější. Na konci každého roku na nejúspěšnější firmy z oboru čeká ocenění v podobě výročních cen Asociace podniků českého železničního průmyslu (ACRI). Přijeli jsme za generální ředitelkou této asociace Marií Vopálenskou, abychom se zeptali na podrobnosti.

Proč vůbec vznikla Asociace podniků českého železničního průmyslu? A kdo jsou její členové?

ACRI představuje asociaci sdružující podniky českého železničního průmyslu, současně je to národní člen UNIFE – Evropské asociace železničního průmyslu. Byla založena již v roce 1995 a v současné době má tři základní pilíře činnosti. Prvním je podpora a lobbvání zájmů železničního průmyslu a železnice. Zásadní pro nás je projednávání rekodifikace zákona o dráhách, příprava čtvrtého železničního balíčku a evropská legislativa týkající se železnice. Druhým pilířem je Centrum technické normalizace, které zajišťuje úkoly při tvorbě ČSN včetně mezinárodní spolupráce při tvorbě technických norem v oblastech týkajících se železničního sektoru. Třetím je exportní podpora členských firem. Členy ACRI jsou společnosti působící například ve vývoji, konstrukci, výrobě a opravárenství kolejových vozidel, ale také výstavbě železniční infrastruktury, dodávkách zabezpečovacího zařízení, informačních systémů či ve výzkumu a zkušebnictví a řadě dalších činnostech. Jde takřka o padesát firem.

V jakém stavu se podle vás nachází český železniční průmysl v dnešní době?

V současné době jsou možnosti veřejných rozpočtů ovlivněny hospodářskou krizí, což vede k určitému pesimismu ohledně dalších investic do železnice. Na druhou stranu však nelze dlouhodobou strategii rozvoje odvětví stavět na krátkodobých výkyvech hospodářských cyklů. Firmy sdružené v ACRI zareagovaly na celosvětovou krizi před čtyřmi lety vyšší efektivitou. Hledaly úsporná opatření a eliminovaly rizika rozložením zakázek mezi exportní a tuzemské dodávky. Naším členským společenstvem se dařilo v exportu, a to i navzdory nízké podpoře vlády. Přitom český železniční průmysl má obrovský potenciál s pozitivním efektem na domácí ekonomický rozvoj. Zcela konkrétně – může pozitivně ovlivnit zaměstnanost, zajistit kvalitní dopravní obslužnost a zvýšit exportní výkonnost podniků. Podle našich statistik nicméně za poslední tři roky skončilo v insolventci pět členských firem ACRI.

Na rozdíl od Poláků, kteří se derou na západní trhy, se dnes v České republice vyrábí hlavně pro tuzemsko nebo v lepším případě pro východní Evropu. Čím si to vysvětlujete?

Celkový roční obrát firem českého železničního průmyslu činí 82 miliard korun, export stagnuje kolem hranice padesáti procent obrátu. Vláda nepomáhá exportu českých firem – chybí podpora politiků a státních organizací. Naše firmy jsou doslova válčovány zahraniční, zejména pak německou a italskou konkurencí. Je běžné, že na podporu té či oné firmy lobují němečtí politici a naši jen mlčí – jednoduše jsou pasivní. Zejména ministerstvo zahraničí svou nečinností doslova likviduje export do zemí, jako jsou Bělorusko, Írán, Turecko, Ukrajina či Egypt. Částou výmluvou je nedodržování lidských práv v těchto státech, nicméně



FOTO AUTOR

Domácí průmysl potřebuje politickou podporu

Výrobci kolejových vozidel jsou sice navzájem konkurenty, ale současně i partnery, kterým se někdy vyplatí táhnout za jeden provaz. Z tohoto důvodu se české a moravské železniční firmy sdružují, aby politici lépe slyšeli jejich názory a doporučení. Zatímco v zahraničí je běžné, že vlády podporují domácí firmy, zejména kvůli zaměstnanosti a vyššímu výběru daní, u nás se tak děje bohužel spíše sporadicky.

například americké firmy za poslední rok ztrojnásobily export do Íránu! ACRI se také ohrazuje proti rušení obchodních zastoupení České republiky v některých zemích. Ambasadý okolních zemí jsou z velké části obchodními a lobbistickými centry v zahraničí. Podnikatelské mise nejsou složité na organizaci a jsou jen pootevřením dveří zahraničnímu trhu.

Ministerstvo zahraničí svou nečinností likviduje export do zemí, jako jsou Bělorusko, Írán, Turecko, Ukrajina či Egypt.

Železniční průmysl také trápí fakt, že česká ekonomika patří k nejotevřenějším v Evropě, což má sice i své výhody, ale také negativní dopady. Negativní v tom, že český trh je otevřený pro zahraniční investice v neobvyklé míře. Každá země se snaží podpořit domácí firmy, zvláště u projektů, které jsou financovány z veřejných zdrojů. Investované prostředky

se vracejí nejen v podobě modernizované železnice a vozidel, ale především v podobě rychlé finanční podpory nazpět do státního rozpočtu. I ve velmi liberalizovaném prostředí EU je obvyklé, že v těchto projektech jsou úspěšné především domácí firmy, což je výsledkem politicky odpovědné podpory.

Jaký význam mají České dráhy pro ACRI a její členy?

Dodávky pro našeho národního dopravce jsou pro naše podniky klíčové. Jedná se o dlouhodobou spolupráci založenou na tradici našeho odvětví, znalosti trhu a zákazníka a také na nabídce konkurenceschopných výrobků. Pro naše podniky je to také reference pro vstup na zahraniční trhy.

Jednu z loňských výročních cen ACRI získala například lokomotiva řady 744 firmy CZ LOKO. Proč právě tento stroj? A jak se ceny ACRI udělují?

Stroj řady 744 zvítězil v kategorii Kolejová vozidla pro železnici – nákladní doprava, protože jde o spolehlivý stroj s nízkými provozními náklady, ekologickým provo-

MARIE VOPÁLENSKÁ

Profesní dráhu začala po dokončení studií informatiky na České zemědělské univerzitě v roce 1995 v marketingu společnosti DHL. Poté pět let pracovala jako zahraniční obchodní manažerka pro oblast Jižní Ameriky ve firmě Mikroelektronika, která se zabývá výrobou odbavovacích systémů. V letech 2003 až 2009 se externě podílela na projektu rozvojové spolupráce s Indonésií. Od roku 2003 působí ve funkci generální ředitelky Asociace podniků českého železničního průmyslu. Je také členkou několika pracovních komisí UNIFE – Evropské asociace železničního průmyslu a šéfredaktorkou časopisu ACRI News.

KRÁTCE

Na Hanušovicku rozšiřujeme spojení

Od 2. února obnovily České dráhy provoz regionálních vlaků v úsecích Dolní Lipka – Hanušovice a Moravský Karlov – Mlýnický Dvůr v severovýchodním cípu Pardubického kraje. O objednání vlaků rozhodlo vedení Pardubického kraje, a to po projednání s Olomouckým krajem. Regionální vlaky tak po více než roční pauze opět začnou přepravovat cestující do Mlýnického Dvora nebo Červeného Potoka a jeho okolí, ale také do Hanušovic v sousedním Olomouckém kraji.

ČD - Telematika získala osvědčení od NBÚ

Na základě náročného bezpečnostního řízení a splnění všech stanovených podmínek dle zákona o ochraně utajovaných informací a bezpečnostní způsobilosti získala společnost ČD - Telematika osvědčení od Národního bezpečnostního úřadu (NBÚ) na stupeň Tajné. Toto osvědčení umožňuje přístup i k utajovaným informacím, které u ní vznikají nebo jí jsou poskytnuty. Spolu s držením certifikace AQAP 2010 podle ČSO 021622, které garantuje specifické požadavky zákazníků, ČD-T nyní vyhovuje vysokým nárokům na profesionalitu a bezpečnost poskytovaných služeb.

Legendární Stříbrný šíp znovu vyjede

Unikátní historický motorový vůz, vyrobený v jediném exempláři v roce 1938 v ČKD, se ještě v letošním roce dočká znovuzrození. M 260.001, známější jako Stříbrný šíp, se v současné době podrobuje rozsáhlé reaktivizaci v DPOV Nymburk a do nostalgického provozu by měl vstoupit v říjnu. Jeden z největších oríšků, který museli technici u vozidla odstaveného od roku 1953 rozlousknout, bylo nahrazení původních



spalovacích motorů. Ty byly sice do povodní v roce 2002 využívány jako náhradní zdroje energie v karlínském divadle, pak se po nich ale slehla zem. Znovuzrozený Stříbrný šíp proto budou pohánět moderní motory Tedom.

Na mobilním webu ČD již 120 tisíc uživatelů

V říjnu loňského roku spustily ČD speciální verzi mobilního webu. Od té doby na něm hledalo informace o spojích a cenách více než 120 000 zákazníků ze 450 různých typů zařízení. Od prosince 2012 lze přes mobilní telefon koupit i jízdenku na vlaky ČD v rámci celé ČR. Jízdenky jsou přestupní a bez vazby na konkrétní vlaky. Těto možnosti využilo již 1 000 zákazníků a zájem neustále roste. Platit lze také platební kartou nebo prostřednictvím služby PaySec. (rub, tis)

Poděbradská Charlotte se opravdu povedla

← Pokračování ze strany 1

Poděbradská restaurace Café Charlotte je vyhlášená svými dobrými zeleninovými saláty, ale opravdový hitem je zdejší boršč. Když náhodou není, zákazníci prý protestují. „Nedáme se zlákat třeba na pizzu a podobné rychloprodukty.

Společají na místní dodavatele

Sázíme na osvědčené recepty a vaření z kvalitních surovin od vyzkoušených místních dodavatelů,“ vysvětluje mi Dagmar Poltavcová, která si prostory loni pronajala a do té doby nevábnou restauraci spolu s dcerou, synem a zetěm proměnila ve svěží podnik s českým pivem Budvar a výtečnou kuchyní. V nabídce nesmí chybět minerální voda Poděbradka (ovšem jen rozlévaná, neboť výrobce malé balení nedodává), pověstné jsou domácí knedlíky a dortíky, na jejichž výrobu si potrpí zeť provozov-



FOTO AUTOR

Atmosféra lázeňského města je cítit i v nádražní restauraci Café Charlotte.

vatelky. „Je na sladké,“ směje se dcera paní Poltavcové.

Přesto podle provozovatelky otázka bytí či nebytí v souvislosti s krizí a také konkurencí v lázeňském městě nemá jednoduchou odpověď. Nájem v nádražní budově vyhrála ve výběrovém řízení a pomohlo jí také to, že uspěla se zpracovaným projektem, který jí přinesl dotaci z operačního programu Lidské zdroje a zaměstnanost v rámci Evropského sociálního fondu. Díky tomu zaměstnává výjma brigádníků šest lidí z úřadu práce. Někteří se vyučili v místní „knedlíkárně“, ale chodili i na školení do Jaltu nebo do Pražského kulinařského institutu, kde vede kurzy i Zdeněk Pohlreich.

Pejskům dají misku i deku

Café Charlotte pořádá i rodinné a firemní akce, brzy tu budou připravovat první svatbu. Maminky s dětmi ocení dětský koutek i nekuřácké prostory. Kuřákům

ale poslouží venku popelník. Mně pro změnu potěšilo, že obsluha se postarala o pejska hostů. Ten dostal nejen misku s vodou, ale i deku, aby jej nezáblo. „To nic není. Máme tu dokonce speciální židli pro psa jednoho štamgasta,“ směje se servírka. Cestu si sem nacházejí jak místní, tak i lázeňští hosté. Ti samozřejmě mají více času dojet si sem na „panáčka“ nebo na jídlo či karty. Personál pak potěší, když místní přicházejí opakovaně. Mládež, již jsou školami prošípané Poděbrady pověstné, sem tolik nemíří, maximálně tak za hezkého počasí dát si drink na zahrádce. Do lázeňské atmosféry 30. let pomůže hosta Café Charlotte vnést i tlumená swingová hudba a styl interiéru. Chcete-li užít, že nádražní restaurace dávno není synonymem pro nejhorší gastronomický zážitek, určité se do Poděbrad vypravte. Přivítají vás tu denně mezi 9. a 22. hodinou.

MARTIN NAVRÁTIL

INZERCE

PRO PRÍZNIVCE ŽELEZNICE jsme připravili novou kolekci Legendy na kolejích

- barevné a černobílé hrnky
- pivní kriegly
- trička pro děti i dospělé
- pohlednice
- přívěsky

Vše s motivy legendárních historických i současných lokomotiv jako Albatros, Papoušek, Šlechtična a řada dalších známých typů.

Navštivte náš e-shop: **www.aeroteam.cz**

AEROTEAM

Vysmívání Bastardi stále zachraňují dálkový provoz do Německa



NEZMAR. Už čtvrtstoletí patří Bastardi ke každodennímu koloritu železnice v údolí Labe a Vltavy od Prahy až do Drážďan. Stále se však jedná o jedinou řadu ČD, která může do Německa.

FOTO AUTOR (2x)

Nelichotivá přezdívka Bastard se ujala u strojů, které letos oslaví pětadvacáté narozeniny. Jde stále o jediné elektrické lokomotivy Českých drah, které mají povolení překročit česko-německou hranici. Kdy konečně dojde k jejich tolik potřebné náhradě, zůstává zatím nezodpovězenou otázkou.

S výmí výkony a spolehlivostí rozhodně nepatří mezi špičku. Přesto denně stále zajišťují v čele vlaků nejvyšší kategorie EuroCity a EuroNight z Prahy do Drážďan a Lipska. Řeč je o Bastardech, lokomotivách, které byly morálně zastaralé již v době svého vzniku a jejichž nahrazení zatím naráží na neexistenci stroje schváleného pro německou infrastrukturu. Konkrétně se jedná o dlouhá léta plánované nasazení řady 380 (Škoda 109E), bohužel zatím bezvýsledné (o průtazích při schvalování jsme podrobně informovali v loňském roce).

I přes úpornou snahu o udržení Bastardů v provozuschopném stavu klesá vlivem vysokého vyřízení jejich spolehlivost, což se občas stává i terčem úsměvných narážek od německých strojvedoucích. Přitom úroveň kvality ovlivnili právě východoněmečtí úředníci a jejich zadávací podmínky z druhé poloviny osmdesátých let.

Opatrnický přístup z NDR

Úkolem zkonstruovat stroj, který by odstranil dvojí přepřahání vlaků v pohraničních stanicích NDR a ČSSR, byla tehdy pověřena plzeňská Škodovka. V roce 1988 opustily její brány první dva stroje – ES 499.2001 (záhy přeznačený na 372.001) pro ČSD a 230.001 pro DR (Deutsche Reichsbahn). Smělou ideu prv-

ní československé „elektriky“ určené pro mezinárodní provoz ale zhatilo technické řešení stroje. Konstrukteři Škodovky sice přišli s návrhem využít při vývoji lokomotivy technické řešení unifikovaných lokomotiv dnešních řad 163, 263 a 363, včetně pokrokové pulzní tyristorové regulace, ale německá strana ji označila za neozkoušenou, příliš riskantní

s ohledem na spolehlivost (zmiňované řady lokomotiv trpěly zpočátku „dětskými nemocemi“) a také neúměrně těžkou na únosnost německých tratí. Vzhledem k tomu, že z pětaticetikusové série měli podle dohody Němci odebrat 20 lokomotiv, musely být jejich argumenty zohledněny. Do tehdy moderní lokomotivní skříně s ostrými hranami s podvozkem Škoda 2. generace proto v Plzni „nacpali“ již tehdy zastaralou odporovou regulaci, použitou již v 70. letech.

Český knedlík v akci

Němci svou první lokomotivu bez emocí umístili do depa v drážďanském Friedrichstadtu, kde se pro ni rychle ujala přezdívka Böhmische Knödel (Český knedlík). Zkušební provoz ale rozhodně nebyl bezproblémový. Ukázalo se, že vlivem vibrací od kompresoru praskají skla čelních oken nebo se dokonce kompresor utrhne od závěsů a problematickým se

ukázal i střídač čerpadla transformátoru. Navíc lokomotiva díky odporové regulaci postrádala jakoukoli formu automatizace řízení. Kvůli akutnímu nedostatku vhodných lokomotiv bylo přesto v letech 1990–1991 přistoupeno k sériové výrobě. Od jízdního řádu 1991/1992 tak začali Bastardi pravidelně zabezpečovat spojení bez přepřahů mezi ČSFR a SRN v osobní i nákladní dopravě a zajišťovali dokonce až do Berlína. Ovšem už o rok později byla na trati mezi Drážďany a Berlínem zvýšena rychlost na 160 km/h a Bastardům s limitem 120 km/h hrozilo, že se dál než do Drážďan nepodívají.

Rychleji, ale s menší silou

Protože v dohledu nebyly dodávky nových rychlých lokomotiv, jedinou cestou k tomu, jak Bastardy nedegradovat jen na nákladní vozbu a přitom využít přínosy koridorových úseků, bylo zvýšení jejich maximální rychlosti. Změnou převodu

Technické informace

- Počet kusů:** 15 pro ČSD (ČD), 20 pro DR (DB)
- Výroba:** 1988, 1990–1991
- Maximální rychlost:** 120 km/h (řada 372), 160 km/h (řada 371)
- Výkon:** 3 080 kW
- Hmotnost:** 84 t

tak stroje přeznačené na řadu 371 mohly jezdit až 160 km/h, ovšem ani tento „upgrade“ se neobešel bez kompromisu. Bastardi zlenivěli vlivem snížení tažné síly, a tak bylo a je dosažení maximální rychlosti na krátkých rovinatých úsecích v Polabí spíše hypotetickou cifrou. Prvním „zrychleným“ Bastardem se stala lokomotiva 371.001 (ex. 372.001), která prošla rekonstrukcí v letech 1994 až 1996. Následovaly stroje s evidenčními čísly 002, 015 a v roce 2000 ještě 003, 004 a 005. Zbývajících devět lokomotiv zůstalo v původním provedení, což znamenalo jejich převedení k nákladní dopravě. Dnes všechny patří společnosti ČD Cargo a zajišťují vozbu z ČR do Německa po obou březích Labe.

Pro Němce však představuje udržování morálně zastaralé a atypické lokomotivy v provozu (dnes už výhradně v nákladní dopravě u DB Railion) ekonomickou zálež, a tak je budoucí osud Českých knedlíků v Německu nejistý. Několik jich už bylo posláno ke šrotaci. Také jejich české sestry se staly v historickém kontextu jakousi z nouze ctností, která se však díky problémům s homologací lokomotiv řady 380 nepříjemně protahuje.

VÁCLAV RUBEŠ



Další fotografie najdete na stránkách zeleznicar.cd.cz.

ČECHONĚMEC GOTTLIEB

Současný park šesti lokomotiv řady 371 doplnil poměrně kuriózním způsobem stroj, který původně patřil DB. Za poškozenou lokomotivu 372.006, která byla aktérkou nehody v Drážďanech v roce 2001, nabídly Německé dráhy v rámci kompenzace svou lokomotivu 180.001. České dráhy ji po drobných úpravách zařadily do provozu pod označením 371.201 v původním německém zbarvení jen doplněním logy nového vlastníka. Později stroj obdržel nejen nový nátěr v barevném schématu ČD, ale i jméno, jímž se chlubil na svém čele a které respektuje jeho původ – Gottlieb. Zajímavostí zůstává, že poškozená 372.006 byla nakonec opravena a dodnes je provozována u ČD Cargo.



RSM: Boj s černými skládkami v Praze nevzdáváme

To, že existují místa v okolí železničních tratí či stanic, které nenabízejí zrovna vábný pohled, je poměrně známá věc. Také na pozemcích spravovaných Regionální správou majetku Praha jsou lokality, které jsou odrazem pohrdání cizím majetkem některými jednotlivci, ale i firmami. RSM Praha se ale s tímto stavem nehodlala smířit a vyhlásila boj černým skládkám i jejich původcům. A to i přesto, že se často jedná o boj s pověstnými větrnými mlýny.

Drážní pozemky nefungují jako popelnice

Jednotlivé kusy svršků, lahve, igelitové tašky s různým odpadem, menší skládky komunálního odpadu, kusy nábytku, ale i skládky, které při úklidu zaplní několik velkoobjemových kontejnerů – to všechno vidí nejen cestující, ale i majitel pozemků, v tomto případě České dráhy. Samostatnou kapitolou jsou pak příbyt-

ky sociálně nepřízpůsobivých občanů. Odstranění těchto „vředů“ je sice finančně náročné, pokuty za neprovedené úklidy jsou ovšem několikanásobně vyšší, a proto se částka za likvidaci černých skládek v roce 2012 vyšplhala do stovek tisíc korun. Ekonomicky nejvýhodnější by samozřejmě bylo, kdyby odstranění nelegálních skládek zaplatil její zakladatel, dohledat jej je ale ve valné většině případů nemožné. Přitom už zdaleka neplatí, že jde o dílo bezdomovců či jednotlivců. Na pozemcích ČD se nepotřebných věcí zbavují i firmy. V jednom případě šlo dokonce o uskladnění 56 stavebních buněk. V buňkách začali téměř okamžitě přebývat bezdomovci a drogově závislí.

Po několikaměsíčním pátrání se nakonec podařilo s firmou vyjednat odstranění těchto buněk a vyhnout se pokutě. Dnes je pozemek opět bez buněk, navíc ze strany RSM Praha proběhlo i odstranění náletové zeleně a úklid, čímž se stal



Přestože ČD nejsou původci znečištění, úklid jde na jejich vrub. FOTO 2M

opět důstojným. K naší úplné spokojenosti zbývá již jen odstranění staré a nepoužívané rampy, pod níž vznikají příbytky bezdomovců. Zde přichází na řadu spolupráce se SŽDC, která je majitelem rampy.

Nejfrekventovanější nádraží prošlo očistou

Také prostory pražského hlavního nádraží nebyly ještě nedávno zcela bez poskvrnky. Na podzim loňského roku proběhl úklid drobných skládek v prostoru od portálů vinohradských tunelů až ke sjezdu k autovlaku z Italské z ulice na Žižkově. V rámci této akce bylo provedeno i ošetření zeleně a odstranění starých a poškozených dřevin.

Nyní je jednodušší objevit vznikající černé skládky, pro problematické osoby není tak snadné v těchto dřevinách přespávat. Posledním z větších příkladů, jak se s touto problematikou RSM Praha

vypořádává, je úklid černé skládky v ulici V Korytech v traťovém úseku Praha-Krč – Praha-Malešice. Tady byly během několika mála týdnů zdevastovány nevyužívané garáže na pozemcích ČD, následně tu bezdomovci založili své příbytky a veřejnost si zde vybuchovala obrovskou černou skládku. Jediným řešením bylo zdecimované objekty strhnout a skládku odvézt. Aby zde již k opětovnému rozšiřování skládky nedocházelo, bude na přístupovou cestu instalována silná závara s masivním zámkem s ochranným krytem.

Přestože tyto úklidy připomínají pověstnou sysifovskou práci, kdy jedna skládka zmizí a druhá na jiném místě vznikne, není možné tuto bitvu ukončit, neboť okolí drah by velmi rychle vypadalo jako v některých zemích, o kterých čteme v tomto čtrnáctideníku v rubrice Za poznáním. A to bychom rozhodně nechťeli.

VÁCLAV MICHAJLUC



NA CESTĚ. První souprava metra Siemens Inspiro pro Varšavu byla přepravena ve druhé polovině prosince 2012 za asistence ochranných vozů. FOTO PATRYK FARANA

Souprava metra Inspiro cestovala z Vídně do Varšavy

Po dlouhé přestávce se na naší železniční síti opět objevilo metro. Tentokrát se ale nejednalo o soupravu určenou pro pražský, nýbrž pro varšavský dopravní podnik. Cestu po kolejích z rakouského do polského hlavního města zajišťovaly také tři železniční nákladní dopravci, přičemž na našem území tato úloha připadla společnosti ČD Cargo.

Podnik Varšavské metro, Metro Warszawskie Sp., se v roce 2013 stane provozovatelem jedné z nejmodernějších souprav podzemní dráhy v Evropě, vozidel typu Siemens Inspiro. Ten byl představen na berlínském veletrhu InnoTrans v září 2012. Do polské metropole bude dodáno celkem 35 šestivozových souprav Inspiro v hodnotě 272 milionů eur. Zároveň je sjednána opce na dalších 12 souprav pro linku 2. Jedná se o vůbec největší objednávku, kterou kdy Siemens z Polska obdržel.

Sloupky na držení ve tvaru stromu

Dodávky z vídeňského závodu Siemensu byly zahájeny v prosinci 2012 a poslední z šestivozových souprav musí být dle smlouvy z počátku roku 2011 předána provozovateli do konce letošního roku. Patnáct nových souprav se objeví na stávající lince 1, zbylých dvacet bude jezdit na lince 2, která je ještě ve výstavbě. Pouze prvních deset souprav bude kompletně vyrobeno ve Vídni, konečná montáž zbytku bude probíhat v polském podniku NEWAG ve městě Nowy Sącz nedaleko polsko-slovenské hranice.

O design vozidel se postarala americká firma BMW Group Designworks USA. Prostorný interiér disponuje širokými vstupy do vagonů, které mají usnadnit proudění lidí. Velké LCD monitory nabízejí přehlednou mapu metra a osvětlení se stará o příjemnou atmosféru uvnitř vozu. Určitou „výstředností“ jsou sloupky pro držení cestujících, které jsou na-



INTERIÉR. Netradičním řešením jsou madla ve tvaru větví stromů. FOTO SIEMENS

vrženy tak, aby připomínaly stromy, což je jedno z nabízených řešení interiéru. Ovšem cestující si jinak v novém varšavském metru pohodlí příliš neužijí. Strohý interiér s tvrdými sedačkami a krátkými opěradly byl podle Siemensu požadavkem varšavského dopravního podniku, každopádně se ale v dodávkách pro jiné provozovatele vybavení vozů samozřejmě může lišit.

V současnosti již běží výroba jednadvaceti šestivozových souprav pro Mnichov (s opcí na dalších 46). Ty se od varšavských liší designem, celkově jde o de luxe provedení. Vývoj Inspira byl zahájen zhruba začátkem roku 2008 a jeho hlavním přínosem jsou díky modernějšímu

pohonu a motorům relativně nízké náklady na provoz a údržbu. Dalším přínosem vozidel je skutečnost, že po jejich vyřazení z provozu je bude možné z 97,5 procenta recyklovat.

Přeprava po vlastní ose až k provozovateli

Prvních deset souprav vyráběných ve Vídni bude postupně ke svému provozovateli přepraveno po vlastní ose železnici. Přepravu v celém úseku zajišťuje výrobce, Siemens AG Österreich, ve spolupráci s rakouskou spediční firmou Express-Interfracht včetně její české pobočky Express-Interfracht Czech. Na přepravě se rovněž podílejí železniční

dopravci Rail Cargo Austria (na rakouském úseku z odesílací stanice Simmering Aspangbahn ve Vídni do Břeclavi), ČD Cargo (z Břeclavi do polské pohraniční stanice Chałupki) a PKP Cargo (přes Polsko do varšavské stanice Okęcie).

První souprava se takto vydala na cestu ve druhé polovině prosince 2012 a české území překonala ve středu 19. prosince pozdě odpoledne. Šestici vozů metra doprovázely ještě dva speciální spojovací vozy, upravené z běžných vozů řady Shimms RCA, a deset ochranných a brzdicích vozů řady Eas PKP Cargo.

První soupravu metra jsme přivítali v říjnu 1973

Určitou kuriozitou této přepravy je, že nová souprava metra, určená k dalšímu provozování s cestujícími, se na českých kolejích objevila po dvaadvaceti letech od ukončení dodávek vozů typů Ečs (1973–1976) a 81.71 (1978–1990) ze SSSR do Prahy. Tato vozidla bývala přepravována po vlastní ose přes hraniční přechod Čop – Čierna nad Tisou do Prahy-Krče a v posledním období i do Prahy-Hostivaře, kde byla dále předávána na vlečky pražského dopravního podniku. První šestice vozů Ečs čísel 1001 a 1004 až 1008 přebročila sovětsko-československou hranici 13. října 1973 a do Prahy-Krče dorazila 16. října dopoledne. Úplně poslední pak byla v roce 1990 souprava typu 81.71 v Praze-Hostivaři.

Od té doby se na českých kolejích objevovaly pouze vozy pražského metra určené k rekonstrukci v plzeňské Škodovce, první vozy M1 ze Zličína do Prahy-Krče a během povodní v roce 2002 bylo při zaplavení tunelů metra v centru Prahy převezeno i několik souprav mezi depy Zličín (stanice Praha-Zličín) a Kačerov (stanice Praha-Krč).

MARTIN BOHÁČ



KRÁTCE Z ČD CARGO

Elektronický podej zásilek roste

Společnost ČD Cargo nabízí svým zákazníkům elektronický podej zásilek ve vnitrostátní i mezinárodní přepravě, elektronický návratový list a elektronický dodej zásilek. Počet těchto zákazníků trvale narůstá. Například v roce 2010 využilo elektronického podeje pouhých 29 zákazníků, zatímco v současné době (leden 2013) elektronicky podává zásilky již 179 zákazníků a jejich počet se dál zvyšuje.

Sloučením odborů vstříc zákazníkům

Ke sloučení Odboru prodeje s Odborem intermodálních přeprav došlo nedávno ve společnosti ČD Cargo. Smyslem organizační změny bylo zvýšit efektivitu práce obchodních manažerů, proto část administrativních činností byla převedena pod Odbor podpory prodeje. Obchodní manažeri se budou moci více věnovat stávajícím zákazníkům, vyhledávat nové a obchodní příležitosti.

Reprezentační ples poosmé v Ostravě



Reprezentativní prostředí hotelu Imperial v Ostravě se stalo 11. ledna místem konání tradičního plesu ČD Cargo. Je určen především pro nejvýznamnější obchodní partnery a zákazníky, ale nechyběli ani zástupci z provozních jednotek a opraven společností ČD Cargo a také jeho vrcholového vedení v čele s členem představenstva a obchodním ředitelem Ing. Vlastimilem Chobotem. Celý večer moderovali Daniela Písařovicová a Roman Vojtek.

Strojvedoucí ČD Cargo obléknou nové oděvy

Národní nákladní dopravce ČD Cargo uzavřel 20. prosince 2012 smlouvu na dodávku nových pracovních oděvů pro strojvedoucí. Náplň smlouvy je zatím určena jako pilotní projekt. V první fázi je stanoven pro 1 500 zaměstnanců. Distribuce do provozních jednotek bude zahájena počátkem dubna 2013. Celá zakázka se realizuje v úzké spolupráci s Federací strojvedouců. (cdc)



Břeclavští rozšiřují revizní opravy nákladních vozů

Aby mohl nákladní vůz plnit svůj prvotní úkol, tedy spolehlivě převážet různorodé komodity, musí být ve výborném technickém stavu. Že tomu tak skutečně bude, zajišťuje revizní oprava – jeden z nejvyšších stupňů údržby nákladních vozů, kdy se vagon rozebere prakticky do posledního šroubu a opotřebované součástky vymění. Pro ČD Cargo tuto činnost vykonávaly ještě v loňském roce externí firmy, nyní už ale nákladní dopravce spoléhá takřka výhradně na svoje kapacity. Část odpovědnosti za revizní opravy padá také na bedra Opravny kolejových vozidel v Břeclavi, která spadá pod Středisko oprav kolejových vozidel Ostrava.

Svléknou vůz donaha

Vedoucí pracoviště oprav nákladních vozů břeclavské Opravny kolejových vozidel Roman Kříž říká, že na zvýšení počtu revizí jsou připraveni. Tamní personál má



K tradičním opravám patří revize plošinových vozů řady Res. FOTO AUTOR

dlouholeté zkušenosti s tímto druhem oprav a dříve zde dokonce prováděli revizní opravy na vozidlech SŽDC. „Běžně provádíme revize nákladních vozů řad Res nebo Rils ve stejném rozsahu jako u externích železničních opraváren. Nejdříve celý vůz odstojíme, pak vyvážeme podvozky a dvojkolí, demontujeme pneuma-

Počty revizních oprav v OKV Břeclav

2008 – 17 revizí z 7 851 opravených vozů
2012 – 73 revizí z 3 361 opravených vozů
2013 – 154 revizí z 2 500 opravených vozů
U letošního roku se jedná o plán.

tickou výstroj brzdy a vyměníme nárazníky. Následně zkontrolujeme, případně i opravíme rám vozidla, tažné ústrojí, tyčové a pákové brzdy v rámu vozu, ale také brzdový válec, vzduchujeme a potrubí a podle dané řady vozu měníme i pružnice nebo necháme externě změřit vinuté pružiny,“ vypočítává Roman Kříž řadu důležitých úkonů při revizní kontrole.

Na úplně všechno ale sami Břeclavští nestačí. „Neopravujeme dvojkolí, pružnice, nárazníky a pneumatické díly brz-

dy, a tak musíme opravy těchto komponentů zajišťovat v kooperaci s jinými opravami i firmami mimo ČD Cargo. Opravy dvojkolí zajišťujeme zčásti vlastními kapacitami v Opravně kolejových vozidel v Brně-Maloměřicích a nově i v Přerově,“ vysvětluje vedoucí oprav nákladních vozů ostravského SOKV Milan Černohorský.

Nejtěžší je nastudovat technickou dokumentaci

A co je nejtěžší pro zaměstnance, kteří provádějí revize? Roman Kříž jednoznačně říká, že nastudování technické dokumentace nových řad vozů, které ještě neopravovali. „S každou novou řadou k opravě či revizi se musí seznámit všichni četaři a mistři, dělníky nevyjímaje. Jde nejen o výkresy, ale především pochopení technologických postupů. To je asi alfa a omega našeho snažení. Revidovaný vůz musí být totiž v bezvadném stavu

odevzdán tak, aby mohl jezdit po tuzemských, ale i zahraničních kolejích,“ říká.

Tradiční řadou nákladních vozů, na kterých v Břeclavi prováděli revizi i dříve, jsou kontejnerové vozy řady Sgs. V loňském roce k nim přibýly revizní opravy vozů Rils a Falls. Díky kooperaci mezi opravami měly již některé vozy při přistavení do Břeclavi opravenou skříň z Třince nebo Ostravy. U těchto vozů se pak v Břeclavi provedla už jen oprava podvozků. „V letošním roce máme v plánu počty oprav vyšších stupňů zvýšit. Chceme provést 49 revizí vozů řady Smmps – jednu jsme si již vyzkoušeli na konci minulého roku – a také budeme dělat revize vozů řad Res a Rils,“ dodává Milan Černohorský.

MARTIN HARÁK



7.

Předplatte si čtrnáctideník **Železničář** na telefonu 972 233 090

Rekonstrukce Staré Paky rozmotala letitý gordický uzel

Bolestivé místo železnice v Podkrkonoší bylo odstraněno. Stanice Stará Paka byla až do loňského listopadu jedním z posledních uzlů bez odjezdových návěstidel s ručně stavěnými výhybkami. Dnes tu nad bezpečností bdí elektronické stavědlo a doprava se výrazně zrychlila. Dva roky trvající radikální modernizace ale přinesla také nutnost změnit zažitě zvyky cestujících i železničářů.

V rámci rekonstrukce Staré Paky byl zcela změněn reliéf kolejíště. Vyrostla tu prefabrikovaná nástupiště s informačními systémy a ubyto kolejí, jichž ostatně s úbytkem nákladní dopravy není tolik potřeba. Demontováno bylo 30 výhybek a 6 255 metrů kolejí. Naopak zcela nových je bezmála dva a půl kilometru kolejí typu S-49 a 2 211 metrů regenerovaného železničního svršku téhož typu na pražcích SB8, 9 nových a 8 regenerovaných výhybek, přičemž 14 jich bylo vybaveno elektrickým ohřevem výměn. K vyšší bezpečnosti přispěje instalace přejezdového zabezpečovacího zařízení na 12 přejezdech. V železniční stanici, zabezpečené elektronickým staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie, vzniklo nové dispečerské pracoviště pro postupné zapínání dálkového ovládání tratě Jaroměř – Stará Paka – Železný Brod. Prozatím se odtud dálkově řídí více než 40 km tratě. Ostatní přilehlé traťové úseky do Lomnice nad Popelkou, Roztok



BEZPEČNĚJI A MODERNĚJI. V současnosti ve Staré Pace běží zkušební provoz nového zabezpečovacího zařízení, který byl zahájen loni v září. FOTO AUTOR

u Jilemnice, Horky u Staré Paky a Nové Paky jsou místo dosavadního telefonického dorozumívání osazeny automatickými hradly. Velkým přínosem elektronického stavědla ESA 44 (mimořádně nejmodernějšího v republice) je možnost současných vjezdů a odjezdů vlaků, což při původním zabezpečení nebylo možné.

Cestující i zaměstnanci si pomalu zvykají

Přestavba ale přinesla i změnu technologických postupů, které nejsou všemi vnímány jako přínos, zejména z pohledu strojvedoucího. Vlak ve Staré Pace již nevypravuje výpravní návěstí Odjezd, ale i sem dorazila kritizovaná „černá tečka“, tedy výprava vlakovou četou a odjezd na znak návěstidla, což strojvedoucím ve stanici, kam se sbíhá pět tratí, práci nijak neusnadňuje. Zpočátku se objevovaly i problémy s narážením výsuvných schodů ve střední části delších vozidel o hranu nástupiště, což se už podařilo technicky vyřešit.

Z pohledu cestujících může dělat těžkosti rozmístění nástupiště. Dříve byl totiž přestup cestujících mezi vlaky různých směrů rychlejší, protože vlaky stály relativně blízko sebe. Nyní se přesouvají sice úrovně a pohodlnými chodníky, ale na přestup je potřeba o něco delší čas, obzvláště u cestujících neznalých místních poměrů. Výhoda zkrácení pobytu vlaku díky rychlému stavění vlakových cest pak vezme zasně pomalejším přestupem cestujících.

Vylepší se připoje

Naopak velice pozitivní je zkrácení jízdní doby osobních vlaků mezi Chlumcem a Starou Pakou o 19 minut, čímž vznikly nové přípojové vazby ze směru Turnov a naopak. Je ale trochu škoda, že se nepovedlo urychlit jízdu či mírně změnit časové polohy spěšných vlaků Chlumec – Trutnov tak, aby mohly být odstraněny

INFO O STAVBĚ



Název:

Rekonstrukce žst. Stará Paka pro DOZ

Celkové investiční náklady:

383 424 000 Kč, příspěvek EU: 270 565 121 Kč

Spolufinancování:

Operační program Doprava z Fondu soudržnosti Evropské unie, národní zdroje: Státní fond dopravní infrastruktury

Zhotovitel:

Sdružení STARÁ PAKA (společnosti AŽD Praha a Elektrizace železnic Praha)

Investor:

SŽDC

Projekt:

SUDOP Praha a.s.

Poznámka: Stavba potrvá fakticky do letošního dubna.

v Trutnově hl. n. přibližně pětiminutové nepřipoje od, resp. na rychlíky ze směru Jaroměř a Hradec Králové a opačně. K těm tu dochází v obou směrech každé dvě hodiny. Na druhou stranu každá nedokonalost má svou cestu ke zlepšení a tato by mohla být výzvou pro příští grafikon. Pak by totiž jinak provedená rekonstrukce neměla žádnou píhu na krásu.

MARTIN NAVRÁTIL

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



Slovensko

Lázně Sliač – LD Palace ***

LÁZEŇSKÝ BENEFIT – ZKRÁCENÝ/KLASIK 1. 2.–31. 3. 2013

Zkrácený léčebně rehabilitační pobyt: akční cena 2 855 Kč/os., 3 noci, 3x plná penze, balneo-rehabilitační program, 7 léčebných procedur. Bonus: volný vstup do rehabilitačního bazénu, voda 31 °C.

Léčebně rehabilitační pobyt – klasik: akční cena 6 155 Kč/os., 7 nocí, 7x plná penze, balneo-rehabilitační program, 14 léčebných procedur. Bonus: volný vstup do rehabilitačního bazénu, voda 31 °C, volný vstup do fitness.



Slovensko

Piešťany – hotel Park ***

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

Cena: 5 310 Kč/osoba. Cena zahrnuje: 5 nocí s polopenzí, ovocný košík na pokoji, uvítací přípitek, orientační lékařské vyšetření, 1x klasickou masáž částecí, 1x měkkou techniku s fyzioterapeutkou, 1x parafangozábal, 1x hydro-masážní vanu, 1x oxygenoterapii, volné vstupy do krytého bazénu s vířivkou a vodními atrakcemi, volný vstup do fitness, týdenní program – pohybové aktivity, večery s živou hudbou.



Itálie

Turin a citrusový festival ve francouzském Mentonu

Vlakový poznávací zájezd – na staré FIP!!! Dvě poslední místa!

Termín: 28. 2.–5. 3. 2013. Cena: 4 590 Kč. Cena zahrnuje: 3x ubytování, 4x místenku a služby vedoucího zájezdu. Nenechte si ujít vlakový zájezd za poznáním města Turína a jeho pamětihodností (kostel vystavěný pro tzv. Turinské plátno, barokní střed se zámek). Odtud podnikneme výlet do francouzského městečka Menton, kde se každoročně koná známý citrusový festival.



Francie

Paříž + Versailles

6denní vlakový poznávací zájezd

Termín: 18.–23. 4. 2013. Cena: 5 290 Kč. Cena zahrnuje: 3x ubytování, 3x snídaní, 4x místenku, služby vedoucího zájezdu.

Cena nezahrnuje: místní dopravu, vstupy, komplexní pojištění klienta (individuální pojištění pro cesty, pobyt a na storno zájezdu – 138 Kč), vlakovou dopravu. Při včasné koupi vlakových jízdenek cenově výhodné i pro „neželezničáře“!



Itálie

Novinka

Exotická západní Sicílie

Vlakový poznávací zájezd – na staré FIP!!!

Termín: 18.–25. 3. 2013. Cena: 8 790 Kč. Cena zahrnuje: 3x ubytování se snídaní, 2x lehátko T4 s příplatkem k FIP (nové od roku 2012), 4x místenku a služby vedoucího zájezdu. Prozkoumáme západnější kouty Sicílie. Zastavíme se v Římě, Ostii a Neapoli a na Sicílii navštívíme města Cefalù, Segesta, středověké město Erice a egadský ostrov Favignana.



Česká republika

Luhačovice – wellness hotel Pohoda ****

Last moment (ušetříte 1 200 Kč) – MINIRELAX. Termín: 10. 2.–3. 3. 2013

Cena: 4 950 Kč, nyní 3 750 Kč/os., ubytování ve dvoulůžkovém pokoji s vlast. soc. zařízením, TV/SAT, wi-fi, telefon. Cena zahrnuje: uvítací přípitek, 4x ubytování, 4x polopenzí, 1x bylinkovou relaxační koupel se zábal, 1x perličkovou koupel se zábal, 2x aromaterapeutickou masáž zad a šíje, 1x infračervenou kabinu, volný vstup do fitness a wellness (bazén, saunový svět).

Nejošklivější Siemensova lokomotiva?

Estéti z řad železničních fanoušků po většinou zavrhnou designové pojetí Vectronu zejména v konfrontaci s povtavým vzhledem Taurusu. Jakkoli je líbivost dána čistě subjektivním vnímá-

ním, faktem je, že Vectron příliš krásy nepobral. Je to zapříčiněno i přísnými měřítky normy TSI Crash, která jasně určují bezpečnost posádky v případě čelního střetu. Siemens navíc v rámci

modularity své lokomotivy vyvinul čelo stroje jako náhradní díl – skořepinu, kterou lze v rámci rychlé opravy po nehodě vyměnit kus za kus. To bohatě kompenzuje nepříliš atraktivní vzhled.



VE SLUŽBĚ. První lokomotivy ze série 23 kusů pro dopravce DB Schenker Rail Polska již několik týdnů brázdí koleje u našeho severního souseda.

FOTO DEUTSCHE BAHN

Vectron dostal volnou cestu do Německa a Polska

Nejmodernější lokomotiva firmy Siemens – Vectron – získala krátce před vánočními svátky hodnotný dárek. Po Rumunsku, Polsku a Švédsku byla její střídavá a vícesystémová varianta schválena pro provoz také na německé železniční síti. Zatím nejvýznamnější zakázka však přišla z Polska, když si nákladní dopravce DB Schenker Rail Polska objednal 23 kusů čistě stejnosměrné verze.

Příkladná ukázka interoperability a modularity. Tak se mluví o Vectronech, rodině nových lokomotiv, které mají ambice v nabídce společnosti Siemens nahradit úspěšné lokomotivy Europrinter a Eurorunner (ke kterým patří i známé Taurusy). Vectron byl poprvé představen široké veřejnosti na berlínském veletrhu InnoTrans na podzim 2010 a během dvou let se výrobcí podařilo uskutečnit prakticky všechny zkoušky a lokomotivu schválit kromě tří zemí také pro jeden z nejvýznamnějších evropských trhů – Německo.

Stroje, jejichž největší devízou je stavebnicová konstrukce umožňující konfiguraci přesně podle podmínek zákazníka a infrastruktury států, kde budou působit, byly zatím objednány třemi odběrateli. Oproti všeobecnému očekávání jde ale o nejméně vybavené varianty, resp. o čistě stejnosměrné či střídavé stroje. Maximalistická verze Vectronu přitom nabízí fakticky neomezený pohyb po kolejkách celé Evropy.

Trénink ve švédském mrazu

Siemens nabízí čtyři hlavní varianty elektrických Vectronů. Stejnosměrný 3 kV, střídavý 25 kV/50 Hz a 15 kV/16,7 Hz s výkonem 6,4 MW, stejnou konfigurací s výkonem 5,2 MW a konečně čtyřsystémový pro jednofázové soustavy 25 kV/50 Hz a 15 kV/16,7 Hz a stejnosměrné 3 kV a 1,5 kV. Rodinu Vectronů uzavírá diesele-



Na Zkušebním okruhu VUZ se Vectron testoval v letech 2011–12.

FOTO AUTOR

lektrická varianta. První zakázka přišla krátce po zahájení zkoušek v lednu 2011, kdy si mnichovská leasingová společnost Railpool objednala šest strojů pro příhraniční dopravu v osobní i nákladní dopravě mezi Německem a Rakouskem. Všechny šest lokomotiv v silnějším provedení (6,4 MW) pro oba střídavé napájecí systémy bylo dodáno loni v říjnu.

Než však mohly být lokomotivy předány prvnímu zákazníkovi, čekal je ná-

ročný testovací proces. Za tímto účelem si Vectrony odskočily nejen na český zkušební polygon VUZ ve Velimě, ale také do nehostinných zimních podmínek severního Švédska. Střídavá verze o výkonu 6,4 MW, konkrétně stroj označený 193 923, tam úspěšně překonal šestikilometrové stoupání 10 promile se zátěží 2300 tun, když dosáhl rychlosti 40 km/h bez potřeby pískování. Na základě testovacího provozu bylo lokomotivě uděleno předběžné schválení pro provoz na síti švédských železnic.

Do Polska míří 23 kusů

Zkoušky stejnosměrné varianty probíhaly zejména v Polsku, a to hned se dvěma Vectrony (193 951 a 193 952). Testovací provoz trval téměř rok a první z lokomotiv v rámci zkoušek mimo jiné zvládla rozjezd uhelného vlaku o hmotnosti 3 800 tun do šestipromilového stoupání na trati mezi Zawiercie a Varšavou. Její sestru nasazoval PKP Intercity mezi Varšavou a Krakovem, kde dopravovala IC vlaky dvakrát denně s celkovým průběhem 1250 km. Také na polské infrastrukturu lokomotiva uspěla a byla schválena. Právě výkony v Polsku zaujaly dopravce DB Schenker Rail Polska (dceřiná společnost Deutsche Bahn), který si objednal loni na podzim 23 Vectronů s výkonem 5,2 MW ve variantě pro provoz na stejnosměrné soustavě 3 kV s dodáním do roku 2015 s opcí na dalších 13 strojů. Lo-

komotivy plánuje zatím provozovat jen na území Polska, čemuž odpovídá i vybavení polským zabezpečovačem SHP. Dopravce má mít všechny náhradní díly na lokomotivy dostupné do 24 hodin. První lokomotiva byla dopravci předána 20. prosince.

Klíčový zlom přišel v prosinci: Německo otevírá náruč

Dosud nejvýznamnější okamžik v životě Vectronů nastal 21. prosince 2012, kdy Německý spolkový drážní úřad vydal rozhodnutí o schválení typu (čtyřsystémová a střídavá varianta, neboť stejnosměrná soustava se v Německu nevyskytuje) pro běžný provoz na území SRN. Nedlouho předtím získal Vectron od německé společnosti EBC certifikát shody s technickou specifikací pro interoperabilitu TSI evropského vysokorychlostního železničního systému pro subsystém kolejová vozidla (HS RST) a s dalšími relevantními TSI, které se na něj vztahují. Vectron tak v tomto ohledu předběhl českou lokomotivu Škoda 109E (u Českých drah řada 380), která na stejný certifikát zatím roky čeká. Vectron je dokonce první lokomotivu na světě schválenou podle těchto podmínek, což mu otevírá cestu pro získání povolení pro provoz v dalších zemích Evropské unie. Sázka Siemensu na výrobu vozidel, pro která neměl původně ani jednu objednávku, tedy zatím vychází.

VÁCLAV RUBEŠ

Akcie amerických dopravců lákavě rostly

Za Atlantikem se dostávají do popředí zájmu akcionářů americké železniční společnosti. Vlastníci si od nich slibují bezpečné uložení i zhodnocení peněz. Stále více firem totiž z důvodů stoupajících cen minerálních olejů začíná přepravovat své zboží a výrobky místo kamionem vlakem. Některé americké železniční podniky jsou dokonce kótovány na německých burzách, takže profit z tohoto trendu mohou mít i Evropané.

Výhodný nákup v době krize

Například v roce 2009 zaplatila investiční společnost Warren Buffett Berkshire Hathaway 34 miliard dolarů za železniční koncern Burlington Northern Santa Fe. Tenkrát to někteří znalci považovali za chybné rozhodnutí burzovní legendy. V Americe tehdy zuřila ekonomická, resp. finanční krize. Nyní to všichni analytici oslavují. Buffett totiž rychle poznal, že rostoucí cena ropy výrazně prodraží

dopravu zboží po silnici, proto i v době, kdy byla konjunktura na svém dně, přeprava zboží po železnici výrazně rostla. „Není lepšího dopravního prostředku, než je železnice. Především pro rychlou a levnou dopravu zboží na dlouhé vzdálenosti,“ řekl viceprezident Asociace amerických železnic John T. Gray.

Koncern Norfolk Southern, který zajišťuje přepravy na východním pobřeží USA, vydělal přepravami na svých 32 tisících kilometrech kolejí v prvním čtvrtletí loňského roku 410 milionů dolarů, což je o 26,1 procenta více než za stejné období předchozího roku. Stranou nezůstal ani Canadian National Railway, největší kanadský železniční dopravce, který zvýšil svůj zisk ve stejném období o 16 procent na hodnotu 775 milionů kanadských dolarů. Canadian Pacific Railway, druhý největší kanadský přepravce, vydělal 142 milionů, což je dokonce o 318 procent více.



BOOM. Nákladním železničním dopravcům v USA se nyní daří.

FOTO UNION PACIFIC

Kam investovat?

Kurzy akcií koncernů se z krachu na burze z konce roku 2008 opět vzpamatovaly. Analytici však očekávají, že zisky železničních podniků budou v následujících letech dále růst. Analýzy vycházejí z očekávaných cen ropy v následujících letech a s tím spojené další zvýšené poptávky

po železniční nákladní přepravě. Největší zisky se očekávají od giganta v odvětví železniční nákladní dopravy – společnosti Union Pacific. Druhým tipem je právě společnost Canadian Pacific, neboť její infrastruktura se rozprostírá od východního po západní pobřeží Kanady do některých států USA.

STANISLAV HÁJEK

KRÁTCE

SLOVENSKO

Národní dopravce sníží počty zaměstnanců

Osobní dopravce Železniční společnost Slovensko plánuje v tomto roce optimalizovat počet zaměstnanců. Snížení stavu by mělo probíhat především tak, že po odchodu pracovníků do důchodu na uvolněné místo nikdo nenastoupí, slibuje vedení společnosti. Provozních zaměstnanců by se zetištění nemělo údajně týkat vůbec. Ke konci loňského roku ZSSK zaměstnávala 5 883 lidí.

MAĎARSKO

V tendru na motoráky zůstal jen Stadler

Ve společném výběrovém řízení společností MÁV a GYSEV na dodávku 48 elektrických motorových jednotek zřejmě vítězí Stadler. Nikdo jiný se totiž do dalšího kola nepřihlásil. Ze začátku to vypadalo, že výběrové řízení bude velice svižné, zájem projevilo až osm zájemců, mezi nimi i česká Škoda. Pak ale zájemci postupně odpadali z legislativních důvodů a z důvodu nemožnosti plnění termínu dodávky. Maďaři totiž chtějí zakázku financovat z evropských fondů ještě v tomto finančním období, což znamená, že vlaky musí být dodané do září 2015.

TÁDŽIKISTÁN

Nákup osobních vozů pro dálkové spoje

Po rozpadu Sovětského svazu je to vůbec poprvé, co železniční dopravce v Tádžikistánu pořizuje nové vozy pro dálkovou osobní dopravu. Jedná se o dodávku 15 kusů moderních vozů (z toho jeden restaurační), které mají být přednostně nasazeny na spoje z hlavního města Dušanbe do centra Ruska Moskvy. Výrobu a dodávku realizovala ukrajinská firma Kriukov Car Building Works. Vozy byly konstrukčně navrženy tak, aby odolaly i teplotě 45 stupňů Celsia pod nulou a 40 stupňů nad nulou.

POLSKO

Vzniklo sdružení bojující za liberalizaci

Firmy, které podnikají v železničním sektoru, oznámily v prosinci vznik nového sdružení s cílem lobbovat na národní úrovni ve prospěch dráhy. Mezi jeho zakládací členy patří Przewozy Regionalne, CTL Logistics, Freightliner, Arriva a DB Schenker Rail Poland. Sdružení operuje pod zkratkou FPK. Jeho cílem je především prosadit další liberalizaci, asistovat vládě při zajišťování prostředků na modernizaci infrastruktury a zefektivnit systém zpoplatnění tratí, kde prý existuje zásadní rozpor mezi celkovou výší požadovaných poplatků a kvalitou poskytované služby.

NĚMECKO

Dotace na modernizaci brzd v souladu s EU

Evropská komise schválila na konci minulého roku Německu program pro podporu omezování hluku u nákladní železniční dopravy. Jedná se zejména o modernizaci brzdných systémů u stávajícího vozidlového parku, která má probíhat do roku 2017 a celkově stát asi 150 milionů eur. Komise konstatovala, že dotační systém je v souladu s pravidly EU pro poskytování státní pomoci. Ten místním dopravcům umožňuje získat až 50 procent prostředků z veřejných zdrojů. Německo zaslalo žádost Evropské komisi loni v červenci.

TURECKO

General Electric vyrábí lokomotivy pro Turkey

V polovině ledna oznámily firmy General Electric and Tülomsaş záměr vyrobit v příštích dvou letech 50 tažných diesellových lokomotiv v závodě v Eskisehiru. Na základě strategického partnerství bude postaveno 20 lokomotiv pro státní dráhy TCDD a dalších 30 pro zájemce z Evropy, Asie a Afriky. General Electric investuje více než 150 milionů dolarů do designu a rozvoje lokomotivy. Oba partneri očekávají, že vyrobí 50 až 100 kusů tohoto vozidla, přičemž podle plánu má 70 procent produkce mířit na export. Turecká vláda si slibuje od partnerství pracovní místa.

(gak, oz, acrí)

KNIHY

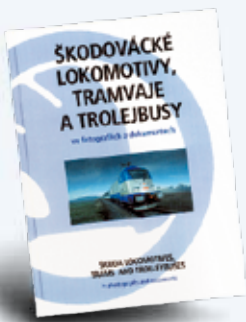


Česká nádraží od Mojmíra Krejčířky

V druhém lednovém týdnu spatřila světlo světa nová publikace autora Mojmíra Krejčířky, která mapuje architekturu a stavební vývoj našich nádraží. První část čtvrtého dílu se věnuje Dráze císaře Františka Josefa a Košicko-bohumínské dráze. Čtvrtý, podobně jako předešlý třetí, díl je z důvodu velkého množství materiálu rozdělen do dvou knih. Celá encyklopedie má šest dílů, v nichž autor postupně dokumentuje stavební historii výpravních budov jednotlivých železničních společností v pořadí, v němž uváděly do provozu své tratě na území dnešní ČR.

V první části bohatě ilustrované čtvrtého dílu se autor věnuje druhé polovině šedesátých let 19. století, která zůstává z větší části ve vlivu romantismu. Výjimkou je pražské hlavní nádraží, kterému je věnována významná část knihy. Kniha popisuje nádraží na tratích z Českých Budějovic do Plzně, Českých Velenic a Veselí nad Lužnicí, následují trasy České Velenice – Praha a Plzeň – Cheb včetně pražských úseků Královské Vinohrady – Smíchov a Vršovice – Smíchov, což byla dříve samostatná města. Nechybí ani slezská část Košicko-bohumínské dráhy v úseku Bohumín – Mosty u Jablunkova.

Vázanou knihu s laminovanou obálkou formátu 230 x 297 mm vydalo litoměřické Vydavatelství dopravní literatury. V publikaci najdeme na 242 stranách 347 historických i současných fotografií, 183 výkresů budov, map a ilustrací. Lze ji objednat přímo u vydavatele na webové adrese www.vydol.cz nebo zakoupit u smluvních prodejců.



Lokomotivy, tramvaje a trolejbusy Škoda

Na přelomu roku se dostala na knihkupecké pulty poutavá fotografická publikace, která nese název Škodovské lokomotivy, tramvaje a trolejbusy ve fotografiích a dokumentech. Knihu od Ladislavy Nohovcové vydalo plzeňské vydavatelství Starý most. Na 184 stranách najdeme desítky nádherných černobílých i barevných záběrů parních, ale i elektrických lokomotiv, na své si přijdou i příznivci městské elektrické trase. Fotogra-

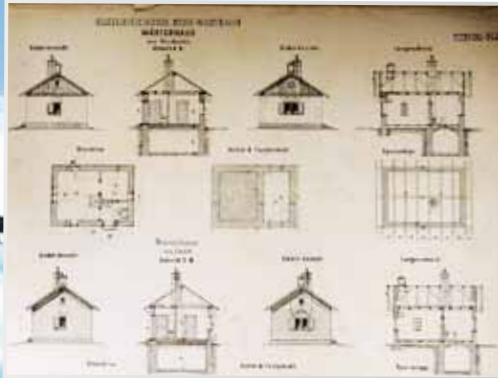


fie, leckdy široké veřejnosti neznámé či ještě nepublikované, jsou doplněny faksimile dobových dokumentů nebo typovými výkresy. Kniha formátu A4 je členěna chronologicky od devadesátých let 19. století až po žhavou současnost, takže v ní nechybí ani nejnovější železniční vozidla, jako jsou elektrické lokomotivy řady 380, příměstské jednotky RegioPanter či tramvaje Škoda T15 ForCity nebo trolejbusy Škoda stavěné na bázi autobusových karoserií SOR nebo Solaris. Knihu lze koupit za necelých pět set korun v každém větším zavedeném knihkupectví nebo specializovaných prodejnách s dopravní literaturou. (mh)



VECHTROVNA. Když má strážní domek štěstí, koupí si ho železniční nadšenec, který jej s láskou přebuduje na rekreační sídlo. Nedalekou trať a projíždějící vlaky musí brát majitel jako bonus.

FOTO AUTOR (4x)



Typizovaných druhů domků byla celá řada, jak dokazují dochované plány.



Strážní domky jako němí svědci železničního pravěku

Při jízdách vlakem po České republice můžete zablédnout stovky strážních domků. Dnes už dávno neslouží svému účelu. Některé se postupně rozpadávají, jiné prošly rekonstrukcí a slouží novým majitelům jako rekreační objekty. Občas se ale hlavou mihne otázka: Jak může někdo bydlet jen pár metrů od kolejí?



STRÁŽCE. Ani v Rakousku některé služebny neoplývaly přílišným prostorem.

Vechtři si předávali vlaky pomocí praporců a zvonků

Strážní domky vznikaly spolu se stavbou tratí jako služební prostor a zázemí i obydlí drážního zaměstnance a jeho rodiny. Ze stavebního hlediska existovalo několik typů těchto domků, a to podle společnosti, která byla investorem. O náplni práce takzvaného vechtra, jak se železničnímu strážníkovi říkávalo, se můžete dozvědět z povedeného snímku Filipa Renče Hlídač č. 47, kde hlavní úlohu přesvědčivě ztvárnil Karel Roden.

Film se natáčel podle předlohy Josefa Kopty na zhlaví stanice Kovářská v Krušných horách a věrohodně volené reálie umožnily poměrně dobře přiblížit úkony strážníka v době krátce po roce 1918, kdy se už strážní domky hromadně rušily. Dohlédací službu totiž nově zajišťovali zaměstnanci odborů pro udržování dráhy (pochůzkáři) a zabezpečení v té době už několik desetiletí patřilo elektromechanickému nebo aspoň telefonickému zabezpečení. Strážní domky zůstávaly obsazené především tam, kde bylo třeba obsluhovat závory.

Jaké měl původně strážník tratě povinnosti? Přesnější popisy nejsou dostupné a jsou spíše královstvím dohadů. Obecně měli procházet přidělený obvod a kontrolovat stav tratě, případně provádět drobné opravy a fakticky i zabezpečovat jízdu vlaku. Někde košovými návěstími, jinde praporci si strážníci fakticky předávali vlak mezi sebou (nesměli vpustit následný vlak do obsazeného dalšího oddílu). Telefon na těchto postech byl až záležitostí mladších let (v hláskové službě poprvé použit až roku 1884), postupně od roku 1854 se informace, kdy a kam pojede vlak, předávaly pomocí zvonkových návěstí z elektromechanických signálních přístrojů (hekafonů), tzv. číňanů. Jejich zvonec byl zpravidla u jednoduchého strážního domku umístěn na střeše, pohon obstarávalo závaží nebo hodinový stroj. Klasický číňan na stojanu býval hlavně u domků ve stanicích, podle počtu tratí i dva až tři. Používání zvonkových návěstí (předpis jich znal 11)

bylo zrušeno až 30. září 1953. Jednou z výhod zvonkových návěstí bylo, že vechtr se nemusel nepřetržitě zdržovat na svém stanovišti. Mohl coby traťový dělník vykonávat drobné opravy ve svém obvodu nebo se starat o domácí zvířata. Jakmile uslyšel úder na zvon, musel se vrátit na stanoviště a stáhnout závory

Přísně normalizované budovy s malinkými místnostmi

Jednoduché domky o dvou až třech místnostech a příslušenství drážní společnosti budovaly zhruba v kilometrové vzdálenosti tak, aby byly zpravidla na dohled od sebe. Domky se číslovaly vždy od začátku dráhy. Pro jednoznačnou lokalizaci například společnost ÖNWB za velká malovaná černá čísla na bílém podkladu psala malá písmena se zkratkou koncové stanice. Páteří trať od Retzu po Děčín východ byla bez písmen. Například na trati do Liberce a Seidenbergu u jednoho ze semilských tunelů stával domek s číslem 127Sd – označení znamená, že se jedná o 127. domek v pořadí od Pardubic. Písmeno T sdělovalo, že je přítomen telefon.

Budovy byly přísně normalizované, i když své výkresy měly i ty stojící atypicky například ve svahu, věžově i vícenásobně. Domky byly zpravidla na zhlavích stanic, často v provedení jako dvojitě, u nichž polovina sloužila pro výhybkáře. Jedna místnost strážního domku sloužila jako předstíhací a druhá menší (pokud na ni vůbec zbyl prostor) jako miniložnice. Velká místnost fungovala jako služební i obytná. Vařilo se tu, spalo a někdy se tu rodily i děti. A to i slavné osobnosti! V Krušných horách se ve strážním domku č. 118 mezi Osekem městem a Hrobem 16. července 1885 narodila strážníkovi moldavské dráhy Václavu Vlčkovi dcera Hana, později manželka



Dobový snímek strážního domku v zastávce Golčův Jeníkov město.

prezidenta Edvarda Beneše. Důležitou částí domků byla okna, protože vechtři museli mít dobrý rozhled na trať – na stranu mimo koleje ale často chyběla.

Závislost na vlastních zásobách potravin, vody i paliva

Pro strážní domky byla charakteristická odlehlost od měst a vesnic, takže jejich obyvatelé zvláště v zimě byli závislí na samozásobení. V podsklepení si uchovávali potraviny, na půdě uskladovali seno a slámu pro hospodářská zvířata. Ve vedlejší budově měli malý sklad na palivo, suché WC a chlív pro jednu kozu. Na nezbytné zahrádě se nacházela studna s vlastním zdrojem vody.

Vzdálenost od obytné zástavby ani v pozdější době obvykle neumožňovala zavedení vodovodu, plynu, ale občas ani elektřiny. (I dnes se najdou nadšenci, kteří ve strážním domku trvale žijí bez přípojky na elektřinu, což mohou osobně dosvědčit.) Později se domky doplňovaly o zádveří a návěstní budku. Sem se přesouvala služba. Zasáhly totiž zákony a z nich vyplývající omezení pracovní doby. Dříve měl strážník nepřetržitou službu 24 hodin, kterou za něj vykonávala i jeho žena či další rodinní příslušníci. Později se tu turnusově začalo střídát několik pracovníků a ti sotva mohli účtovat v cizí kuchyni.

Dnes už je profese strážníka prakticky zapomenuta. Domky jsou v lepším případě využity k rekreaci, v horším opuštěny, chátrají a některé čekají na demolici. Majitelem je často Správa železniční dopravní cesty. Jen výjimečně soukromý vlastník s citem pro dráhu vrací domkům historizující vzhled – například u Bezpráví na Orlickoústecku budí krásné opravený strážní domek pozornost i cestujících z Pendolina. Zajímavým příkladem je i domek u Golčova Jeníkova (viz box). Většina z nich však takové štěstí nemá.

MARTIN NAVRÁTIL



Další fotografie najdete na stránkách zeleznicar.cz.



Chvilka odpočinku při nelehké práci.

FOTO SBÍRKA AUTORA (2x)

Archivář a dokumentarista na Kroměřížské dráze

Stále se usmívající mladík snad nesmí chybět na žádné jízdě historického vlaku na střední Moravě. Poznáte ho zpravidla podle fotoaparátu, který má vždy u sebe. Stanislav Plachý jako člen a aktivista občanského sdružení Kroměřížská dráha pomáhá organizovat řadu nostalgických akcí a plánuje i vydání odborné knihy o historii železnice v regionu.

Kroměřížská dráha zahájila svou činnost v srpnu 2007. Od té doby sdružení zorganizovalo nebo se organizačně podílelo na celé řadě jízd zvláštních vlaků. Kromě toho se pravidelně prezentuje se svou sbírkou artefaktů ze železniční historie na různých výstavách a pořádá přednášky ve školách. Jednou z nejviditelnějších tváří občanského sdružení je Stanislav Plachý, jeden z dobrovolníků, kteří provázejí nostalgické vlaky v historických uniformách.

Pořizuje fotografie a natáčí filmy „Hlavním cílem Kroměřížské dráhy je pořádání zvláštních jízd v regionu, ale také vybudování železničního muzea v Kroměříži, které by mělo veřejnosti připomenout význam železniční dopravy v historii,“ vysvětluje Stanislav Plachý, který také zdůrazňuje, že sdružení se podílí na řadě jízd pořádaných krajskými centry osobní dopravy Českých drah. Na těchto akcích vystupují i zaměstnanci ČD a současně členové Kroměřížské dráhy, například Martin Šůstal, který je civilní profesí strojevedoucí.

Stanislav Plachý poprvé narazil na členy sdružení Kroměřížská dráha v květnu 2009 v souvislosti s akcí Českých drah Vlakem do pohádkového lesa, která se konala na trati Kroměříž – Zborovice. „Ve



NOSTALGIE. Občanské sdružení Kroměřížská dráha pořádá jízdy také na Tovačovce. FOTO KROMĚŘÍŽSKÁ DRÁHA

Hlavním cílem Kroměřížské dráhy je pořádání zvláštních jízd v regionu, ale také vybudování železničního muzea.

než jsem ho našel. Tato námaha se následně ukázala jako velmi užitečná, neboť pan Šmíd je doslova studnicí informací,“ říká Plachý. Ke svému bádání využívá i moderní způsoby komunikace jako Facebook.

Hlavními zdroji informací jsou bezesporu archivy. Stanislav Plachý se proto vydal i do archivu v Kroměříži, kde si telefonicky domluvil materiály ke studiu. Jenže narazil na malou překážku: paní archivářka mu přinesla staré spisy v němčině. „Při listování mnoha dokumenty jsem



STANISLAV PLACHÝ

Po základní škole vystudoval tříletý obor Strojní mechanik pro stroje a zařízení, následně absolvoval dvouleté nadstavbové studium oboru Provozní technika zakončené maturitou. Od ledna 2000 pracoval ve firmě NIOB Hluk jako dělník v kovovýrobě. Od února 2003 do současnosti pracuje jako mechanik ve firmě DICOM, která se zabývá výrobou pro vojenský průmysl. Volný čas věnuje občanskému sdružení Kroměřížská dráha.



SBĚRATEL. Jako kronikář Kroměřížské dráhy shromažďuje historické fotografie z provozu.

FOTO AUTOR (2x)

stejný den se konala také fotografická jízda pod názvem S Pielstickem do Tovačova. Tehdy jsem už věděl, že se blíží okamžik, kdy na nádraží ve Zdounkách prodají poslední jízdenku, a tak jsem si naposled pořídil otisk staničního razítka, a to i zborovického, které bylo v pokladně k mání. Následně jsem zkoušel na internetu dohledat jakékoli informace o zborovické trati, až jsem našel stránky Kroměřížské dráhy a zkontaktoval její členy. V první chvíli jsem začal pro spolek točit videoreportáže a v únoru 2011 jsem se stal řádným členem a dokumentaristou sdružení,“ vzpomíná.

Kvůli knize hledá pamětníky a bádá v archivech

Naděšený dobrovolník by rád v budoucnu vydal knihu o železniční trati Kroměříž – Zborovice. Původně chtěl napsat jen jeden článek, ale u toho nezůstal. Dnes mu sbírání podkladů zabírá velkou část volna. „Inspirovala mě knížka s názvem Strípky z dějin tratí Kroměřížské dráhy z roku 2002, kde je ale o trati 305 jen malá zmínka. Sbíráni materiálů chce hodně trpělivosti, jen pátrání po bývalém náměstkoví přednosty kroměřížské stanice Janu Šmídovi mně zabralo několik hodin. Musel jsem chodit dům od domu,

pochopil, že jen čtením a přepisováním se moc stihnout nedá. Proto jsem začal fotit dokumenty pro pozdější prostudování doma. I tak jsem zjistil, že jednou návštěvou v kroměřížském archivu práce nekončí. Proto jsem postupně studoval kroniky měst nebo cukrovaru ve Zborovicích. V každém odvětví se našla nějaká perlička, která téma obohatila. Navštívil jsem i Moravský zemský archiv v Brně a pochoptitelně i archiv Českých drah,“ říká Stanislav Plachý, který ještě jednou děkuje všem lidem, kteří mu pomohli dokumentovat historii železnice na Kroměřížsku.

MARTIN HARÁK

POŠTA

Železniční vzpomínka na Karla Čáslavského

Dlouholetý vynikající pracovník Národního filmového archivu, všestranně vzdělaný historik a především dobrý člověk Karel Čáslavský (75) už není mezi námi. Zanechal nám obrovský kus precizní práce. Legendou se ovšem staly hlavně jednotlivé části televizního cyklu „Hledání ztraceného času“ (parafráze názvu románu Marcela Prousta), věnovaného jednak významným událostem historickým, jednak rozvoji umění, řemesel a průmyslu. Zde mu například železnice vděčí za nespočet zajímavých záběrů, které jinde nenajdeme. Poslyšte stručnou historii jednoho z nich.

Na přelomu let 1994–95 začal Čáslavský s přípravou dílu o návratu prezidenta Beneše z Košic do Prahy. Jeho součástí byla i jízda vlakem z Blanska (železniční infrastruktura v Brně byla těžce poškozena bombardováním) do Prahy 16. května 1945. Jelo se salonním vozem prezidenta Masaryka – to Karel Čáslavský věděl. Co ale nevěděl, bylo to, že vůz existuje a je dokonce provozuschopný – byl totiž v roce 1969 zachráněn tehdejšími Dílnami ČSD v Českých Velenicích a tamtéž roku 1991 revitalizován. Jeho radost z tohoto zjištění byla obrovská. K prohlídce vozu jsme ho pozvali při příležitostné jízdě jednoho lednového večera roku 1995 na pražské hlavní nádraží. Byla zima, Karel přišel silně nachlazen a hned se omlouval, že se zdrží jen krátce. Vůz byl ovšem příjemně vytopen, provedli jsme ho a když jsme mu předložili deník vozu, byl ztracen. A tak se návštěva protáhla na dobré dvě hodiny, poněvadž si prohlédl všechny stránky deníku, které jsme mu ještě doplňovali různými vysvětlivkami.

Dověděl se tak mimo jiné, že vlak 11554 s prezidentem Benešem odvezla lokomotiva 387.032 z výtopny Praha Masarykovo nádraží, kterou vedl strojevedoucí Laube s topiči Bradou a Kubínem za dozoru přednosty výtopny Ing. Pitharta. Svůj komentář si pečlivě připravil a proslavil jej pak při natáčení za jízdy zvlášť pro tento účel zorganizované. Neviděli jsme ho už nikdy potom tak spokojeného – patrně pro zdařilé šťastné spojení zážitku historického, technického i obecně kulturního.

JIŘÍ SEDLÁČEK

Pište články o dálkové řízené dopravě

Jsem pravidelným odběratelem Železničáře a mohu říci, že vaše články jsou velmi zajímavé. Mimochodem, myslím, že váš časopis by měli více číst novináři z Mladé fronty DNES. Ale to jen na okraj. Důvod, proč vám píši, je, že byste měli více psát o dálkové řízené dopravě. Snad by byl pro laiky zajímavý článek, ve kterém vysvětlíte, jak někdo od počítače může sledovat dění na trati (třeba Praha – Přerov) nebo ve stanicích. Přijde mi zajímavé, jak si dispečeri mohou být tak jistí, že v nějaké stanici, kde už vůbec nikdo nepracuje, se právě přehodila výhybka. Kliknou na myš a změní se návěstidlo. Zajímá mě také, jak je po technické stránce zabezpečeno, že nemůže být postaven vjezd na obsazenou kolej. Chtěl jsem se v létě zúčastnit exkurze do dispečinku v Bohumíně, ale nevyšlo mi to, tak bych si o tom aspoň rád přečetl.

P. VALA

KŘÍŽOVKA

H. Rowlandová (1875–1950) – americká žurnalistka a humoristka: VŠICHNI MUŽI HLEDAJÍ IDEÁLNÍ ŽENU ... (dokončení v tajence).

POMŮCKA: ABD, NAR	SEVERSKÝ PAROHÁČ	TO DRUHÉ	NEZAKRYVAT		RUKA	DŮRAZNÝ ZÁPOR	MĚSTO NA KLADENSKU	OBTELEFONOVAT		PŘEDLOŽKA	STAROŘÍMSKÉ MINCE	OPEKÁNA VROZPÁLENĚM TUKU		MSTA	CHEMICKÝ VZOREC OXIDU ČINÁTEHO	ÚSKOK	OZÁRIT		KOVOVÝ PRVEK (SB)	ZÁVODNÍ SÁNE	PÁR (ZEN. ROD)
JEDNOTKA HLASITOSTI				CHMELOVÝ NÁPOJ				CESTOVNÍ PRŮKAZ				NORSKÁ METROPOLÉ						MUSLIMSKÝ SLUHA			
ANGLICKÁ ČÍSLOVKA (JEDEN)				KNIŽNÍ SPOJKA SCHRÁNKA MĚKÝŠE				ČÍSLOVKA KORYTA				TOHOTO DNE PÁNSKÝ SPOL. ODĚV						FÁZE MĚSICE NÁPOR CHOROBY			
TAJENKA																					
	SOLMIZAČNÍ SLABIKA	AVŠAK TEN I ONEN				STRUMA NÁTER					SMUTEK POTOM				SEKNOUTI VELBLLOUDÍ KRÍŽENEC					DIETLOVA HRDINKA	CHŇAP
CHEMICKÉ SLOUČENINY					POPEVEK					SUBTROPICKÝ OŘECHOVEC							DRAVID				
OTLUČEN					AFROASIAT					JMÉNO ZPĚVÁCKY LANGEROVÉ							PRÁVO-SLAVNÝ OBRAZ				
KVĚTENSTVÍ ŠERIKU					TMELÝ					ZÁNĚT SLIZNICE							SLOVENSKÝ NÁRODNÍ PARK				

AUTOR PETR HAJNÍŠ

Vysočina, to je také nádraží v Třebíči

Celý život jsem pracovala na dráze a stále se o ni zajímám. Bydlím v Třebíči, druhém největším městě kraje. Co se týče železnice, tak výpravní budova docela ujde, což už se nedá říci o nástupu a výstupu u prvního peronu: jeho část představuje jen udusanou zem, vodu, led, sních s žádným krytím. U druhé a třetí koleje, kde stojí většinou rychlíky, nemají cestující k dispozici zvýšené nástupiště, což dělá problém starším a tělesně postiženým. Navíc zde také nyní kryt, takže všude leží voda nebo led. Úsek přes Třebíč stále není elektrifikován, takže tu jezdí jen motoráky. Píšu vám proto, abyste si u Českých drah (a Správy železniční dopravní cesty) uvědomili, že Vysočina neznamená jen Jihlavu, Havlíčkův Brod a Žďár nad Sázavou.

SVOBODOVÁ

Dopisy jsou redakčně upraveny a kráceny.

Lisabon už pro Čechy není městem na konci světa



DOPRAVNÍ KŘÍŽOVATKA. Lisabon disponuje dvěma důležitými stanicemi. Zatímco z nádraží Oriente vyjíždějí mezinárodní spoje, stanice Santa Apolónia slouží vnitrostátní přepravě.

FOTO PROFIMEDIA (2x)

Z Prahy do Lisabonu to není daleko. Vždyť letadlem cestu urazíte za tři hodiny. Vlakem to už budete mít pořádně delší. První větší nádraží Oriente není od letiště příliš vzdálené. Pěšky k němu dojdete po hlavní třídě Avenida de Berlim asi za 40 minut. Pohodlnější mohou využít metro. Nádraží Oriente ale slouží spíše odbavování mezinárodních spojů, takže pro výlety po Portugalsku je vhodnější přejet na hlavní nádraží Santa Apolónia, odkud vedou koleje zejména na sever a do středu země.

Portugalsko disponuje bohatou sítí železničních tratí. Dálkové vlaky existují ve třech typech. Jednak jsou to regionální (v jízdním řádu označené písmenem R), které představují osobní, zastávkové vlaky. Dále se tu setkáte se spěšnými vlaky (tzv. interregional – IR), rychlíky, nazývanými mirapido či intercidade (IC). Na hlavní trati Lisabon – Coimbra – Porto jezdí luxusní a pochoptitelné i dražší typy vlaků. Mezinárodní spoje se označují písmeny IN.

Například tramvaj číslo 12, která je okružní, vás nejen povozí městem, ale přiblíží i k známému hradu svatého Jiří.

Lisabon a Porto disponují též rozvětvenou příměstskou železnicí. Z Lisabonu tak můžete dojet do Cascaisu, Sintry nebo do Setúbalu. Pokud chcete posedět v restauračním voze, doporučuji vám vlak Comboio Azul na trati Porto – Faro nebo mezistátní vlaky Sud-Expresso. Jinak ale mají IC spoje pojízdný minibar a bistro. Pokud si zvolíte noční lůžkové vozy, připravte se na výrazný příplatek k jízdnému.

Okružní jízda po městě a pak rovnou nahoru

V Lisabonu lze docela dobře cestovat tramvajemi, které se neúnavně proplétají i těmi nejkřivolakejšími uličkami. K jejich využití je vhodné zakoupit si jízdenku s platností na 24 hodin – stojí 5 a půl eura. Například tramvaj číslo 12, která je okružní, vás nejen povozí městem, ale přiblíží i k známému hradu svatého Jiří.

Z náměstí Praça dos Restauradores vede jen několik schodů k dolní stanici lanovky Elevador da Glória, která jezdí již od roku 1885. Vagon má zajímavé členění – jeho dolní část je výrazně vyšší než dolní. Lano spojující vozy je vedeno



PANORAMA. Dominantou města je visutý most postavený roku 1966. FOTO PIXMAC

pod zemí, zapuštěné otáčivé kolo slouží k závěsu kabin, přes které lano prochází. Každý vůz má vlastní elektromotor napájený z venkovního vedení. Jedoucím vozu napomáhá při cestě dolů i gravi-

tace. Délka trasy obnáší jen 276 metrů, kolejiště má tvar ypsilonu. V horní části je dvokolejné, aby se vozy mohly vyhnout, v dolní části jednokolejné. Stejně jako pražská petřínská lanovka byla i ta-



STOUPÁME. Podobně jako petřínská, byla i tato lanovka dříve poháněna vodou.

PORTUGALSKO



to v Lisabonu původně poháněna vodou. K elektrifikaci došlo v roce 1915, v roce 2002 ji prohlásili za kulturní památku. Ačkoli jsou městské budovy v podstatě nepočmárané, na vagoncích lanovky se bohužel sprejéri vyřádili.

Ulice jako divadelní sál

Při procházce Lisabonem jsem měl štěstí, že jsem se v oblasti pohyboval v sobotu, tedy v době volna. Zdejší atmosféra byla úžasná. Kavárny a cukrárny, kde si

lidé pochutnávali na zákuscích, specialitách či rybích lahůdkách, praskaly ve švech. Kdo nemá finanční problémy, ať si dá třeba lahev archivního vína z roku 1962 za 510 eur. Nabízené lahve jsou pokryty silnou vrstvou prachu, což má zdůraznit jejich stáří. Zdejší ulice představují vlastně velký divadelní sál. Značné množství muzikantů, zpěváků a tanečníků tu předvádí své umění. Někteří se pomalovali zlatavou barvou a hrají sochy. Dlouhou dobu vydrží bez pohybu, prozrazuje je jen mrkání očí.

Kdo má rád přírodu, měl by navštívit botanickou zahradu poblíž ulice Principe Real. Uvidí tu exotické rostliny a stromy snad ze všech koutů světa. K nejstarším lisabonským čtvrtím patří Castelo a Alfama, kde na každého turistu dýchne kouzlo dob dávno minulých. Asi po dvaceti minutách chůze severovýchodním směrem od nádraží Santa Apolónia dojdete k jednomu z nejkrásnějších muzeí, které mapuje vývoj a historii kachlíků (Museu Nacional do Azulejo). Mají zde kachličky různého stáří a vzorů včetně náboženských a orientálních.

Pár tipů na výlety do okolí

Pokud vám vybyde čas na výlety po okolí, doporučuji třicetitisícovou Sintru, která leží asi 40 km od hlavního města. Zdejší paláce jsou barevné, na vysokém pahorku se vypínají zbytky maurského hradu. Půvab letoviska nepřekvapuje, vždyť Sintra bývala rezidencí portugalských králů, kteří sem odjížděli na lov nebo zde hledali ochranu před morem. Zmíněný maurský hrad představuje typickou ukázkou arabské architektury. V polovině 12. století ho dobyly křesťanské oddíly, ovšem až do poloviny 15. století zůstal opuštěn. Teprve ve století 19. došlo k jeho přestavbě na romantickou zříceninu.

Ze Sintry můžete vlakem dojet s přestupy až do měst Obidos a Coimbra. V prvně jmenovaném najdete například 3 km dlouhý akvadukt pocházející z 16. století. Ozdobou města je ale kostel Igreja de Santa Maria, který byl několikrát restaurován. Zatímco Obidos s 11 tisíci obyvatel bývá označován za jedno z nejkrásnějších míst země, více než stotisícová Coimbra si získala věhlas jako univerzitní město. Stará škola má podle místních tradic až z konce 13. století. Pravdou ovšem je, že zakládací listina se zrodila v Lisabonu a univerzitní status sem přenesli až v roce 1537. V rozsáhlém areálu získává vzdělání na 44 tisíc studentů! A jako poslední tip přidávám patnáctitisícové město Pombalo, které je se svým tempelářským hradem s robustními hradbami a upraveným náměstím podle mě stvořeno pro relaxaci. A dovolte mi poznámku na konec: všechny vlaky, s nimiž jsem v Portugalsku cestoval, byly rychlé, čisté a dochvilné!

LUBOŠ FOREJT

O Portugalsku

- Časový posun je zde oproti střední Evropě minus jedna hodina.
- Cena za ubytování v hotelu a hostelu je kolem 50 eur za noc (v turistické kategorii), mimo sezonu lze ale sehnat vyhovující ubytování i za 20 eur za noc.
- Od listopadu do března tu vládne mírná zima s dešti.
- Země je často přirovnávána k České republice: má prakticky stejný počet obyvatel (necelých 11 milionů), podobnou rozlohu (92 tisíc km²) a ekonomickou úroveň (vyjádřenou HDP na obyvatele v přepočtu na kupní sílu).
- Od roku 1910 je Portugalsko republikou. Na cestu k demokracii se ale vydalo až v roce 1974.