



OMLAZUJEME NAŠE VOZIDLA

leden 2010: **27,2 let**
leden 2011: **26,9 let**
leden 2012: **25,4 let**
leden 2013: **23,4 let**

Vozidlový park letos vylepší posila za šest miliard

FOTO MICHAL MALEK (3x)

V loňském roce přijela do parku Českých drah nová či rekonstruovaná vozidla za bezmála 8 miliard korun. Tento proces pokračuje i v roce 2013, kdy budou do služeb národního železničního dopravce doplněna další vozidla za zhruba 6 miliard. Zatímco na regionální spoje budou nově zařazeny z 90 procent úplně nové vozy, jednotky a soupravy, v případě dálkové dopravy se cestující svezou hlavně v dalších modernizovaných vozech – tempo jejich dodávek se však proti loňsku zdvojnásobí.

Kvalitativní proměna, kterou prošel park vozidel Českých drah v uplynulých letech, zatím vyvrcholila v loňském roce. Letos České dráhy čekají na další čerstvě vyrobená nebo radikálně omlazená vozidla za přibližně 6 miliard. V rámci regionální dopravy ovšem dojde k více než symbolickému průlomu – po ukončení výroby Regionov poprvé budou v dodávkách dominovat nová vozidla, a to dokonce z 90 procent. Ještě loni to přítom bylo jen něco přes 30 procent.

Do regionů přijíždějí poslední CityElefanty a RegioSpidery

Mezi nejviditelnější změny ve vozidlovém parku Českých drah pro regionální dopravu budou patřit dodávky motorových RegioSharků a elektrických RegioPanterů. V obou případech se navíc jedná o nízkopodlažní vozidla, která si ob-



Pro regionální spoje se počítá skoro výhradně s úplně novými vozidly.

líbili zejména starší lidé nebo maminky s kočárky. Zatím zbývá dodat 15 RegioSharků řady 844 (vyrábí je polská PESA) a 14 RegioPanterů řad 440, 640 a 650 (z plzeňské Škodovky). Ne všechny ale přijdou letos. Svezou se s nimi cestující v Jihočeském, Plzeňském, Karlovarském, Ústec-



Modernizované jídelní vozy obohatí dálkové mezistátní spoje.

kém, Královéhradeckém, Pardubickém, Olomouckém a Zlínském kraji.

Zhruba za měsíc přibudou dva poslední elektrické CityElefanty, tentokrát určené pro Moravskoslezský kraj. V těchto dnech mají České dráhy dostat také poslední dva RegioSpidery, tedy vozy Re-

gio-Shuttle RS1 od švýcarské společnosti Stadler. Ty jsou určeny pro tratě v Libereckém kraji. Dobíhat budou některé projekty modernizace, např. motorových vozů řady 842 nebo řídicích vozů pro klasické soupravy řady Břhpvee²⁹⁵, známějších pod přezdívkou Sysel.

Modernizované a bezbariérové vozy pro dálkové spoje

Kvalita a služby dálkových vlaků budou posíleny díky modernizovaným vozům pro rychlost 160, příp. 140 km/h. Oproti roku 2012 se ale modernizace těchto vozů zrychlí. Do provozu by jich mělo být uvedeno přibližně dvakrát více. Bude dokončena modernizace restauračních vozů řady WRmee⁸⁶, dodávkou přibližně tří desítek vozů bude pokračovat modernizace bezbariérových rychlíkových vozů řady Bbdgme³⁹⁶ a očekává se za-

hánění dodávek u prvních modernizovaných vozů typu Bmpee (od společnosti Pars nova) a ABpee (od firmy PESA).

Modernizované vozy však nabízejí podobný posun v kvalitě jako zcela nové vozy, o čemž hovoří i všeobecná oblíbenost multifunkčních vozů řady Bbdgme³⁹⁶ mezi cestujícími. Kromě nových sedaček a klimatizovaného interiéru vozy nabízejí elektrické zásuvky či WC s uzavřeným systémem. Mezi další příjemné novinky patří vybavení pro zjednodušenou přepravu jízdních kol.

Průměrný věk vozidel ČD byl navíc díky zásadní obměně v lednu 2013 něco málo přes 23 let, zatímco ještě před třemi lety více než 27 let. V západní Evropě jsou však u tohoto ukazatele obvyklá čísla kolem 15 až 17 let. S historickým dluhem se proto České dráhy musí i nadále vyrovnávat. **VÁCLAV RUBEŠ**

Railjet na seznamovací jízdě po Moravě a Čechách

Mimořádný zvláštní vlak Railjet přijel ve čtvrtek 21. února na ne veřejnou seznamovací jízdu do České republiky. Vlak byl vypraven ve spolupráci Českých drah a Rakouských spolkových drah z Vídně přes Břeclav, Brno do České Třebové, kde po technologické pauze odjel v podvečer přes Přerov a Břeclav zpět do Vídně. Vlak byl určen výhradně pro zaměstnance ČD a ÖBB a techniky z vídeňského závodu Siemens.

Účastníci jízdy se v praxi seznámili s některými provozními parametry, činností informačního, rezervačního a řídicího systému, poskytovanými servisními službami a ověřili si kvalitu cestování v Railjetu. Dobrá zkušenost to byla pro zástupce vlakových čet a strojvedoucího, kteří si mohli vlak „ohmatat“ v reálném provozu: vyzkoušeli si vlastní řízení soupravy včetně například ovládní dveří. → Pokračování na straně 3

Zabodovali jsme v soutěži IT projekt roku 2012

Již deset let vyhlašuje Česká asociace manažerů informačních technologií prestižní oborovou soutěž IT projekt roku. V aktuálním ročníku uspěly i České dráhy, které se probíjaly s projektem zavedení 2D kódů pro odbavení cestujících na železnici mezi trojici nejlepších. Zavedení 2D kódů na jízdních dokladech umožnila výměna původních jehličkových tiskáren u pokladen za nové termotiskárny a také vybavení přenosných pokladen vlakového personálu čtečkami a GSM komunikací. Jíz-



Pracovníci Odboru informatiky s dodavateli jsou na svůj úspěch hrdí. FOTO 2M

ní doklady z eShopu ČD navíc od loňského roku obsahují 2D kód také.

„Cestující si mohou v klidu doma koupit a vytisknout jízdenku, kterou následně právě podle kontrolního kódu odbaví vlakový doprovod; 2D kód je hlavním kontrolním prvkem také v případě nákupu jízdenky přes mobilní verzi eShopu,“ vysvětluje Dagmar Holadová, ředitelka Odboru informatiky GR. Pro všechny zaměstnance tohoto odboru je úspěch v soutěži oceněním jejich práce nejen v roce 2012. (hop)

Nejkrásnější nádraží čeká na nájemníky

Rozjeli jsme se na reportáž do stanice Opava východ, která loni vyhrála v prestižní anketě.

STRANA 2

Výsledky přeprav ČD Cargo za rok 2012

Jak rostly nebo klesaly výkony v nákladní dopravě podle komodit? Přinášíme analýzu.

STRANA 5

Stříbrný šíp přichází v Nymburce k životu

Historický motorový skvost z roku 1939 má naději, že ještě letos vyrazí znovu na koleje.

STRANA 8

Knižní jízdní řád má právo na existenci

Jedna z nejčtenějších knih čelí konkurenci internetových vyhledávačů. Zatím se drží.

VNITŘNÍ DVOUSTRANA 6-7



PRO VÁS

VPN Family: Výhodné volání a data v mobilu

Už pátým rokem poskytuje společnost ČD - Telematika program VPN Family s mobilními hlasovými službami a internetem. Ten je určen pro zaměstnance Skupiny České dráhy, Správy železniční dopravní cesty a Traťové strojní společnosti. Mobilní hlasové služby poskytujeme ve spolupráci s operátorem Telefónica Czech Republic. Zaměstnancům mimo jiné nabízíme i dva velmi výhodné mobilní hlasové tarify s názvou ZAČÍNÁM nebo VOLÁM a také datové SIM karty (mobilní internet) se zajímavou nabídkou datových služeb: od levných s FUP až po tarify s neomezenými daty včetně dalších doplňkových služeb. Objednání služeb se provádí elektronicky prostřednictvím internetového portálu <http://family.cdt.cz>. Po nezávazné a jednoduché registraci na tomto portálu najdete další podrobné informace o možnostech objednání služeb a také ceník služeb VPN Family (jste-li v intranetu, ceny najdete na uvedené adrese i bez registrace).



Každý zaměstnanec výše uvedené společnosti může mít na své jméno objednáno až 11 SIM karet (šest hlasových a pět datových SIM karet). Všechny SIM karty jsou smluvně vedeny vždy na zaměstnance, který je může dle uvážení poskytnout svým rodinným příslušníkům. Je možné objednat si nové číslo, zažádat o převod čísla z dobíjecí karty anebo paušálu O2. Zároveň také provádíme přenos čísla od jiných operátorů v ČR zcela zdarma. Dnes takto poskytujeme více než 46 tisíc SIM karet zaměstnancům, kteří se zařadili do našeho benefitního programu VPN Family.

Účtujeme si jen základní poplatky podle zvoleného tarifu a pak to, co skutečně provoláte. Na portálu family.cdt.cz naleznete kalkulačku, pomocí které si lehce spočítáte výhodnost cen VPN Family v porovnání s ceníkem vašeho stávajícího operátora. Všem zákazníkům navíc umožňujeme prostřednictvím portálu family.cdt.cz přístup do smluvních e-shopů pro nákup telefonů, notebooků a dalšího příslušenství nebo zboží za akční ceny. Provozovateli těchto e-shopů jsou významné společnosti, jako je SETOS, RADIOCOM, Hewlett-Packard, PHILIPS, Rowenta, Moulinex a další. Počet smluvních e-shopů postupně rozšiřujeme o další segmenty jako sportovní potřeby nebo osobní vozy, ve fázi jednání je také levný plyn nebo elektřina. V případě dotazů jsou připraveni vám pomoci vyškolení pracovníci na zákaznické lince 972 326 459 (v pracovních dnech od 8 do 17 h). Program VPN Family přináší úspory do rodinného rozpočtu.

(čdt)



OPRAVENÁ KRÁSA. Výpravní budova Opava východ prošla před lety rozsáhlou rekonstrukcí. Pokud si tu chcete najmout kancelář, máte možnost. FOTO AUTOR (2x)

Nejkrásnější nádraží republiky hledá další nájemníky

Rozsáhlá a starobylá nádražní budova ve stanici Opava východ před několika lety prodělala velkou opravu. Loni ji zástupkyně opavského magistrátu Dagmar Kůrečková navrhla do soutěže o nejkrásnější nádraží a hlasujícím patrně učarovala natolik, že ji vyslali hned na první místo. Drážních zaměstnanců zde pracuje méně než v minulosti, a proto část uvolněných prostor nyní hledá své nájemníky.

Proč zrovna Opava východ? To jsem si říkal, když loni v prosinci vyhlášovali výsledky populární ankety o nejkrásnější tuzemské nádraží. Rozjel jsem se tedy podívat do centra Slezska, abych se přesvědčil, čím si toto nádraží zasloužilo své vítězství. Průvodce na místě mi dělal přednosta osobní stanice Lubomír Mendrok.

Tři pokladny na směnu

Na úvod bude nutná organizační vsuvka. Stanice Opava východ spadá do správy KCOD Ostrava. Své příslušné výkonné jednotky tu má i DKV, Správa železniční dopravní cesty a společnost ČD Cargo. Samotný obvod KCOD je územně velmi rozlehlý, sahá přes Krnov až po Dětrichov nad Bystřicí či po státní hranici s peážní tratí přes Glucholazy. Pod zdejším přednostou stanice spadá asi 50 zaměstnanců.

„Tady v Opavě fungují vnitrostátní a jedna mezinárodní pokladna, celkem tři zaměstnankyně ve směně. Dál tu pracuje skladník přepravy, který obstarává službu ČD Kurýr a úschovnu,“ vypočítává přednosta Mendrok a hned také dodává, že více lidí ve směně, čtyři, mají pouze v Krnově, dva pracují v Bruntále, zatímco v Hlučíně a Kravařích pouze jeden. Na některých stanicích v obvodě prodávají jízdenky (buď celodenně, nebo jen večer) na základě smlouvy výpravčí SŽDC – v Holasovicích dokonce hláskář-závorař.

Zázemí oceněné výpravní budovy dnes – po vyklizení nocležen – vedle několika kanceláří společnosti ČD Cargo, přednosty stanice a odloučeného zaměstnance



NÁDRAŽNÍ RUCH. Zdejší cestující jsou na stanici patřičně hrdí. Vřak jí také poslali do finále soutěže o nejkrásnější nádraží či zastávku nejrve hlasů ze všech.

Odboru správy nemovitostí Generálního ředitelství ČD ukřívá jen odpočinkové místnosti a šatny vlakových čet. Správa železniční dopravní cesty sídlí v samostatné budově za kolejištěm, kde dříve byla traťová distanční. V této části nádraží má SŽDC vlastně jediného zaměstnance, staničního dozorce, který sleduje a hlásí dopravní situaci na centrální stavědlo. Přízemí nádražní budovy využívá několik prodejen, například Mr. Baker v prostoru po bývalé poště, Point,

nádražní restaurace a bufet. Efektivnějšímu využití budovy by prospěl zájem dalších nájemníků, o což se snaží zejména na olomoucké regionální správě majetku. „Někteří zájemci tu byli. Jenže vzhledem k tomu, že volné místnosti jsou vesměs propojené a mají i společné vstupy, nijak velký zájem o jejich nájem není,“ vysvětluje Mendrok, který podobně jako předchozí přednosta Valeček zasvětil železnici většinu svého života a stál u zřízení KCOD v Olomouci.

Na bedrech přednosty stanice leží starosti různého druhu. Během mé návštěvy například asistoval pracovníkovi RSM při opravě zimou poničených (pokřivených) vstupních dveří. „Jen kdyby nebylo tak zdoluhavé to papírování!“ povzdechne si Lubomír Mendrok. „Před Vánocemi nám někdo rozbil jedno okno do čekárny, jenže než sem doputovala objednávka podepsaná a potvrzená z RSM Olomouc, trvalo to měsíc. Pak to ale bylo zaskleno za pár minut,“ popisuje reálnou příhodu.

Chystají úschovnu kol i úpravu prodejních okének

Ale zpět k hlavnímu účelu mé cesty. Proč je pro cestující toto nádraží nejkrásnější? Když vystoupíte z vlaku, najdete tu nádherný vestibul s vitrínou, ve které jsou vystaveny diplomy ze zmíněné ankety a poděkování za hlasy. Vestibul působí opravdu vznešeně. V příštích měsících mají přijít ještě další změny k lepšímu. Město Opava má v rámci projektu Quest v plánu po dohodě s Českými drahami a SŽDC upravit prostor za kolejištěm u východu z podchodu s tím, že by se tu mělo vybudovat záchranné parkoviště P+R. Počítá se zde i s kamerovým systémem a prostorem pro bezpečnou úschovnu kol.

Chťejí tu také přemístit prodejní okénko mezinárodní pokladny z ČD centra tak, aby ústilo přímo do vestibulu a bylo lidem lépe na očích. Když jsou totiž večer vnitrostátní pokladny zavřené, cestující tak hned uvidí, že si mohou doklady koupit jinde. „Přitom bychom chtěli u všech okének vyřešit přepážky, které brání pokladníkům mít přehled o tom, co se děje v otočné misce na peníze. A také pultíky na zavazadla pod okénky,“ dodává Lubomír Mendrok. I bez toho se ale jedná o nádraží opravdu krásné, pardon, vlastně nejkrásnější. A spoň do vyhlášení dalšího vítěze.

MARTIN NAVRÁTIL



Další fotografie najdete na stránkách zeleznicar.cdt.cz.

RSM Olomouc: Trápení s pavučinkami na budovách

Jednou z mnoha věcí, které si zákazník Českých drah při svých cestách všimne, jsou mimo jiné i prapodivné chuchvalce a skvrny na fasádách mnoha výpravních budov. První dojem, který si cestující udělá, je negativní – každého hned napadne, že se jedná o špínu nebo plíseň. Jenže tyto chuchvalce se vyskytují nejen na fasádách výpravních budov, ale i na osvětlení, sloupech, přístřešcích... Při bližším ohledání zvědavý badatel zjistí, že to není ani plíseň, ani mech nebo lišejník, nýbrž malé pavučiny s charakteristickými chomáčky vláken, většinou o průměru do 10 cm, se zbytky nachytnutého hmyzu a nečistotami z ovzduší.

Členění fasády ochraňují pavouky před deštěm

Původcem pavučin jsou teplomilné druhy pavouků čeledi dictynidae, jejichž vyskyt je v České republice zaznamenán te-



Teplomilní pavouci trápí v posledních letech správce nádražních budov.

prve v posledních několika letech. Mladí jedinci těchto pavouků se šíří tím, že vypustí vlákno a nechají se unášet větrem. Uchytí se na stěně budovy, která stojí v danou chvíli v cestě. Pavučiny se vyskytují nejčastěji na místech chráně-



Pavučiny jsou na fasádách, římsách i osvětlení.

ných před nepřízní počasí (deštěm), většinou na stěnách pod římsami, parapety, v ústupcích členitých fasád a v místech výhodných z hlediska snadnosti obživy pavoučků, což je v blízkosti umělého nočního osvětlení nástupišť.

Tato v podstatě kosmetická vada má však nejen negativní dopad na vnímání železnice jako celku, ale i vliv na ekonomické výsledky jednotlivých regionálních správ majetku. Kdo by se chtěl dívat na „ušmudlané“ fasády výpravních budov? Samozřejmě že nikdo. A tak se musí čas od času přikročit i k očištění fasády od těchto pavoučích dílek.

Likvidace pomocí dezinfekce, vysavače nebo ptáků

Odstraňování pavučin z fasád se nejlépe daří pomocí vysavače osazeného vlasovým kartáčem nebo pomocí omytí nízkotlakou vodou. Používá se i kombinace s dezinfekcí fasády – postřikem, který hmyz zahubí a rovněž odpuzuje. Účinek dezinfekce je však krátkodobý a ekonomicky náročný. A navíc se prezentuje i názor Společnosti pro technologii ochrany památek, že nejsou známy žádné skutečnosti, které by prokazova-

ly funkčnost tzv. protipavučinových fasádních nátěrů.

Z vlastních zkušeností můžeme konstatovat, že pokud by odstraňování pavučin měla provádět odborná firma, činily by náklady na 1 m² čištěné plochy fasády 16 až 45 korun v závislosti na složitosti fasády. Z hlediska ochrany přírody se doporučuje umísťovat pod římsy plošky pro hnízdění rehků zahradních (tzv. rehkovníky), kteří se těmito pavoučky živí. Z estetického hlediska to ale není nejlepší řešení, zejména u památkově chráněných objektů. A tak dokud pavoučky například vlivem globálního oteplování nezmizí či neemigrují do jiných zeměpisných šířek, budeme se muset s jejich výskytem smířit a bojovat s nimi ekonomicky únosnými prostředky, zejména fyzickým likvidací a vysáváním pavučin. Než se na fasádách výpravních budov objeví jiný nečekaný biologický nepřítel... PETR DOSEDL

Neměli bychom příliš spoléhat na pomoc od státu

V rámci směřování Skupiny ČD k holdingovému uspořádání vznikl na podzim loňského roku na generálním ředitelství Českých drah Odbor regionální dopravy. Do jeho čela byl jmenován bývalý náměstek ministra dopravy a hejtman Ivo Toman, který má mimo jiné na starosti poprat se s odlišnými představami jednotlivých krajů a hlavně jejich finančními možnostmi.

Situaci v regionální železniční dopravě ovlivňují jak možnosti Českých drah, tak potřeby objednatelů. Významným způsobem se zde v posledních letech projevuje pomoc z evropských fondů, přijíždějí nová a modernizovaná vozidla, postupuje integrace dopravních systémů. Na svou příležitost ale čekají soukromí dopravci a kraje se potýkají s nedostatkem peněz. Z úsporných důvodů jezdí na řadě elektrifikovaných tratích motorová vozidla. O vyjádření jsme proto požádali ředitele Odboru regionální dopravy Ivo Tomana.

Regionální dopravu u ČD vedete od podzimu loňského roku. Máte již konkrétní vizi, jakým způsobem se bude tento segment dopravy vyvíjet, případně co byste chtěl změnit?

V poslední době se mohutně investovalo do obnovy vozidlového parku, roste počet cestujících, kultura cestování i přístup personálu k cestujícím se výrazně zlepšuje. Ale nic není zadarmo. Moje dlouhodobá vize je nastavit takový rozsah a model regionální železniční dopravy, který by dosahoval maximální efektivity objednávaných jízdních řádů s ohledem na dostupné rozpočty objednatelů čili krajů. V tuto chvíli proto provádím se svými spolupracovníky a s našimi řediteli KCOD analýzu ekonomiky a obsazenosti spojů na jednotlivých tratích regionální dopravy.

Nejsou někdy příliš markantní rozdíly mezi rozsahem a kvalitou dopravy, kterou konkrétní kraj objednává, ve srovnání se sousedním krajem?

Rozdělení státu na 14 krajů, včetně Prahy, logicky způsobilo, že každá krajská reprezentace má své představy o rozvoji území a dopravní politiky. Máme celkem 11 integrovaných dopravních systémů, které v některých případech způsobují na hranicích krajů problémy v provázanosti. Kraje se navzájem liší svou rozlohou a také svými finančními možnostmi. Myslím si, že v budoucnu mohou probíhat debaty o opětovné centralizaci v některých oblastech dopravy a dopravní obslužnosti státu, protože zejména malé kraje nebudou schopny ze svých rozpočtů plnohodnotně a zodpovědně vykonávat své povinnosti v této oblasti.

Jak vnímáte otevírání dopravního trhu, které se po vstupu soukromých dopravců do dálkové dopravy plánuje i v regionech?

Obecně platí, že konkurence je zdravá. Ale před otevřením trhu je nutné nastavit jasná pravidla pro všechny dopravce. V tuto chvíli není vyjasněna otázka budoucnosti nádraží, není jasné, jakým způsobem bude ošetřeno takzvané ošlapné, nevíme, co bude s pozemky pod kolejemi v majetku Českých drah a není zřízen nezávísly regulátor. Pokud tyto záležitosti budou vyřešeny, České dráhy mají nejlepší výchozí pozici

IVO TOMAN

ředitel Odboru regionální dopravy

Vystudoval Stavební fakultu ČVUT v Praze a poté pracoval jako projektant. V roce 1992 byl zvolen do Federálního shromáždění, později působil na Okresním úřadu v Ústí nad Orlicí, od roku 2000 v Krajském úřadu Pardubického kraje (2004–2008 jako náměstek hejtmána, později několik měsíců jako hejtman). V roce 2009 začal pracovat pro ministerstvo dopravy, o dva roky později byl jmenován do funkce náměstka ministra. Současnou pozici šéfa regionální dopravy Českých drah vykonává od 15. listopadu 2012.

ci obstat s jakoukoli konkurencí a uspět v nových tendrech. Jestliže uspěje více dopravců, musí být zajištěna síťovost železniční dopravy, tedy přípoje.

Doprací jsou občas kritizováni, že nasazují motorová vozidla na elektrifikované tratě. Můžete objasnit, proč například České dráhy posílají na trať Karlovy Vary – Chomutov nové motorové jednotky řady 844, tedy RegioSharky?

Předně musím uvést, že RegioSharky řady 844 splňují přísné ekologické normy EURO 3, díky čemuž se u těchto vozidel platí i nejnižší poplatek za použití dopravní cesty

pro motorová vozidla na elektrifikované tratě. Samozřejmě byla zvažována i varianta nákupu elektrických jednotek. Pořizovací náklady elektrické jednotky jsou však téměř dvojnásobné, což by se vyplatilo zejména jen při větší frekvenci cestujících. Na zmíněné tratě bychom navíc potřebovali dvousystémová elektrická vozidla. Na to nebyly prostředky ani v Regionálním operačním programu, ze kterého se hradí až 40 procent pořizovacích nákladů, ani u objednatelů, který by musel hradit dvojnásobně vyšší odpisy. Jako nejvýhodnější proto vyšla motorová jednotka pro 120 cestujících, která má univerzální použití. V budouc-

nu může navíc v rámci lepšího využití částečně zajiždět i na neelektrifikované tratě. Důvody jsou tedy jednoznačně ekonomické. Díky těmto novým vozidlům bude od příštího roku v Karlovarském kraji obnoveno 95 procent vozidlového parku regionální dopravy!

Před pěti lety jste pracoval jako hejtman Pardubického kraje a řešil i problematiku regionální dopravy. Nyní vedete regionální dopravu u železničního národního dopravce. Jak byste tyto dvě pozice porovnal?

Když jsem objednával za kraj rozsah regionální železniční dopravy, měl jsem pocit, že České dráhy mohou unést více rizik než kraj jako objednatel, neboť jim stát, potažmo ministerstvo dopravy, pomůže. Nyní vidím, že tomu tak není. České dráhy si musí pomoci samy a ke všemu mají řadu břemen z minulosti jako odpisy Pendolin nebo jízdní výhody pro cizí zaměstnance. Navíc po dvanácti letech existence krajů na tom začínají být krajské rozpočty podobné jako ten státní, tedy jsou bez peněz. Se stejnými rozpočty mají udržet rozsáhlou zanedbanou síť krajských silnic, mají financovat dopravní obslužnost území. Budoucnost není úplně růžová.

České dráhy si musí pomoci samy a ke všemu mají řadu břemen z minulosti jako odpisy Pendolin nebo jízdní výhody pro cizí zaměstnance.

Cítíte se být více železničářem nebo politikem?

Za posledních 21 let jsem působil v různých pozicích ve veřejné správě. Za poslední čtyři roky jsem pracoval pro šest ministrů dopravy, více než rok jsem měl na starosti objednávání dálkové železniční dopravy. Přiznám se, že jsem začal být ze všech personálních změn unaven, i když jsem díky tomu získal řadu užitečných zkušeností a kontaktů. Také proto mě oslovila nabídka generálního ředitele Českých drah Petra Žaludy pracovat v jeho týmu.

Vázím si ho jako schopného manažera i jako člověka a jsem velmi rád, že byl opětovně potvrzen ve funkci předsedy představenstva. V tuto chvíli nemám žádné politické ambice a v práci, kterou nyní dělám, nacházím seberealizaci. Beru tuto pozici jako osobní výzvu a chci se práci pro ČD věnovat naplno a dlouhodobě. Navíc mám i osobní důvody – se svou manželkou jsem se před lety seznámil právě ve vlaku. **VÁCLAV RUBEŠ**



FOTO AUTOR

KRÁTCE

Pendolinem častěji do západních Čech



Od neděle 3. března začaly jezdit častěji jednotky Pendolino do Plzně a Františkových Lázní. Nové spoje jsou následující: SC 503 v pondělí z Plzně (s odjezdem 5.45 h) do Ostravy (příjezd 10.40 h), SC 506 a 515 v neděli z Bohumína (odjezd 7.18 h) do Františkových Lázní (příjezd 13.25 h) a z Františkových Lázní (odjezd 14.38 h) do Bohumína (příjezd 20.49 h), SC 516 v neděli z Ostravy (odjezd 17.27 h) do Plzně (příjezd 22.11 h). Vlaky SC Pendolino nabízejí nejrychlejší a nejkvalitnější spojení západních Čech s Prahou a Ostravskem.

Rozšiřujeme optickou síť pro Vodafone

ČD - Telematika předala společnosti Vodafone Czech Republic k užívání optické trasy propojující více než 10 měst o celkové délce přes 300 kilometrů. V současnosti je tak kapacita těchto sítí na čtyřnásobku původní úrovně. Na základě smluvního vztahu bude ČD-T poskytovat své služby i v dalších etapách rozvoje páteřní sítě prostřednictvím výstavby jednotlivých úseků včetně servisu optických vláken. Nová optická síť propojí v průběhu letošního roku více než 70 měst České republiky. Toto rozšíření je dalším krokem k poskytování vysokorychlostních datových a nových mobilních služeb na území ČR.

Akční jízdné na dalších regionálních tratích



Ve snaze podpořit zájem cestujících o vlaky na málo vytížených regionálních tratích rozšířily České dráhy od března seznam úseků, kde cestující dostanou automaticky o čtvrtinu levnější jízdné (tarif IN 25 %). Jedná se celkem o 44 tratí (seznam najdete na www.cd.cz). Na trati Benešov u Prahy – Trhový Štěpánov je poskytováno všem cestujícím jízdné podle tarifu IN 50%. Od září 2011 platila nabídka na 18 vybraných lokálních tratích a u části spojů se díky tomu projevily nárůst obsazenosti i tržeb. České dráhy proto akci rozšířily. „Jednou přijde na řadu otázka, zda na takových tratích nemá být doprava zastavena. Pokud ale existuje potenciál cestujících do vlaků přílákat, je správné to nejdříve prověřit,“ vysvětluje význam akce ředitel Odboru regionální dopravy Ivo Toman. **(tis, hop)**

Railjet na seznamovací jízdě po Moravě...

← Pokračování ze strany 1

Po celou jízdu Railjetu v České republice byli našim vlakovým četám a strojvedoucím k dispozici kolegové z Rakouských spolkových drah a technici ze společnosti Siemens, která tyto soupravy pro potřeby Českých drah již začíná ve Vídni vyrábět. „Někteří naši kolegové, kteří se zabývají propagačními jízdami a PR, mohli vlak vyzkoušet z hlediska pohodlí, rozložení míst ve vlaku a jejich číslování a také cateringu,“ řekl ředitel Odboru dálkové a mezinárodní dopravy Jiří Jeřeta, který se jízdy zúčastnil.

Sladění používaných technologií dvou dopravců

Jiří Konečný z Odboru kolejových vozidel GR ČD uvedl, že cílem mise bylo sladění technologií používaných v vlaku Siemens Viaggio Comfort, jak se oficiálně jednotka nazývá. „S techniky z firmy Siemens



Vlakvedoucí Lukáš Stružka z RCVD Břeclav při seznamování se soupravou.

a také ÖBB jsme všechny eventuální problémy konzultovali přímo ve vlaku, vyzkoušeli jsme si cvičně nahrávání dat do rezervačního systému a jejich kompatibilitu. Navíc se mohl náš zkušený zaměstnanec Jiří Valín, který vlak vedl na našem území pod dohledem rakouského instruktora, seznámit s ovládáním lo-



Náročný cestující si jistě oblíbí luxusní sedadla v třídě Premium. FOTO AUTOR (2x)

komotivy Taurus řady 1216.2 z řídicího vozu Railjetu, což byla vlastně česká premiéra. Souprava Railjet sice v Česku několikrát byla, ale vždy pouze v taženém režimu pomocí nezávislé lokomotivy typu Taurus. Jsme spokojeni, že vlak bezproblémově fungoval i v sunutém režimu při cestě z České Třebové zpět

přes Dřerov a Břeclav do domovské stanice ve Vídni,“ říká Konečný.

Veřejná prezentace v dubnu

Pro širokou veřejnost a zástupce sdělovacích prostředků se připravuje veřejná prezentační jízda Railjetů letos v dubnu. „Chceme všem zájemcům nabídnout možnost svést se za běžný tarif ČD v komfortní soupravě. Na první kompletní soupravy Českých drah se můžeme těšit již začátkem příštího roku, kdy se u nás začne testovat. Railjety nasadíme od prosince 2014 ve dvouhodinovém taktu na lince Praha – Brno – Vídeň – Graz, na které nabídneme našim cestujícím na české a moravské poměry vyšší kvalitu služeb,“ dodává ředitel Jiří Jeřeta.

MARTIN HARÁK



Další fotografie najdete na stránkách zeleznicar.cd.cz.

INZERCE

PRO PRÍZNIVCE ŽELEZNICE
jsme připravili novou kolekci *Legendy na kolejkách*

- barevné a černobílé hrnký
- pivní krigly
- 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 nás e-shop:

www.aeroteam.cz

AEROTEAM

Vyberte tři nejlepší snímky svých kolegů ze stolního kalendáře ČD



Hlasování se můžete zúčastnit do konce března na webových stránkách <http://kalendar2013.cd.cz>.

Používáte v práci stolní kalendář Českých drah na letošní rok? Pokud ano, pak jste si jistě všimli, že stejně jako loni jsou v něm v každého týdne snímky členů Zemského svazu FISAIC ČD, skupiny FOTO. Společným tématem je železnice ve všech možných podobách, ať už se jedná o cestující, zaměstnance, vlaky, nádraží, moderní či historická vozidla, předměty používané při práci

v depech nebo na nástupištích, mikrozáběry i velké celky, klasické i alternativně pojaté záběry. A podobně jako na začátku minulého roku i nyní mají zaměstnanci akciové společnosti České dráhy možnost zúčastnit se soutěže a vybrat z tohoto kalendáře tři nejlepší snímky.

Soutěž probíhá do 31. března, přičemž hlasovat lze na webových stránkách <http://kalendar2013.cd.cz>. Každý dva-



cátý hlasující dostane jako malou pozornost propagační předmět Českých drah. Mnohem důležitější ale asi je ocenění práce vašich kolegů, kteří se věnují ušlechtilým volnočasovým aktivitám a svým způsobem tak pomáhají propagovat kouzlo železničního světa. Autoři tří nejlépe hodnocených snímků ze stolního kalendáře se budou moci díky vašim hlasům zúčastnit

workshopu vedeného profesionálním fotografem Janem Zatorským.

Za redakci časopisu Železničář děkujeme všem hlasujícím zaměstnancům ČD, kteří věnují této soutěži několik minut svého času a zodpovědně vyberou nejlepší snímky, a to zejména z hlediska vybraného tématu, kompozice, světla a schopnosti zaujmout diváka.

PETR HORÁLEK

Rok se s rokem sešel a nastává příležitost hodnotit uplynulé období. Ze statistických údajů vyplývá, že vlaky ČD Cargo za dvanáct měsíců roku 2012 přepravily 73,28 milionu tun zboží. Je to hodně nebo málo? Ať už budou čtenáři hodnotit dosažené výsledky kladně nebo záporně, je nutné si uvědomit, že nežijeme v izolovaném světě, ale působíme na plně liberalizovaném dopravním trhu a jsme závislí na ekonomické situaci nejen v České republice, ale i v Evropské unii a ve světě.



BILANCOVÁNÍ. Na hodnotách přeprav v jednotlivých komoditách za loňský rok se projevily i negativní hospodářské trendy u nás i v Evropě.

FOTO MICHAL ROH ML.

Oproti roku 2011 jsme loni přepravili o cca 5,5 milionu tun zboží méně. Největší ztrátu jsme zaznamenali ve vnitrostátních přepravách (pokles o téměř 3 mil. tun) a ve vývozu (cca 1,5 mil. tun). Podle Společenství evropských železnic a provozovatelů infrastruktury (CER/SEŽ) se „železniční nákladní doprava nemůže stále vzpamatovat z následků hospodářské krize a na počátku letošního roku železnici znovu zasáhly důsledky hospodářské recese. Výkony na trhu nákladní dopravy se v prvním čtvrtletí roku 2012 snížily meziročně o 6,1 procenta, ve druhém čtvrtletí dokonce o 7,8 procenta“.

Tento pokles je markantní i u ČD Cargo, i když hlavní příčiny poklesu přepravních objemů jsou v zásadě dvě – již zmíněný pokles z důvodu stagnace ekonomiky, ale rovněž i ztráta přeprav v konkurenčním boji. Rok 2012 byl bohužel rokem nárůstu výkonů soukromých dopravců a je nutné si přiznat, že v řadě případů nebylo ČD Cargo schopno ztrát výkonů zabránit. Abychom však byli objektivní, musíme říci, že celou řadu nových přeprav se úseku obchodu podařilo vybojovat. I přesto, že SŽDC doposud nesdělila oficiální výsledky, je zřejmé, že tržní podíl ČD Cargo v roce 2012 poklesl a lze jej odhadovat na asi 80 procent.

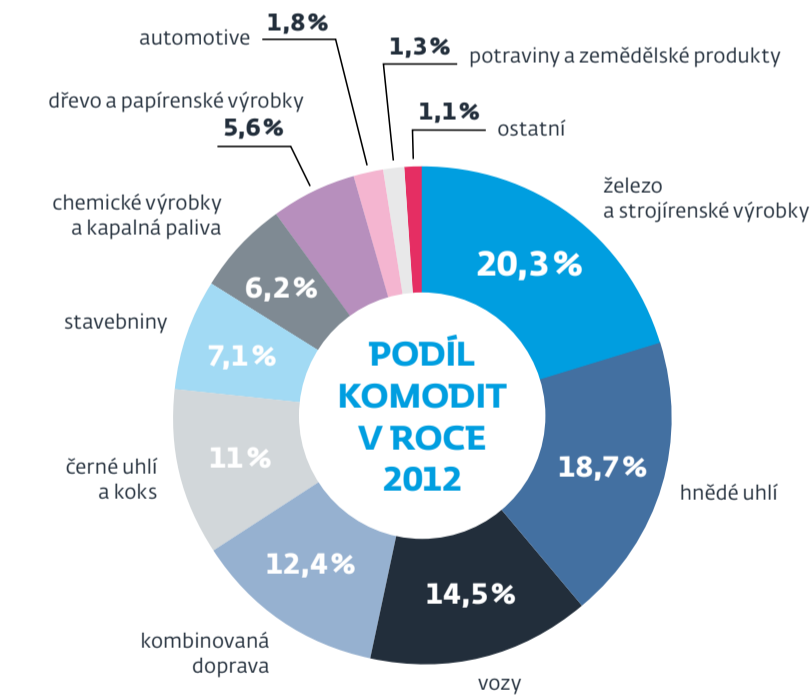
Přepava pevných paliv je pro společnost klíčová

Komoditou, která v maximální míře ovlivňuje výsledky ČD Cargo, jsou pevná paliva. V případě hnědého uhlí jsme přepravili o 10 procent objemů méně než v roce 2011, ale tento pokles byl již zohledněn při tvorbě podnikatelského plánu pro rok 2012. Nakonec se nám plán podařilo o téměř 100 tisíc tun překročit, a to přes všechny nepříznivé okolnosti, kterými byly především mírná zima na počátku roku, technické problémy na elektrárenských vlečkách nebo i delší odstávka elektrárny Mělník III spolu s jejím pomalým náběhem zpět do výroby. Na rozsahu přeprav se samozřejmě projevily i spory mezi těžbařem Czech Coal a Elektrárnami Opatovice, které v červnu vyvrcholily dočasným zastavením přeprav. Po celý rok jsme se aktivně podíleli na realizaci přeprav paliva z alternativních lokalit – z Německa a Polska, kde jsme v konkurenci dalších dopravců obstáli na jedničku.

Co se týče černého uhlí, pokračoval v plné míře projekt Střela – dovoz cca 500 tisíc tun černého uhlí z Polska přes Českou republiku pro odběratele U. S. Steel na Slovensku. V Polsku tyto přepravy realizuje naše dceřiná společnost Koleje Czeskie, což znamená další finanční přínos. Celkově však přepravy, především v závěru roku, klesaly. Důvodem jsou jak problémy při těžbě, tak zejména snížení odbytu – značná část energetického uhlí dosud leží na skládkách. Na vyšší přepravních tržeb, nikoli však objemů, se negativně projevilo přesměrování uhlí z Ostravska do Lince z PPS Horní Dvořiště na PPS Břeclav realizované na základě poža-

davku zákazníka. I přes získání některých nových přeprav do Rumunska a na Slovensko poklesly o dalších cca 35 procent meziročně přepravy koksů, o který hutnické firmy nejeví zájem. Nezaostávali jsme ani v přepravách alternativních paliv, zvláště pak dřevní štěpky. Do plzeňské teplárny jsme v rámci projektu oceněného ministerstvem dopravy přepravili více než 30 tisíc tun tohoto zboží, narostl také počet stanic, ze kterých je štěpka v kontejnerech InnoFreight do Plzně svážena. Přepravovali jsme také olivy a další biopaliva.

roku. Zároveň se nám ale podařilo vybojovat přepravy železného šrotu do nové ocelárny ve Strážském, což za loňský rok znamenalo nových 80 tisíc tun zboží. Sníženy byly exporty výrobků ze společnosti EVRAZ Vítkovice především do Německa. Objem přeprav v komoditě stavebniny byl negativně ovlivněn především ztrátou přeprav odsiřovacích vápenců z Lomů Mořina do severočeských elektráren od 1. července 2012. Příčinou této ztráty bylo neovlivnitelné rozhodnutí společnosti ČEZ realizovat tyto přepravy „vlastním“ dopravcem SD-KD.



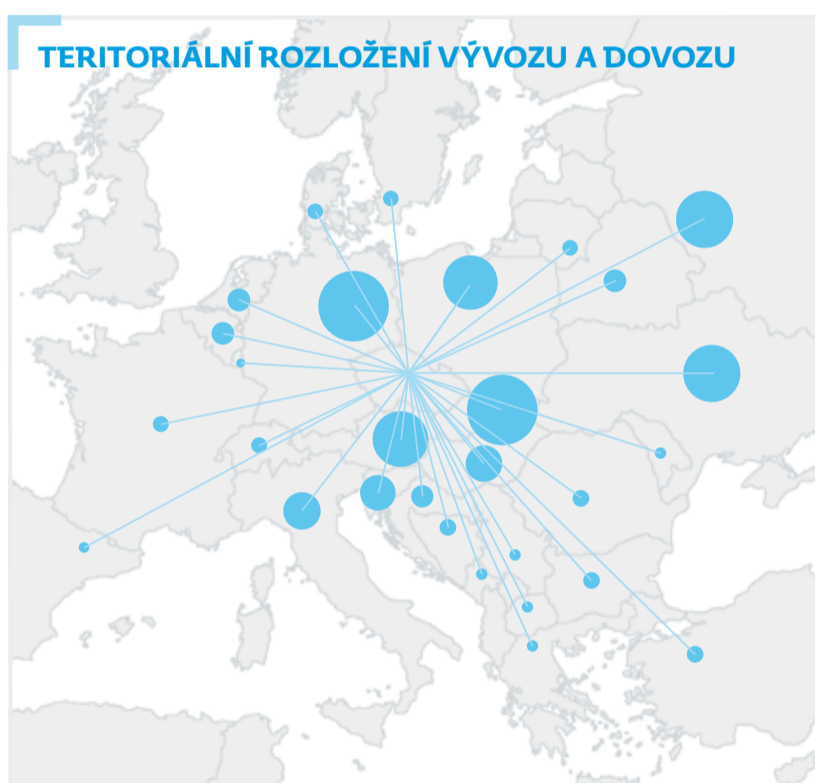
Železo, stavebniny – ztráty i zisky

Výsledky v komoditě železo odrážejí situaci v evropském hutnictví a strojírenství. Na poklesu přepravy železných rud se projevila jak snížená poptávka, tak (dočasně) převzetí přeprav rud z Bosny na Ostravsko a do Polska dopravcem PKP Cargo. Omezení výroby v italských ocelárnách znamenalo výrazné poklesy přeprav železného šrotu především v závěru loňského

roku. Výrazný pokles stavební výroby se také podepsal na snížení objemu přeprav cementu a písků. Tyto ztráty se podařilo alespoň částečně eliminovat získáním nových, bohužel však pouze spotových přeprav slinků do Polska, šetrků do Rakouska apod. Velmi pozitivně lze hodnotit realizaci zcela nových přeprav v kontejnerech InnoFreight, ať už máme na mysli hlíny ze Starého Města u Uherského Hradiště do Dívčic, stavební sutě z Prahy do Mostu nebo zkušební přepravy popílků z Počerad realizované v závěru roku.

Dřevo a chemie – vysoký podíl jednotlivých vozových zásilek

Komodita dřevo a papírenské výrobky je komoditou s vysokým podílem jednotlivých vozových zásilek a skupin vozů (86 procent). V loňském roce prošla složitým vývojem. Nejasná situace při vyhlášení tendrů na těžbu dřeva spolu s jeho vysokou cenou způsobily hluboký propad přeprav na počátku roku. Ale již od června začaly přepravy narůstat a konec roku můžeme uzavřít s cca 10 tisíci tunami přepravenými navíc oproti roku 2011. Ani insolvence jednoho z největších plátců v této komoditě, společnosti Less & Forest, se neprojevila v takové výši, jak se očekávalo, neboť obchodním manažerům se podařilo stávající přepravy dojednat s jinými plátcí.



V závěru roku se také podařilo „rozjezdit“ přepravy papíru z Mondí ve Štětí do skladu ČD Cargo v Lovosicích. Celkem se jedná asi o 6 tisíc tun nového zboží měsíčně. Téměř patnáctiprocentní pokles objemů v komoditě chemie je logickým vyústěním dvou faktorů: omezením výroby a hlavně spotřeby nafty a benzínu v České republice (např. zastavení výroby v Pardubicích) v důsledku vysoké spotřební daně na pohonné hmoty; druhý faktor navazuje na předchozí, neboť se snižujícím se objemem přeprav se výrobní společnosti snaží lépe využívat vlastní kapacity (Unipetrol Doprava) a další soukromí dopravci stlačují ceny na minimum a „kradou“ si přepravy i mezi sebou. Proto také podíl ucelených vlaků v rámci komodity chemie dosahuje jen 32 procent.

Přepava potravin roste

V komoditě potraviny a zemědělské produkty se sice nepodařilo naplnit ambiciózní stanovený plán, avšak skutečnost roku 2011 se podařilo překonat o téměř 100 tisíc tun zboží. Je to důkaz, že při snížení nákladů a technologií šité na míru dokážeme soukromým dopravcům konkurovat. Do této komodity patří i nově zahájené přepravy minerálních vod Mattoni a Korunní. A proč se tedy nepodařilo plán naplnit? Přepravu cukrovky do Hrušovan nad Jevišovkou získala s výhodnějšími cenovými podmínkami silnice, z cenových důvodů se také nepodařilo přesměrovat tranzitní přepravy z Rumunska, Maďarska a Slovenska do Německa z rakouských tratí na naše. Zde je i do budoucna velký potenciál. Výkony v komoditě ostatní se pohybovaly na stabilní úrovni a i v loňském roce jsme zrealizovali velké množství přeprav kolejových vozidel na vlastních kolech a mimořádných zásilek. Omeze-

ný armádní rozpočet ale přinesl značné snížení vojenských přeprav.

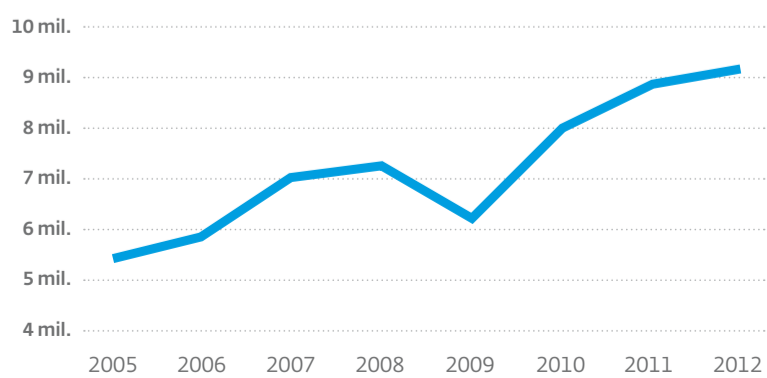
Positivní trendy v kombinované dopravě nás potěšily

S výrazným nárůstem oproti roku 2011 skončily přepravy automotive (+150 tisíc tun) a v kombinované dopravě (+170 tisíc tun). V první jmenované komoditě spolupracujeme se všemi automobilkami i operátory společností vlastních speciálních vozů na autopřepravy. Kromě automobilky v Kolíně byla nakládkou v tuzemských závozech stabilní, navíc se podařilo výrazně navýšit tranzitní přepravy ze Slovenska do Německa (Volkswagen, Porsche). Za toto navýšení patří poděkování i pracovníkům dceřiné společnosti ČD Generaltreatment GmbH ve Frankfurtu nad Mohanem, jejíž pracovníci značnou část přeprav zastřešují.

Růst kombinované dopravy je tradiční a pro nás je potěšující, že pro všechny operátory jsme stabilně spolehlivým partnerem, neboť přepravy kontejnerů i návěsů vyžadují přesnost a kvalitu. Právě přeprava silničních návěsů zaznamenala v loňském roce výrazné navýšení, kdy byl na čtyři páry týdně zvýšen počet vlaků vypravovaných z Rostocku do Brna. Podařilo se nám uspět ve výběrovém řízení vyhlášeném operátorem AP Møller – Maersk. Narůstaly také přepravy rozložených automobilů Škoda v kontejnerech do Ruska. Výsledky roku 2012 již změnit nelze. Dívejme se proto raději do budoucna a udělejme vše pro zachování pozice ČD Cargo na tuzemském dopravním trhu. Úkol to rozhodně nebude jednoduchý.

MICHAL ROH

VÝKONY V KOMBINOVANÉ DOPRAVĚ (v tunách)



Dostupné pouze v tištěné podobě

Cesta železničního jízdního řádu

od papíru k displeji mobilního telefonu

Po bibli se prý jedná o nejtčtenější knihu světa. A to ještě každý rok, někdy i častěji, vychází v novém znění. Železniční jízdní řády v České republice se stále vydávají po desítkách tisíc výtisků. Například ten současný vyšel nakladem 41 560 kusů, z toho 37 715 v provedení Českých drah a 3 845 kusů v provedení Správy železniční dopravní cesty. Jízdní řád je starý jako dráha sama, ale v posledních letech se přesouvá čím dál více na internet.

Jízdní řád zůstane samozřejmě nejdůležitější dokumentem, ale to už je zřejmé, že železniční doprava se mění. Železniční doprava se mění, mění se i železniční jízdní řád. Jízdní řád je starý jako dráha sama, ale v posledních letech se přesouvá čím dál více na internet.

LEGISLATIVNÍ RÁMEC
Výběrové jízdní řády mají být vypracovány v souladu s právní úpravou. Jízdní řád je starý jako dráha sama, ale v posledních letech se přesouvá čím dál více na internet.

Vizové průvodce
Vizové průvodce jsou publikovány v souladu s právní úpravou. Jízdní řád je starý jako dráha sama, ale v posledních letech se přesouvá čím dál více na internet.

Historie
Historie jízdního řádu sahá daleko do minulosti. Jízdní řád je starý jako dráha sama, ale v posledních letech se přesouvá čím dál více na internet.

Průběh vydání
Průběh vydání jízdního řádu je složitý proces. Jízdní řád je starý jako dráha sama, ale v posledních letech se přesouvá čím dál více na internet.

Digitální jízdní řád
Digitální jízdní řád umožňuje snadnější přístup k informacím. Jízdní řád je starý jako dráha sama, ale v posledních letech se přesouvá čím dál více na internet.

Průběh vydání
Průběh vydání jízdního řádu je složitý proces. Jízdní řád je starý jako dráha sama, ale v posledních letech se přesouvá čím dál více na internet.

Průběh vydání
Průběh vydání jízdního řádu je složitý proces. Jízdní řád je starý jako dráha sama, ale v posledních letech se přesouvá čím dál více na internet.

Průběh vydání
Průběh vydání jízdního řádu je složitý proces. Jízdní řád je starý jako dráha sama, ale v posledních letech se přesouvá čím dál více na internet.

Průběh vydání
Průběh vydání jízdního řádu je složitý proces. Jízdní řád je starý jako dráha sama, ale v posledních letech se přesouvá čím dál více na internet.

Průběh vydání
Průběh vydání jízdního řádu je složitý proces. Jízdní řád je starý jako dráha sama, ale v posledních letech se přesouvá čím dál více na internet.



POMŮCKY K JÍZDÁM VLAKŮ
• Kniha Jízdní řád
• Náčrsová jízdní řády
• Seznam jízdní řády
• Seznam příjezdů a odjezdů vlaků
• Obrazová jízdní řády
• Vizové průvodce
• Výběrové jízdní řády
• Přehledová jízdní řády

HELDNÍ MINULOSTI
Historie jízdního řádu sahá daleko do minulosti. Jízdní řád je starý jako dráha sama, ale v posledních letech se přesouvá čím dál více na internet.

Co obsahuje sešitový jízdní řád pro strojvedoucí
Sešitový jízdní řád pro strojvedoucí obsahuje důležité informace pro bezpečnou a efektivní dopravu. Jízdní řád je starý jako dráha sama, ale v posledních letech se přesouvá čím dál více na internet.

Místní sešitkové stáčí obrazovka
Místní sešitkové stáčí obrazovka umožňuje snadnější přístup k informacím. Jízdní řád je starý jako dráha sama, ale v posledních letech se přesouvá čím dál více na internet.

Ažleť versus kurbuch
Ažleť versus kurbuch je složitý proces. Jízdní řád je starý jako dráha sama, ale v posledních letech se přesouvá čím dál více na internet.

Náčrsová jízdní řády
Náčrsová jízdní řády jsou vypracovány v souladu s právní úpravou. Jízdní řád je starý jako dráha sama, ale v posledních letech se přesouvá čím dál více na internet.

Názvy v zahraničí
Názvy v zahraničí jsou vypracovány v souladu s právní úpravou. Jízdní řád je starý jako dráha sama, ale v posledních letech se přesouvá čím dál více na internet.

CO JE TO GRAFIKON
Co je to grafikon je složitý proces. Jízdní řád je starý jako dráha sama, ale v posledních letech se přesouvá čím dál více na internet.

Bere se si knižní jízdní řád na dovolenou?
Bere se si knižní jízdní řád na dovolenou? Jízdní řád je starý jako dráha sama, ale v posledních letech se přesouvá čím dál více na internet.

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

MIMOŘÁDNOSTI

Haviřov

23. ledna
Ve večerních hodinách ve stanici Haviřov při posunu prudce najela motorová lokomotiva 731.059-2 na skupinu odstavených nákladních vozů a následně jeden z vozů vykolejil. Škoda byla předběžně vyčíslena na 60 tisíc korun.

Most

26. ledna
V nočních hodinách ve stanici Most nové nádraží při posunu prudce najela skupina devíti nákladních vozů na skupiny odstavených nákladních vozů. Při srážce dva nákladní vozy řady Falls vykolejily. Škoda byla předběžně vyčíslena na 30 tisíc korun.

Kladno

28. ledna
Nad rámem na zastávce Kladno-Rozdělův došlo u osobního vlaku 19703 k zahoření motorového vozu 814.170-7 (Regionova). Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 100 tisíc korun.

Strančice

30. ledna
V ranních hodinách projel ve stanici Strančice osobní vlak 9104 odjezdové návěstí L1 v poloze Stůj a pokračoval proti správnému směru po první traťové koleji směr Říčany, kde ještě projel zhaslé oddílové návěstí autobloku. V opačném směru jel po stejné traťové koleji z žst. Říčany osobní vlak 2509. Oba vlaky byly zastaveny přibližně 600 m od sebe výpravčím ze stanice Praha-Uhrňov, který použil funkci Generální stop. Hmotná škoda nevznikla.

Strakonice

30. ledna
Dopoledne ve stanici Strakonice vykolejil při posunu nákladní vůz řady Falls a motorová lokomotiva 708.702-6 na výhybce číslo 22. Škoda předběžně činí 55 tisíc korun.

Moravičany –
Červenka

31. ledna
V ranních hodinách mezi stanicemi Moravičany a Červenka se na přejezdu v km 61,599 střetl uvážený nákladní automobil DAF s osobním vlakem 3735, v jehož čele byla lokomotiva 163.258-7. Strojvedoucí vlaku byl lehce zraněn. Přejezd je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením se závorami, které bylo při střetnutí poškozeno. Škoda předběžně činí 1,7 milionu korun.

Mladějov v Čechách

31. ledna
Dopoledne mezi stanicemi Mladějov v Čechách a Sobotka se na přejezdu v km 40,770 střetl osobní automobil Škoda Octavia s osobním vlakem 9552 (Regionova 814/914.078). Řidička automobilu byla těžce zraněna. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčíslena na 141 tisíc korun.

Ostrava-Třebovice

1. února
V ranních hodinách v obvodu stanice Ostrava-Třebovice se na přejezdu v km 265,098 střetl osobní automobil Subaru Outback s rychlíkem 1121, v jehož čele byl motorový vůz 843.028-2. Řidička automobilu při střetnutí zemřela. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda předběžně činí 900 tisíc korun.

Nedvědice

4. února
Nad rámem v obvodu žst. Nedvědice se na přejezdu v km 80,152 střetl automobil Škoda Forman s osobním vlakem 14944, kterým byla Regionova 814.227/228. Nikdo nebyl zraněn. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčíslena na 115 tisíc korun.

Mirošov

5. února
Před polednem v žst. Mirošov se srazil odjíždějící nákladní vlak Mn 87892 se stojícím osobním vlakem 27823, který stál za námezníkem výhybky číslo 10. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 110 tisíc korun. (MirKo)

V Nymburce křísí k životu stříbrný unikát z ČKD



OŽIVOVÁNÍ. Stříbrný šíp dostává v Nymburce kompletně nový interiér, většinu pohonu a ovládání.

FOTO AUTOR

Navenek nablýskaný historický motorový skvost, který vedle Slovenské strelky patřil k vrcholům předválečné konstrukční školy, uvnitř stroj napěchovaný moderními technologiemi. Řeč je o Stříbrném šípu, unikátním motorovém voze M 260.001 z ČKD Praha, který se v podstatě zázrakem dochoval dodnes a jemuž v těchto měsících specialisté DPOV v Nymburce fakticky podruhé pomáhají na svět.

Stříbrný šíp je jenom jeden. Jenže popravdě řečeno se z něj dochovala jen skříň s oběma podvozky. Slavný motorový vůz, který poprvé vyjel na koleje těsně před okupací Československa v únoru 1939, teď vzniká vlastně znovu, a to včetně konstrukce, která místo na rýsovacím prkně probíhá v počítači. Od 21. ledna 2011 je Stříbrný šíp v rukou odborníků společnosti DPOV v Nymburce, kteří musí vyrobit kompletně nový interiér, většinu pohonu a ovládání.

Technologie 21. století zahalená do retro hávu

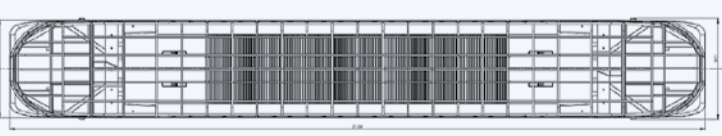
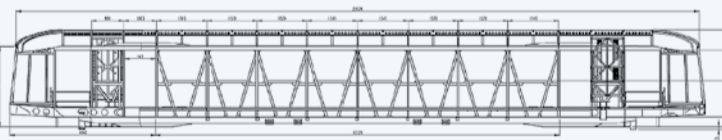
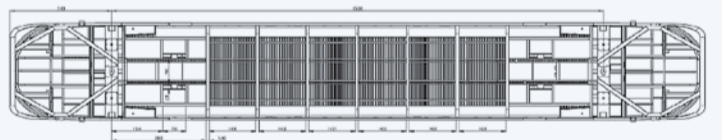
Například nápravové převodovky jsou původní, ale musely se opravit a vyzkoušet. Dvojkolí musela projít defektoskopickou kontrolou a monobloky dostaly nový profil a nápravová ložiska. Dosazena je již brzda DAKO, kterou doplňuje přídatná brzda, přičemž existuje i varianta brzdění do retardéru převodovky. Vozidlo bude mít hydromechanický přenos výkonu, přičemž na podvozky opatřené novými pomocnými rámy se dodají spalovací motory typu TD 242 RV TA 25 od firmy TEDOM. „V každém podvozku je uložen jeden kus spojený s hydraulickou převodovkou ZF Ecomat 5HP602 R,“ vysvětluje Arnošt Kohl, obchodní a projektový manažer společnosti DPOV.

Stříbrný šíp byl svého času konstrukční lahůdkou s přepychovým, ale zároveň vkusným vybavením.

Zcela nově řešené musí být i topení: místo zbytkového tepla z výfuků se dosadí topení teplovodní (teplovodní agregáty se ukryjí do replik skříněk pro náradí na spodku vozu). A vozidlo samozřejmě oživí sofistikovaný řídicí systém, o němž se pochopitelně konstruktérům v roce 1938 ani nesnilo. Použit bude od firmy MSV elektronika. Jeho ovládací a indikační prvky ovšem budou muset být „zabaleny“ do retro podoby tak, aby ovládací pult odpovídal stavu z tehdejší doby. „Nejhorší je, že mnoho věcí z vozu se nedochovalo. Ještěže se nám podařilo prostřednictvím Národního technického muzea získat původní výkresy přede-

ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE

- Samonosná kostra byla postavena z vylehčených ocelových profilů (první elektricky svařovaná) a oplášťovaná hliníkovými plechy.
- Vozidlo mělo dva naftové osmiválcové, vodou chlazené motory po 230 koních.
- Reverzace v nápravových převodovkách typu Praga-Wilson se nacházela v každém podvozku.
- Jednalo se o první kolejové vozidlo vybavené automobilovými brzdami bubnového typu.
- Maximální rychlost činila 90 km/h, Stříbrný šíp ale mohl dosáhnout i 120 km/h, ovšem neměl potřebná
- brzdící procenta, takže šestý rychlostní stupeň byl trvale zaplombován.
- Uspořádání dvojkolí: (1A) (A1)
- Topení fungovalo jako teplovzdušné.
- Cestující měli k dispozici 64 míst k sezení, a to nejprve bez označení třídy, později s označením jako 3. třída, ačkoli se ve dvou oddílech nacházela kožená sedadla odpovídající tehdejší druhé, dnes první třídě.
- Při nástupu/výstupu byla k dispozici vysunovatelná stupátka.
- Současně označení vozidla je 825 001-1, původní označení Stříbrného šípu M 260.001.



U KOPŘIV. Kdysi luxusně působící vůz si prožil několik desítek let v dezolátním stavu, kdy sloužil hlavně jako sklad nebo klubovna.

FOTO ARCHIV VÁCLAVA ŠMERÁKA

Předváděcí jízda za druhé republiky



Vůz vykonal technicko-bezpečnostní zkoušku 17. února 1939 a téhož dne byl přidělen ČSD, výtupně Praha Masarykovo nádraží. Jak uvádí kronika Wilsonova nádraží: „...byla provedena zkouška s novým motorovým vozem řady 260 zvaným Stříbrný šíp, který dodala továrna ČKD a dosahuje rychlosti až 130 km/h, vůz obíhá na trati Praha – Plzeň – Budějovice jako III. třídy, ač má kožené polštáře.“ Předváděcí jízda pro novináře do Pardubic a zpět se konala 14. března 1939. V nočních hodinách téhož dne německá vojska překračovala hranice již okleštěného Československa, a tudíž místo oslavných článků o voze M 260.001 musela dostat prostor politická situace.

vším pojezdové části. Hodně nám pomáhají i tovární fotky z ČKD,“ odpovídá na otázku, co je na rekonstrukci vozu nejtěžší, Arnošt Kohl.

Zrodil se do nesprávné doby

Stříbrný šíp byl svého času konstrukční lahůdkou s přepychovým, ale zároveň vkusným vybavením. Bohužel některé jeho komplikovanější části a uzly znamenaly zápor pro jeho provoz. Tak to alespoň hodnotí odborná literatura. Spletitá problematika jeho vzniku a vývoje lehkých motorových vozidel je ale nad rámec tohoto článku. V roce 1935 vypsal správní sbor ministerstva železnic soutěž, ze které se zrodila mimo jiné proslulá Slovenská strela (1936). Ze soutěže ovšem vzešli dva výrobci (Tatra a ČKD), kteří měli dodat vozidla se zaměnnými prvky a skříní Ringhoffer. V rychlém sledu byly zrušeny a vypsaný další soutěže. Výsledkem té poslední bylo, že Tatra nechtěla přistoupit na výrobu vozidla s komůrkovými motory ČKD, a tak jediný výrobce vyjel nakonec z bran libeňské továrny. Stříbrný šíp měl zkrátka tu smůlu, že se zrodil do špatné doby. Na protektorátních železnicích pro něj nebylo pořádné uplatnění. Kvůli bojům byl navíc motorový provoz na železnici utlumován.

Degradace do role skladiště a pokus o comeback

Po válce technický stav trati příliš nepřál expresním spojům. Požadavky se kladly hlavně na kapacitu. Podle rozkazu z listopadu 1945 mělo být Stříbrný šíp nasazen na spoj R 164/165 Bohumín – Bratislava, ale nikdy se tak nestalo. Unikátní vůz skončil ve výtupně Ústí nad Labem (zřejmě do roku 1951), kde prý sloužil coby zájezdové vozidlo divadla. Jindřich Bek ve svém atlasu lokomotiv také uvádí, že jezdil i na lokálce Zlonice – Roudnice či mezi Bělínou a Trmicemi. Od takovéto degradace nebylo daleko ke zrušení. K němu pak skutečně došlo po šestiletém odstavení roku 1957. Motory byly prodány Huďebnímu divadlu Karlín ke zřízení záložního elektroagregátu, vozidlo jako takové ale našťastí přežilo. Vůz byl převezen do Šumperka, kde se z něj mimo jiné stal sklad a šatna čalouníků.

Vraku si ovšem všimli železniční modeláři (KŽM ZO Svazarmu Elitex) z Ústí nad Orlicí, kteří si jej po minimální opravě podvozků převezli na orlickoústecké nádraží, kde jim sloužil jako klubovna. Koncem 80. let odtud vůz putoval (s přispěním nedávno zesnulého mašinkáře pana Bareše) do depa v Libni a na konci 90. let jej vlastník, tedy České dráhy, přesunul do svého historického muzea v Lužné u Rakovníka. Následně byl deponován a opravován v Chomutově a v lednu 2011, jak už bylo řečeno na začátku článku, se Stříbrný šíp přesunul do Nymburka k radikální rekonstrukci, kterou zajišťuje společnost DPOV. Pokud vše dobře dopadne, svezeme se v tomto nejluxusnějším a architektonicky nejzajímavějším motorovém voze, který kdy firma ČKD Praha vyrobila, snad už v letošním roce.

MARTIN NAVRÁTIL



PODFINANCOVÁNÍ. O příměstské železnici v největším australském městě se hovoří jako o relativně pomalé a nespolehlivé.

FOTO STEVE GUESS (2x)

Železnici v Sydney čeká období stavebního ruchu

Australský stát Nový Jižní Wales v čele s městem Sydney je již dlouho zlobivým dítkem, pokud jde o plánování veřejné dopravy. Vlaky provozované v síti příměstské železnice Sydney CityRail jsou považovány za pomalé a nespolehlivé a růst dotací v průběhu posledních dvaceti let byl pomalý a sotva překračoval jedno procento ročně. (Pro srovnání v Melbourne, druhém největším australském městě, činil meziroční nárůst za stejné období 5 %.) Na vině jsou údajně protichůdné politické zájmy.

Ambiciózní plány na výstavbu

Předchozí vláda Nového Jižního Walesu se pokoušela vyřešit některé z těchto problémů dvěma ambiciózními kolejovými projekty podobnými metru. Oba projekty byly nakonec zredukovány na malé území kolem centrální obchodní oblasti a posléze pozastaveny, čímž se krátkodobě ušetřilo 500 milionů australských dolarů. Se změnou vlády v roce 2011 došlo i k přehodnocení pohledu na veřejnou dopravu a bylo rozhodnuto postavit takzvané severozápadní kolejové spojení (North West Rail Link – NWRL), které by mělo zajistit dopravní spojení s rychle se rozvíjejícími předměstími. Po dvacetiletém úsilí byl před několika měsíci zveřejněn tzv. dopravní generel, který má představovat dopravní síť na světové úrovni.

Pro obsluhu předměstí bude platit původní projekt s názvem Sydney's Rail Future. Ten v sobě zahrnuje investice pro navýšení kapacity, ale i výstavbu takzvané severozápadní a jihozápadní železniční trasy včetně zvýšení frekvence spojů, snížení dojezdových časů a vybudování druhého spojení pro přístavní oblast. Projekt zahrnuje navíc plány na další expanzi sítě lehké železnice v centrální obchodní oblasti včetně nového asi šestikilometrového úseku z Lilyfield do Dulwich Hill.

Největší australské město Sydney se svou rozsáhlou aglomerací řeší po desetiletí problémy s veřejnou dopravou. Ve výsledku nadále trpí podfinancováním a nedostatkem podpory napříč politickým spektrem i příměstská železniční síť. Po personálních politických změnách se nyní začíná rodit nový projekt zahrnující zvýšení kapacity stávajících a vybudování nových tratí.



PŘIJDOU ZMĚNY. Vláda Nového Jižního Walesu plánuje radikální stavební úpravu v železniční infrastruktuře. Otázkou je, zda na to sežene dost peněz.

Otazníky nad financováním

Generální plán je tvořen tak, aby se nové vlakové trasy jednoduše daly integrovat do stávajícího systému. Potom by měla následovat další vylepšení, jako jsou elektronické jízdenky, provázané jízdní řády, informace pro cestující v reálném čase a moderní vozidlový park, který zlepší poskytování služeb a povede k lepšímu uspokojování potřeb zákazníků. Tento plán však postrádá jasnou informaci o tom, jak budou tyto projekty financovány.

Na základní, 23 kilometrů dlouhé trase Rouse Hill – Epping (NWRL), kde se finanční nároky odhadují na devět miliard australských dolarů, má výstavba probíhat osm let. Způsob financování ještě bude upřesněn. Trať byla původně určena pro nákladní dopravu, nyní však bude realizována jako rychlostní trasa a prodlouží se až do 13 kilometrů vzdáleného Chatswoodu. Nezbytná stavební povolení již byla udělena a nyní se vypracovává užší seznam zájemců o tunelářské práce v délce 15 kilometrů. Mož-

nosti financování jsou řešeny ve zprávě o rozvoji infrastruktury Nového Jižního Walesu pro období 2012 až 2032 vydané loni v říjnu a nazvané „First Things First“. Zpráva potvrzuje, že při plánovaném zvýšení dotací na železniční dopravu o 37 procent v příštích dvaceti letech přinese další nárůst kapacity železnice zejména v centrální obchodní oblasti, kam dojíždí až 44 procent cestujících z celkového počtu přepravených lidí.

Bude se zvyšovat jízdné?

Na železnici CityRail se doporučuje v příštích třech letech zvyšovat jízdné v průměru o 4,4 procenta ročně. Tamní ministryně dopravy je ale přesvědčena, že jízdné se nezvýší nad index spotřebitelských cen (který v současné době tvoří dvě procenta), pokud nejsou jasně prokazatelná vylepšení služeb pro zákazníky. Zatímco se vláda Nového Jižního Walesu usilovně snaží vypravit více vlaků pro zákazníky a zvyšovat úroveň služeb, ministerstvo dopravy se rozhodlo, že zvýšení jízdného není zatím opodstatněné. Rozhodnutí zamítnout návrh na zvýšení cen je tak jasným znamením, že politika má přednost před finančními dotacemi do železniční sítě v Sydney, což nevěští nic dobrého pro plánovanou výstavbu. Železniční doprava totiž ke svému rozvoji potřebuje dlouhodobé plánování a financování a ne radikální změny v koncepci po každých volbách. **HALINA MARŠÁLKOVÁ**

KRÁTCE

ITÁLIE

Flirty obsluží region Emilia Romagna

Italský region Emilia Romagna (Bologna) budou obsluhovat jednotky Flirt vyrobené v kooperaci švýcarské společnosti Stadler Rail a italské AnsaldoBredy. Celkem 32 jednotek budou provozovat dva místní dopravci FER a Sistemi Territoriali. Hodnota kontraktu je 200 milionů eur (asi 5,1 miliardy korun). Pětivozové vlaky s rychlostí až 160 km/h nabízejí nízkopodlažní nástup, klimatizované prostory, místa pro kočárky a jízdní kola. Region má také opci na výrobu dalších 20 jednotek.

ŠVÝCARSKO

Modernizace Rhétské dráhy ve druhé fázi

Od ledna je ve zkušebním provozu s cestujícími první z pěti vlaků typu Allegra v úpravě pro příměstskou dopravu v okolí Churu. Na trati Thuis – Chur – Landquart – Schiers nahradí až 40 let staré soupravy. Nové jednotky mají klimatizovaný interiér, jsou částečně nízkopodlažní, disponují 180 místy k sezení, z toho je 24 míst v 1. třídě, a k dispozici je také 22 sklopných sedaček. Ve vlaku se nachází bezbariérové WC a prostor pro objemná zavazadla i jízdní kola. Společnost Rhätische Bahn (Rhétská dráha) touto dodávkou ukončí druhou fázi modernizace za 200 milionů švýcarských franků (asi 4 miliardy korun).

MAĎARSKO

Ženy jako strojevedoucí hned u dvou dopravců

Poprvé ve více než 160 let trvající historii svých železnic budou mít Maďaři strojevedoucí. Do nového třináctiměsíčního kurzu na strojevedoucí bylo přijato 21 uchazečů, z toho je 7 žen. Všichni uchazeči museli projít náročným vícekolovým výběrem včetně zdravotní prohlídky. Do konkurzu se přihlásilo asi 1 100 uchazečů, z toho téměř 300 zastupovalo něžné pohlaví. Noví strojevedoucí se vychovávají jak pro společnost MÁV-TRAKCIÓ (15 uchazečů, z toho 3 ženy) a pro společnost GySEV (6 uchazečů, z toho 4 ženy).

POLSKO

Motorové lokomotivy pro sever a východ

Polský dopravce PKP Intercity se rozhodl nakoupit deset nových motorových lokomotiv pro vozbu svých vlaků na neelektrifikovaných tratích východního a severního Polska. Stroje mají nahradit dosluhující lokomotivy řady SU45. V provozu budou v okolí Elku, Białystoku a Rzeszowa. Nové lokomotivy mají odpovídat aktuálním TSI a mají dosahovat rychlost minimálně 140 km/h. Jejich nákup bude financován z fondů EU.

VELKÁ BRITÁNIE

Arriva se chytla v londýnské dopravě

Dceřiná společnost DB pro podnikání v zahraničí Arriva uspěla v Londýně. Jako jeden ze dvou partnerů ve společném podniku (joint venture) LOROL získala prodloužení kontraktu na další dva roky do listopadu 2016. Zakázka představuje hodnotu 200 milionů liber (asi 5,9 miliardy korun). LOROL zajišťuje provoz vlaků mezi dvaceti městskými částmi Londýna a má na starosti i chod příslušných stanic. Denně jeho služby využívá asi 400 tisíc cestujících ve více než tisíci spojiích.

SLOVENSKO

Ve 39 stanicích postaví plošiny pro vozičkáře

Společnost ŽSR pořídí 45 zdvihacích plošin pro cestování vozičkářů. Plošiny mají být dodány do dvou a půl roku od uzavření kontraktu a budou umístěny ve 39 vybraných nádražích po celém Slovensku. Očekávaná hodnota zakázky v zadávací dokumentaci je 450 tisíc eur. Cena má zahrnovat výrobu, dodání na místo použití a zaškolení personálu. Pouze v 17 stanicích bude možné plošiny využívat hned, v ostatních 22 nádražích si instalace vyžádá stavební úpravy nutně pro manipulaci s plošinami. **(PešT)**

Deutsche Bahn jako nebezpečný konkurent

Německé dráhy prodělaly v posledních patnácti letech zásadní transformaci. Ze státního podniku se staly akciovou společností, která vystupuje jako silný poskytovatel komplexních logistických a dopravních služeb. Zaměřuje se na mezinárodní růst a ekonomickou efektivitu. Přestože jejich soupeř z Francie, státní dopravce SNCF, rozvinul svoji mezinárodní působnost mnohem dříve, jsou DB v současné době na mezinárodním poli dopravních služeb velice aktivní, nakupují například do svého portfolia firmy, se kterými rozšiřují a upevňují své mezinárodní působení.

Hlavním nástrojem DB v mezinárodní dopravě je nedávno akvizovaný dopravce Arriva, který působí ve dvanácti evropských zemích, mimo jiné na Slovensku a v České republice. Arriva se aktivně účastní vypisovaných soutěží na železniční dopravu a rozvíjí projekty (včetně



Společnost Arriva jezdí ve dvanácti zemích včetně Polska a Slovenska.

autobusové dopravy). Výhledově plánuje převzít tuzemského dopravce Veolia Transport Česká republika, který patří mezi významné autobusové dopravce a současně vlastní licenci na provozování železniční dopravy (trať Šumperk – Kouty nad Desnou). Deutsche Bahn také připravují společný projekt se sou-



Pozice Deutsche Bahn je na evropském trhu velmi silná. FOTO DB (2x)

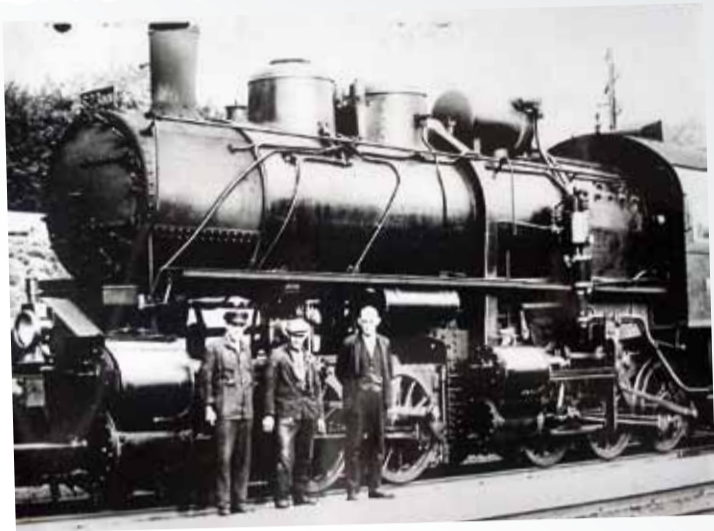
kromou společností RegioJet na spojení mezi Českou republikou a Německem. Je faktem, že si DB upevňují svou pozici na našem trhu. Otázka tedy zní, jak moc by se měly České dráhy této konkurenci bát. Výhoda Deutsche Bahn spočívá v komplexnosti a ucelenosti jejich obchodního rozložení: je rozděleno na

celkem devět významných obchodních segmentů, které se navzájem doplňují. Mezi hlavní patří dálková a regionální železniční doprava, mezinárodní železniční doprava, logistika, autobusová a kamionová doprava, nádraží, železniční cesty, energie a služby. Zatímco Správa železniční dopravní cesty a České dráhy jsou zcela oddělené společnosti, německý správce železniční infrastruktury DB Netz AG tvoří součást velkého koncernu Deutsche Bahn.

Ve snaze dostat aktuálním evropským záměrům liberalizace trhu formou oddělení provozu od dopravní cesty (čemuž se DB zatím úspěšně brání) oslabuje domácí legislativa postavení národního železničního dopravce. Je potom otázkou, jak dokážou České dráhy čelit přímé konkurenci DB na domácí půdě. Tady už proti nim nebude stát malá soukromá společnost, ale mimořádně silný soupeř evropského formátu. **PATRIK POVA**

Jak vznikala peážní trať přes tehdy pruské Glucholazy

Výstavba tratě v tomto koutu Jesenicka dala příležitost rozvoji jak textilního průmyslu a papírenství, tak hlavně lázeňství.



Typickými lokomotivami ve výtopně Dolní Lipová byla řada 623.0.

Na konci února uplynulo 125 let od zahájení železničního provozu na úseku Lipová Lázně – Glucholazy. Regionální dráha přinesla obyvatelům Slezska vyšší zaměstnanost v průmyslu i ve službách. Na této peážní trati, která se v roce 1888 stavěla až do Hanušovic, dnes jezdí spěšné spoje Českých drah Jeseník – Krnov.



STANICE GLUCHOLAZY. Na zanedbaném polském nádraží dnes zastavují jen vlaky Českých drah. Na špatný stav kolejí si stěžuje Olomoucký kraj. FOTO MARTIN NAVRÁTIL

Stavba tratě trvala jen dva roky
Práce na hlavním tahu byly zahájeny 3. listopadu 1886, a to ve třech stavebních úsecích. Pruská část v úseku Glucholazy – státní hranice byla postavena již v roce 1887 v km 52,5 až 57,0 o délce 4,5 km. Dnes zmiňovaná druhá část z Dolní Lipové na státní hranici a dále

do Glucholaz byla slavnostně dána do provozu 26. února 1888, tedy před 125 lety. Poslední úsek z Hanušovic do Dolní Lipové dokončili z důvodu stavebních prací v těžko přístupném terénu přes Ramzovské sedlo až 1. října 1888. Tím se Glucholazy staly důležitým železničním uzlem, protože se tu setkávaly hned tři

železniční tratě – do Krnova, do Nisy a právě do Hanušovic.

V Dolní Lipové (dnes se stanice jmenuje Lipová Lázně) byla vybudována kruhová výtopna s točnou a zázemím pro zbrojení a údržbu lokomotiv pro zajištění provozu na vedlejších tratích. Ty byly dány do provozu následovně: Dolní Lipová – Bernartice 2. července 1896 a Velká Kraš – Vídnava 6. srpna 1897. V tomto roce byla prodloužena trať z Bernartic do Javorníku. Další odbočná trať měla vzniknout dle koncese pro firmu ÖLEG z Písečné přes Supíkovic do Velkých Kunětic. Ta však zůstala jen na papíře. Byla však otevřena místní dráha z Mikulovic do Zlatých Hor (31. října 1896). U této příležitosti byly v Mikulovicích postaveny i nová staniční budova, skladiště, vodárna a rozšířeno kolejíště.

Trať přes Polsko zatím žije

Výstavba tratě v tomto koutu Jesenicka dala příležitost rozvoji jak textilního průmyslu a papírenství, tak hlavně lázeňství. Nad městem Jeseník, dříve Frývaldov, byly vystavěny pro zvýšený zájem klientů nové lázeňské domy, vilová čtvrt pod nádražím a v roce 1899 zavedeny i turistické vlaky z Krnova do Dolní Lipové přes Glucholazy, které se rovněž staly vyhledávaným lázeňským místem. Pro zvýšení dostupnosti a atraktivitu těchto výtětů byly zavedeny i zlevněné jízdenky.

Na tomto jubilejním úseku můžete od 9. prosince 2006 nastupovat a vystupovat i v polské stanici Glucholazy. Tam ještě v roce 2008 projednávala městská rada i variantu vybudování nové zastávky. Schwánila už dokonce její název – Glucholazy Centrum. Ale bez reálného výsledku. Dnes zde zajišťují dopravu jen České dráhy čtyřmi páry spěšných vlaků z Krnova do Jeseníku a zpět. **PAVEL SLÁDEK**

Údolí horské říčky Bělé se stalo již ve 14. století důležitou dopravní cestou mezi Moravou a Slezskem. Vedla tu i historická poštovní cesta mezi Vídní a Wroclawí, jež zahrnovala Glucholazy, Vídnava a Zlaté Hory, kde byla v roce 1698 otevřena první pošta ve Slezsku. Od roku 1842 zahájila činnost i pošta v lázních Gräfenberk (Jeseník) a v roce 1876 byla tato poštovní trasa mezi Zábřehem a Jeseníkem prodloužena až na nádraží v Glucholazech. To bylo otevřeno již v roce 1875 na trati z Nisy do Krnova.

Koncesi na plánovanou železniční trať z Hanušovic do Glucholaz dostala v roce 1885 rakouská společnost místních drah ÖLEG s tím, že v úseku z Dolní Lipové postaví i dvě odbočné tratě, a to do Bernartic na státní hranici (s prodloužením do Javorníku) a z Písečné na státní hranici do Velkých Kunětic. Jedním z iniciátorů její výstavby kromě majitelů lomů byl i Johhan Ripper, který řídil lázně Gräfenberk (Jeseník).



Původní plakát zvoucí k otevření tratě 26. února 1888. FOTO SBÍRKA AUTORA (2X)

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

Kúpele Nimnica – LD Caritas, Veritas ***

Víkendový pobyt PLUS 1. 1.–28. 4. 2013

Cena: 3 160 Kč, nástup pá–ne

Cena zahrnuje: lékařské vyšetření (8.00–11.30), 2 noci, 2x plnou penzi, 9 procedur.



Slovensko

Velký Meder – hotel Thermal Varga

Pohoda 3 noci. Cena: 4 099 Kč. Cena zahrnuje: 3 noci s polopenzí, 1x uvítací drink, 2x vstup na termální koupaliště V. Meder (s přerušením), 1x masáž, 1x pobyt v solné jeskyni, 1x mořskou koupel, župan.

Možnost na 6 a 8 dní.



Česká republika

Karlovy Vary – penzion Fan ***

AKČNÍ NABÍDKA: wellness víkend pro dva 1. 2.–30. 4. 2013

Cena: 2 555 Kč/osoba, pokoje mají vlastní sociální zařízení.

Cena zahrnuje: 3x ubytování, 1x klasickou masáž zad, 1x relaxaci v solné jeskyni, 1x infrasaunu, 1x vstup do bazénového komplexu/plaveckého bazénu 25 m, relaxační bazén, saunu, páru, whirlpool, 1x romantickou koupel Sissi v minerální vodě (společnou), 1x vstupenku do muzea Becherovky vč. degustace, bonus: zdarma internet na pokoji a parkování vo uzamčením.



Česká republika

Luhačovice – boutique hotel Radun ****

Nejšedné všední dny 3. 3.–14. 4. 2013.

Cena: 5 080 Kč, nástup ne–čt nebo po–pá. Cena zahrnuje: 4 noci s polopenzí, 1x úvodní diagnostiku reflexní terapií nohou, 1x relaxaci se slatinným zábalením obohacenou jemnou masáží zad a šíje, 1x hodinovou relaxaci v solné jeskyni, volný vstup do přílehlého vodního ráje, prohlídku vily.



Česká republika

Lázně Karlova Studánka – LD Libuše, Slezský dům

Pobyt pro zdraví 3. 1.–30. 4. 2013

Cena: 4 830 Kč. Cena zahrnuje: 6 nocí s plnou penzí, vstupní konzultaci s lékařem, který na základě zdravotního stavu může léčebný program schválit nebo změnit, 1x perličkovou koupel, 1x uhlíčitou koupel, 1x inhalaci (Vincetka).



Česká republika

Priessnitzovy léčebné lázně

Zimní zahřívací kúra 1. 2.–31. 3. 2013. Cena: 3 500 Kč, nástup neděle, pondělí. Cena zahrnuje: 4 noci s polopenzí, ubytování v lázeňských domech Bezruč nebo Priessnitz, 1x konzultaci s lékařem, 2x bazén s vířivkou, 1x rašelinový zábal, 1x sloupkovou korekční a plovoucí techniku, 1x klasickou častečnou masáž, 1x vířivou koupel s rašelinovým extraktem, 1x saunový svět.



NADŠENCI. Vojtěch Hermann (vlevo) se svým kolegou Ladislavem Drozdem sbírají exponáty pro chystané železniční muzeum Moravskoslezského kraje.

FOTO AUTOR

Moravskoslezské muzeum se rodí díky dobrovolníkům

Myšlenka založit železniční muzeum Moravskoslezského kraje nabrala reálné obrysy již v roce 2000. Tehdejší Správa dopravní cesty Českých drah připravovala projekt na rekonstrukci historické výpravní budovy na nádraží Ostrava střed, kde současně navrhla pro zamýšlenou expozici. Ta má být otevřena už letos na podzim. O vybudování muzea se mezi dalšími zasloužil i jeho ředitel Vojtěch Hermann.

Muzeum podobného charakteru zřejmě v Česku zatím neexistuje. To, které právě vzniká v Ostravě, má být zaměřeno na dokumentaci historie železniční dopravy a infrastruktury na severní Moravě a ve Slezsku od roku 1847 do současnosti. Ostatní expozice jsou věnované z větší části vozidlům a jen některá města mají muzea orientovaná na příslušnou místní regionální trať. Otevření expozice Železničního muzea moravskoslezského pro veřejnost se plánuje na letošní podzim ve výpravní budově Ostrava střed.

České dráhy jako hlavní partner
„Jde o historickou budovu z roku 1880, kde byla zachována původní architektura. Dalším důvodem zřízení muzea právě na tomto nádraží je blízkost atraktivní obchodní zóny Karolina a industriálního muzea Dolní oblast Vítkovice,“ vysvětlu-

VOJTĚCH HERMANN

Po studiu na Střední železniční škole v Šumperku nastoupil v roce 1969 jako pomocník strojevodoucího do Lokomotivního depa Bohumín. Později začal pracovat ve funkci technika pro opravy parních lokomotiv. V roce 1973 přešel na Provozní oddíl Ostrava jako inženýr železniční dopravy na lokomotivní oddělení. O devět let později se vrátil do bohumínského depa, kde byl například vedoucím ekonomem. Od roku 1999 pracoval na Správě dopravní cesty Ostrava, například jako vedoucí kanceláře vrchního přednosty a ředitele SDC, až do důchodu. Dnes je ředitelem Železničního muzea moravskoslezského.

je Vojtěch Hermann, který vystupuje jako ředitel nově vznikajícího muzea.

Zásadním milníkem pro vznik muzea se stal podle Vojtěcha Hermanna rok 2011. „Na dopravním veletrhu Czech Raildays projevil o náš projekt zájem zástupci železničních firem na Ostravsku a vstřícné jednání jsme zaznamenali i ze strany Českých drah, které jsou vlastně nádražní budovy Ostrava střed. Muzeum je schopno si zajišťovat finanční a materiálové prostředky pouze na svůj provoz, ale ne na investice nebo tržní nájemné. České dráhy nám ale vyšly vstříc a stanovily akceptovatelné nájemné. Tím se staly naším hlavním partnerem, kterého uvádíme ve všech našich materiálech. Vznik železničního muzea podporuje navíc statutární město Ostrava, Moravskoslezský kraj a Správa železniční dopravní cesty,“ vyjmenovává Vojtěch Hermann.

Pátají po cenných dokumentech a předmětech

Muzeum se bude postupně rozšiřovat podle příjmu sbírek artefaktů a dokumentace. Železniční artefakty se obvykle nacházejí ve sbírkách zapálených jednotlivců, kteří však nedokážou poskytnout předmětům odbornou péči a ošetření, neznají ani historii předmětu či jeho přímou souvislost s dráhou. Tyto nedostatky chtějí v muzeu napravit. Budoucí návštěvníci by měli obdivovat exponáty jako původní železniční zařízení, historické fotografie a výkresy, předpisy, jízdní řády, filmy nebo knihy a časopisy s drážní tematikou.

„Chceme zabránit tomu, aby lidé vyhazovali železniční artefakty do kontejnerů nebo je spalovali,“ říká Hermann. Okolo muzea vznikly pracovní skupiny dobrovolníků, které vyhledávají, zafazují a veřejně prezentují nalezené dokumenty a předměty. „Máme v plánu zveřejnit náš archiv zájemcům o badatelskou činnost v oblasti železnice včetně evidence odkazů na další archivy. Více se dozvíte na webu www.zmms.cz. Uvažovali jsme, že se součástí muzea stane modelová železnice včetně prostorů pro modelářské fanoušky. To by naši expozici určitě zatraktivnilo,“ říká ředitel Hermann. Zda se to skutečně podaří, uvidíme už za pár měsíců. **MARTIN HARÁK**

POŠTA

K loňské rekonstrukci stanice Stará Paka



V čísle 3 vyšel článek Rekonstrukce Staré Paky rozmotala gordický uzel. Na první pohled se opravdu rekonstrukce (prováděla ji SŽDC – poznámka redakce) povedla, přesto bych chtěl vyjádřit své připomínky. Jak se píše v článku, jde o zvyk cestujících při zdolávání „dlouhých“ vzdáleností při přestupech, které pak efekt rychlého přestupu znehodnocují. Bohužel je vidět, že se na rekonstrukci šetřilo, když se nepočítalo s tím, kde se na nástupištích cestující ukryjí v případě nepříznivé počasí. Nebyly zde postaveny ani kryté přístřešky, jaké se budují při rekonstrukci zastávek, takže v případě špatného počasí musejí cestující čekat na nekrytých nástupištích. Vadí mi i absence služeb. Z rekonstrukce je také zřejmé, že pro nákladní dopravu lze využít jen krajní koleje. **STANISLAV HÁJEK**

Odešel vynikající brzdový odborník



Ve věku 76 let zemřel 6. ledna tohoto roku František Karfík, mezinárodně uznávaný znalec v oboru brzd a dlouholetý pracovník Výzkumného ústavu Železničního. Jako absolvent Strojní fakulty Vysoké školy železniční v Praze nastoupil v roce 1960 do Vagonky Tatra Studénka. Koncem roku 1963 začal pracovat v Brzdovém oddělení tehdejšího Výzkumného ústavu dopravního. V průběhu 49 let služby se vypracoval na jednoho z největších specialistů v oboru. Podstatným způsobem se podílel na úspěšné mezinárodní homologaci úspěšných přístrojů DAKO a od poloviny 80. let byl členem několika pracovních výborů Mezinárodní železniční unie. V posledních letech své aktivní činnosti se jakožto bývalý dlouholetý vedoucí oddělení brzd VUZ věnoval výchově mladých brzdářských kolegů, když jim radou, povzbuzujícím úsměvem či řemeslným fortem pomáhal při realizaci brzdových zkoušek. **BOHUMIL DRÁPAL**

Doplnění k informačním systémům na nádražích

Reagují na článek o informačních systémech na nádražích. Autor tvrdí, že operátorka obsluhující informační zařízení Pragotron dokázala změnit obsah tabule rychleji než počítač, kterému to „občas trvá i desítky sekund“. Jenže mechanická tabule přetáčí listy stejně rychle – ať povel vydá operátorka nebo počítač. Naopak počítač dnes stále častěji ovládá zobrazovací panely, kde je změna obsahu otázkou v řádu stovek milisekund, výjimečně sekund. V textu odstavce „Kdopak to mluví?“ správně uvádíte, že informační systém HIS firmy Mikrovox začal česky hlásit v roce 1993. V přehledu pod článkem se ovšem tento systém datuje do roku 1996. Mnohem větší problém jsem však zaznamenal v sekci „(Ne)známé hlasy z nádražního rozhlasu“ u popisu pana Alexandra Postlera. Ačkoli je na obrázku správně zobrazen herec Alexandr Postler ml., bratr herečky Simony Postlerové, který je skutečně hlasem systému HaVIS, není pravda, že je po smrti a že hrál ve filmu Vyšší princip. V České Třebové ho cestující stále slyšet mohou. Po smrti je jeho otec Alexandr Postler st., který si skutečně zahrál ve filmu Vyšší princip. **MARTIN CHOVANEC**
Panu Alexandrovi Postlerovi jsme se již omluvili. Jako dárek bude všechny letošní železničáře odebírat zdarma.

Dopisy jsou redakčně upraveny a kráceny.

KŘÍŽOVKA

Ž. Petan (*1929) – slovinský prozaik a aforista: PRO LÁSKU NA PRVNÍ POHLED ... (dokončení v tajence).

POMŮCKA: ARBA, AZA, LAHN, RSA, UHURU	ZÁHADA (KNIŽNĚ)	OPAKOVÁNÍ (ODBORNĚ)	ELEKTROTECHNICKÝ PŘÍSTROJ	ORIENTAČNÍ VOZÍK	FÁZE MĚSÍCE	STĚPNÝ ENZYM (BIOCHEM)	RUSKÝ AUTOMOBIL	TVRDÉ ČERNÉ DŘEVO	NEZÁVISLÉ SLOVENSKÉ ODBORY (ZKR)	RENDLÍK	SVAHILSKÝ NÁZEV KILIMANDŽARA	ZÁVODNÍ PRODEJNA S POTRAVINAMI	ÚDAJNĚ	TAHLE	SKUTÁLET	LIDI OD VEDLE	NÁSTROJ ŽENEC
HLAVNÍ MĚSTO ALBÁNIE							NIKOLI UVNITŘ				ZKRATKA HODNOSTI KAPITÁN				CITOSLOVCE SYČENÍ		
CYSTA MAZOVÉ ŽLÁZY (MEDIC)							NAPLN KAPROVITÁ RYBA				PAPOUŠEK DOMNĚNKA				DOCELA (ZASTAR.) KOUT MÍSTNOSTI		
ZAČÁTEK TAJENKY														CIZOPASNÝ HLÍST VOZIDLA			
	KÓD JHO- AFR. REP. RÍMSKÝ 1150				PŘÍTOK RÝNA MYS (KNIŽNĚ)			KLUS KONĚ SPODEK NÁDOBY					VÝRŮSTEK NA TVÁŘI POLNÍ PLEVEL				STRANA ÚČETNÍ KNIHY
ZAKONČENÍ SÁCHOVÉ HRY				DOUKOLÁK				KONEC TAJENKY SNIŽENÝ TÓN									
CIRKA (ZKR.)				STARO- ARMÉNSKÉ MĚSTO				SOUHLAS			AROMA- TICKÉ KORENÍ				DOMÁCKY EDUARD		
POHYB VZDUCHEM				CESTOVNÍ PRŮKAZ				SOLMIZAČNÍ SLABIKA			PREZENTY				LEDVCOVÁ USAZENINA (GEOL.)		

AUTOR: PETR HAJNIS

Dostupné pouze v tištěné podobě

12

ZA POZNÁNÍM

Podél dráhy na Zbirožsku a Rokycansku



ROKYCANY. Symbolem města, ve kterém se narodil první architekt podoba jí Jan Rokycanský, se stala věž kostela Panny Marie Sněžné. Původní gotická stavba má dnes modernější podobu. FOTOGRAFIE: JIŘÍ

Na východ od Plzně se můžete vypravit vlakem do mnoha pozoruhodných míst ležících v blízkosti třetího koridoru i lokálních tratí. Na své si přijdou milovníci starobylých budov a zámků, staveb souvisejících s železnicí, uměleckých předmětů i pozůstatků těžby nebo průmyslové výroby. Některé památky jsou otevřené i celoročně, takže nemusíte čekat až na zahájení turistické sezony, která se ovšem rychle blíží.



Žebrák a Točnick zahájí největší slávu za Lucemburků

Krajina u hrobov dřevěných sloupů dvou královských hradů. Na Zámecké hoře je to Točnick a pod ním na zalesněném skloněném výběhu Žebrák. Ten střeží ležící v nížejšímu údolí, nyní se však svým stářím. Zakalen byl již kolem roku 1480 Otčichem Zajcem z Valdeka. Zakrátko jej však koupil Jan Lucemburský a Žebrák se stal hradešským královským. Ležel totiž se velmi výhodnou polohou při Norimberské cestě Prahy do Vídně. Rád zde nocoval i Karel IV. a nejprve si lokaturu obléhl jeho syn Václav IV. Hledal zde klid a utíkal na lov do zdejším lesů Prahy. Zakrátko hrabě přestál královskému majetku vyhovovat, měl dostatečně reprezentativní ani bezpečný. Proto nechal panovník nedaleko vybudovat Točnick, který byl postaven v letech 1399-1400 a měl sloužit jako soukromá palácová útočiště pro příjímání státních návštěv.

Když Václav IV. zemřel, jeho bratr Zikmund nechal odvézt všechno cenné a hrabě dal do náplavy. Po čase se Točnick sice vrátil do královského majetku, nicméně do něj nebylo investováno a po třikrátové válce chátral. Ve 30. letech minulého století se pustil Klub českých turistů do oprav. Avšak má čtyřdesátiletý příběh, že dva státní je čládky strážnými strážníky a ze třetí příkopu. V jednom z patřičných muzejních expozic. V hradešním příkopu bývali medvědi. Žebrák vyhořel až v roce 1932, dochovala se hlavně minurná věžová věž, dnes upravená na vyhlídka.

Voda v jezírku má červenou barvu, protože se fakticky jedná o zředěnou kyselinu sírovou.



VÝCHODNÍ OKOLÍ PLZNĚ

Hlavní trať z Prahy do Plzně byla dokončena v roce 1864. Prakticky současně byla budována její odbočka z Chrástku do Slupna a posléze do Radnic. Jednokolejní trať sloužila k dopravě uhlí z revíru na Radnicku. Mezi Chrástkem a Smědicemi ale bylo třeba přenést těžkou váhu. Díky Klabovce. Právě zde byl vybudován nádherný železný most. Nejprve bylo postaveno vzporné dřevěné dílo, v roce 1863 nahrazené železným. Po třiceti letech provozu byla zcela vyměněna. Železný most je vysoký 31 metrů a dlouhý 90 metrů. Má tři okovy, ve všech třech je konstrukce stejná, podlérají ji dva silné bramborové pilíře z kamenných kvádrů. Trať dnes funguje pod číselným označením 170 pro běžnou osobní dopravu.

Rodiště Jana Rokycany a kovárna na vodní pohon

Přímo na koridorové trati poblíž Chrástku najdeme další historické místo. Rokycany jsou místem narození slavného slavného. Místem se staly na konci 14. století a v roce 1584 je Rudolf II. povýšil na město královské. Z dochovaných památek za újmu slyšíme hradeš a Šrametovský dům s nádobami rokokovou šaldou a s reliéfem Madonou. Symbolem města se stala věž kostela Panny Marie Sněžné.

Jezírko z kyseliny sírové

Severním směrem od Chrástku najdeme v katastru obce Hromnice podivuhodné jezírko. Třetí most přelomky památky, paradoxně však vzniklo kontaminací železa. Od 16. století se zde těžila železná ruda. Nejprve se z ní získával kamence a později železná kyselina sírová, jejíž tato kyselina dokázala rozpouštět železo, které se používalo v textilním průmyslu. V letech 1870-80 byla na zdejší ozebe zavedla anglická a zámecká produkce. Když v Anglii objevili levnější způsob výroby kyseliny sírové, zřeba hradeš v Hromnicích ustala. Po závalu odvoznívací železný pak vzniklo jezírko. Je příbuzné 200 metrů dlouhé a 130 metrů široké. Voda v něm má červenou barvu, protože se fakticky jedná o zředěnou kyselinu sírovou. Kvůli ní je zde samozřejmě vyložená existence běhounů žabek, takže ryby tu nemohou.



U CHRÁSTKU. Železný most na začátku lokální tratě do Radnic. FOTO: PÁTRÁKOVSKÝ



Hrad Točnick nechal postavit Václav IV.



V Hromnicích jezírko se má napajet



Na zámeš Zbirož dříve vidina armáda.



Ve Zbirožu tvořil Alfons Mucha.



Ve vodním hamru v Dobřiš je muzeum.



Jednobloukový most přes Klánsku.

Kostel ze 14. století byl původně gotický, po požáru jej v 16. letech 18. století barokně upraven architekt Ignác Pallardi. Empírová věž vyrostla v roce 1829. Pallardi pracoval i na starobýložní radnice. V obřadní síni se nachází obraz Alfonse Muchy Mistra Jan Rokycana před koncem v Bastiji. Husitáký kazatel, který se stal prvním architektem podoba jí, se zde setil narodit.

V nedaleké obci Dobřiš na stanice Mikov nebo zastávky Hrádek u Rokycan na trati 170 je navštívit vodní hamr, což je železná dílna využívající pro pohon klady vodní sílu a sílu vody. Fungovala až do počátku minulého století, kdy proběhla rozsáhlá rekonstrukce a přestavba na muzeum. V expozici si můžete prohlédnout autentické zařízení a historické nářadí. Vše je plně funkční, v turistické sezóně se zde pořádají haramnické dny. Dřec pronáší také hromnické Mořna. Zajímavý je i jednobloukový tzv. švédský most.

Alfons Mucha maloval ve Zbirožu Slovanskou epopej

jen několik kilometrů zále k Plzni projdeme kolem Zbiroha. Zdejší zámeš domluje krajíně na pomní křivklastých a les, před rokem 1900 byl však veřejnosti zcela utájen. Sídila tu totiž armáda. Původní vrv založil Sultánov. Pětem stáletí se majitelé strážku, řigurovali mezi nimi doživotní císařov. Vědmi sagnitovná obřadní byla pro zámeš druhá polovina 19. století. Větš podnikatel baron Berthel Henry Sroubek zakoupil zbirožské panství, ukořeňil rozsáhlou novorenesanční plesarbu zámeš a hodlal zde vytvořit rozsáhlé centrum leskářského průmyslu. Bohužel vlak v roce 1875 strachoval. Zámeš koupil Colloredo-Mansfeldové a veškerou památku. V letech 1924-28 tu šel Alfons Mucha a pracoval zde na Slovanské epopeji. Po roce 1968 byl zámeš přičleněn do souzumného vlastnictví. Turistům je otevřen celoročně. SASKIA BYRGEROVÁ

Předplaťte si čtrnáctideník
Železničář
na telefonu 972 233 090