Železničář

ČÍSLO 8 | ROČNÍK XIX — ČTRNÁCTIDENÍK SKUPINY ČESKÉ DRÁHY — 19. DUBNA 2012 | CENA 12 KČ

Co přinese nostalgická sezona nejen v Lužné

FOTO MICHAL MÁLEK

Prostřednictvím vzpomínání na doby dávno minulé se České dráhy snaží udržet přízeň svých fanoušků, ale i přilákat nové řady cestujících. Jako největší majitel historických vozidel u nás provozují unikátní muzeum v Lužné u Rakovníka, do kterého každý rok zavítají desítky tisíc lidí. Velké množství akcí proběhne i v regionech pod patronací Krajských center osobní dopravy.

Za několik dní se otevírají brány železniční nostalgie dokořán. Historické Muzeum ČD v Lužné u Rakovníka začíná 28. dubna svůj letošní provoz pro návštěvníky. I když první ochutnávka proběhla už o velikonočním víkendu, kdy ale nevládlo příliš hezké počasí. Pravidelní návštěvníci dobře vědí, že muzeum v Lužné není jen o statických exponátech, ale i o pořádné porci nostalgických jízd. I letos je na co se těšit.

Mezinárodní rendez-vous

Hned o tradičním prvním parním víkendu v Muzeu ČD, který je letos naplánován na 12. a 13. května, se kromě jízd parních vlaků odehraje setkání strojů s emblémem ČKD. „Připravili jsme dostaveníčko lokomotiv domácího výrobce od nejstarší parní lokomotivy řady 300.6 přes vrchol parní trakce v podání Papouška 477.043 až po motorové legendy. Jednou z nich bude i Pomeranč T 678.0012, který přijede ze Slovenska," přibližuje setkání Jindřich Rachota, vrchní přednosta Depa historických vozidel. Dalším zajímavým kouskem z produkce ČKD se stane jediný dochovaný Kyklop T 499.0, který je běžně ukryt v rotundě bohumínského depa.

Vrcholem sezony bude setkání válečných lokomotiv původní německé řady 52. Tyto parní Kriegslok, jak je označují v zemi jejich vzniku, zatímco u nás se pro ně vžilo označení Němky, se v Lužné sjedou o víkendu 16. a 17. června dokonce v osmi exemplářích. Tři domácí válečné dříče doplní zahraniční kolegyně. Dvě z nich přisupí s Německa, po jedné z Rakouska, Polska a Slovenska. Zkrátka ale nepřijdou ani obdivovatelé české konstrukční školy, protože společnost nákladních lokomotiv z období druhé světové války doplní celkem tři Štokry řady 556.0 a Kremák 534.0323.

Muzeum, ve kterém to žije

Také na druhou polovinu sezony bude v Lužné připraven zajímavý program. Tradiční Model-víkend ve dnech 15. a 16. září doprovodí podobně jako v minulých letech tematické setkání lokomotiv. Letos se na paprscích luženské točny sejdou motorové lokomotivy řad 740, 742 a 743 i jejich vývojových stupňů. „Loni se tu sešlo 11 Brejlovců od prototypu až po nejnovější modernizované stroje. Letos se návštěvníkům představí Bagladéšky a Kocouři různých provedení. Celkem by mělo jít o 13 lokomotiv," říká vrchní přednosta Rachota. Se sezonou v Lužné se můžete rozloučit o víkendu 13. a 14. října, kdy se parní vlaky rozjedou do Kolešovic a také do Prahy – zde v čele s Papouškem 477.043.

Pokud zmiňované akce nestihnete navštívit a přesto vás láká nezaměnitelná vůně páry, nezoufejte. V červenci se můžete vydat parním vlakem do sklárny v Nižboru a v srpnu zase na Kounovské kamenné řady. Od 7. července až do 25. srpna také pojedou každou sobotu parní vlaky z Lužné do Kolešovic a zpět. O akcích ČD v regionech se dočtete na stranách 6 a 7.

VÁCLAV RUBEŠ

Z KALENDÁŘE HLAVNÍCH AKCÍ

12.–13. 5.	První parní víkend a setkání lokomotiv ČKD
3. 6.	Dětský den v železničním muzeu
16.–17. 6.	Mezinárodní setkání parních lokomotiv řady 52
28. 7.	Parním vlakem do povodí Berounky (Lužná – Nižbor a zpět)
25. 8.	Parním vlakem na Kounovské kamenné řady (Lužná – Mutějovice a zpět)
8. 9.	Z muzea do muzea; za depozitářem NTM Chomutov
15.–16. 9.	Model-víkend a setkání motorových lokomotiv řad 740 a 742
13.–14. 10.	Poslední parní víkend

ČDMuzeum Lužná u Rakovníka

28. 4.–31. 5. So, Ne, svátky: 9.30–17.00
1. 6.–31. 8. Út–Ne, svátky: 9.30–17.00
1. 9.–30. 10. So, Ne, svátky: 9.30–17.00

Podrobnosti najdete na www.cdmuzeum.cz

SLOUPEK

Když poznáš historii, pochopíš současnost

Právě stojíme na úplném začátku další nostalgické sezony. Pro Depo historických vozidel v Lužné u Rakovníka ale fakticky začala už před několika měsíci. Ačkoli by se mohlo zdát, že se zavřením brány muzea za posledním návštěvníkem v říjnu stroje i lidé, kteří o ně pečují, ukládají k zimnímu spánku nebo odpočinku, věřte, že je tomu přesně naopak. Toto období využíváme k tomu, abychom mohli v další sezoně nejen udržet dědictví našich otců a praotců v provozu, ale nabídli také nějaké překvapení, zvelebili prostory samotného muzea a dojednali s našimi partnery akce, které zaujmou a přitáhnou maximum lidí. Vše, co v nastávajících měsících v Lužné uvidíte, vznikalo už měsíce dopředu, což platí zejména pro plánovaný vrchol letošní sezony, kterým má být červnové setkání válečných lokomotiv řady 52 u nás známých především pod přezdívkou Němka.

Jindřich Rachota
vrchní přednosta Depa historických vozidel

Občas slýchám názory, že nostalgické akce jsou připravovány jen pro fanatické nadšence a šotouše, nebo že si jezdíme pro své vlastní potěšení. Děláme to ale hlavně pro naše návštěvníky, pro rodiny s dětmi a další zájemce o železnici, kterých rok od roku přibývá. A bez nadšených dobrovolníků, kteří věnují svůj čas péči o historické exponáty a přibližují kouzlo železniční historie obyčejným lidem, bychom disponovali jen hromadou historicky cenného šrotu. Řídíme se pravidlem, že právě v přiblížení minulých časů vede cesta k současné železnici a získání tak potřebných kladných bodů pro drážní dopravu.

Flora Olomouc s květinami, Hurvínkem a Věžákem

České dráhy se i letos zúčastní jarní etapy největší květinové výstavy v naší vlasti. Jarní Flora začíná ve čtvrtek 19. dubna a končí v neděli 22. dubna. Stánek Českých drah najdou návštěvníci v pavilonu A. Zájemci si zde mohou koupit akční poukázky na jízdenky SONE+, slevové kupony na In-karty nebo do cyklopůjčoven ČD. Na Floru se vyplatí cestovat z celé republiky vlakem ČD a využít speciální nabídku VLAK+ Flora, díky které získají naši zákazníci poloviční slevu ze zpátečního jízdného, pokud si nechají jízdenku potvrdit razítkem u stánku ČD. Ožije i železniční nostalgie, z hlavního olomouckého nádraží bude cestující bezplatně vozit přímo k výstavišti historický motorový vůz Hurvínek (deset párů spojů denně). Na nástupišti mohou zájemci zhlédnout loňskou novinku – historický vůz Věžák v květinové výzdobě. **(tis)**

Běháme maratony, protože nás to baví

Po loňském velkém úspěchu série několika závodů pod hlavičkou Prague International Marathon, které se běžely v Praze, Olomouci a Ústí nad Labem, je také na letošní rok připraveno několik sportovních akcí, tentokrát pod názvem RunCzech.com. První z nich se odehrála v poslední březnový den jako Hervis ½Maraton Praha.

Řada zaměstnanců Českých drah se běhů aktivně zúčastňuje, a tak se diváci mohli setkat se závodníky v barvách národního dopravce. Na start závodu firemních štafet a týmů pražského půlmaratonu se postavily hned čtyři týmy po čtyřech závodnících: dva z Generálního ředitelství ČD, po jednom z KCOD Olomouc a KCOD Ústí nad Labem. Velký úspěch slavili Severočeši, neboť se probojovali na krásné 15. místo z celkem 355 štafetových týmů! Pokud se chcete podívat na naše běžce znovu, máte příležitost u dalších závodů v rámci běžeckého seriálu RunCzech.com, především 12. a 13. května v Praze na Volkswagen Maratonu. **(rub)**

FOTO ANDREA KOŠNEROVÁ

Nejúspěšnějším týmem v barvách ČD byli závodníci z KCOD Ústí nad Labem.

Manažer, který pro kritiku nechodí daleko

Šéf AŽD Praha Zdeněk Chrdle se bojí úbytku opravdových odborníků na železnici u nás.

STRANA 3

Starou Paku čeká revoluce v zabezpečení

Důležitý železniční uzel, kam vede pět tratí, letos konečně projde radikální rekonstrukcí.

STRANA 4

Slovenští železničáři o něco elegantnější?

Zajeli jsme se podívat, jak vypadají pracovníci ZSSK ve zbrusu nových uniformách.

STRANA 9

Nostalgické akce pro jaro a léto v regionech

Přinášíme přehled toho nejzajímavějšího, co připravila jednotlivá KCOD po republice.

VNITŘNÍ DVOUSTRANA 6–7

Dostupné pouze v tištěné podobě

2 ZPRAVODAJSTVÍ

NABÍZÍME

Sezonní cyklovlaky do Slaného a Podyjí

Se začátkem jara vyjel opět na svou pravidelnou trasu Praha Masarykovo nádraží – Hostivice – Podlešín – Slaný tradiční cyklovlak s obchodním názvem Cyklotouristika. Vlak, složený z motorového vozu a přívěsného vozu umožňujícího přepravu většího počtu jízdních kol, je v provozu vždy o víkendech a svátcích od 24. března do 28. října 2012 v rozsahu dvou párů spojů. Pro přepravu cyklistů je přednostně určen vždy druhý vůz vlaku, který je vybaven speciálními prostory pro přepravu jízdních kol a je v něm snížen počet míst k sezení.

FOTO: CZECH TOURISM

Výjezdním bodu cyklovlaku dotlo apesi loňskému roku pouze k malým úpravám, cyklovlak tak odjíždí z Masarykova nádraží v 9.30 a 13.41 a zpět ze Slaného v 11.31 a 17.09. Oproti loňskému roku by nemělo být provoz cyklovlaku narušován žádnými dlouhodobějšími výluками. Vrace 2012 využilo cyklovlak na Okoř a do Slaného celkem 5 230 cestujících, kteří přepravili 698 kol. Oproti sezoně 2010 se jednalo o nárůst ve výši asi 20 procent. Cílem cyklovlaku je přilákat pěšími a cykloturistům atraktivní cíle, jako je zřícenina hradu Okoř, renoviaa sv. Petra a Pavla v Budči, rodáš Oty Pavla v Buštěhradu nebo údolí Zákolanského potoka. V cyklovlaku platí mimotarifní ČD také tarif Pražské integrované dopravy.

FOTO: M. MAREK

Druhým cyklovlakem, který České dráhy v sezóně vypraví, bude spoj Velké Podyjí. Ten vyráží na kolej každou sobotu od 28. dubna do 30. června a od 1. do 22. září. Mimo to pojede i 5. července, 28. září a 23. října. Cyklovlak začíná ve stanici Brno-Královo Pole v 8.09 h a pokračuje přes Brno-Černovu, Brno-Židenice, Brno-hl. n., Moravský Krumlov, Hrušovany nad Jevišovkou, Znojmo, Znojmo-Nový Šaldorf do konečné stanice v Šatově, kam přijede v 10.24 h, ha zpáteční cestu vyráží v 17.30 h, aby do Brna-Královo Pole přijel v 19.46 h. Pro obyvatele Jihomoravského kraje cyklovlak nabízí přímé spojení Brna se sídlem Národního parku Podyjí, jeho nejbližší okolí a Znojma. Ve vlaku platí tarif České dráhy, dá se využít i jednodenní jízdenka IDS JMK pro dva dospělé a až čtyři děti za 190, resp. 150 korun – svýjimkou 13. října, kdy pojede historická souprava a platí tu globální cena.

Výstava drahých kamenů v Oslavanech

Víkend 21. a 22. dubna nabízí zajímavý program těm, kteří propadli geologii a skryté krásám minerálů. V Dělnickém domě v Oslavanech proběhne mezinárodní prodejní výstava minerálů, drahých kamenů a šperků. Otevírací doba je v sobotu 9–19 hodin, v neděli 9–18 hodin. Pro cestující Českých drah je připravena opět zajímavá nabídka. Po předložení jízdenky na trasu do Oslavan při cestují, obdrží slevové výši 40 procent. Děti do 15 let mají vstup zdarma. Z Brna hl. n. jedou do Oslavan přímé vlaky 7.49, 9.54 a 13.54 h, zpět z Oslavanv 15.08, 17.08 a 19.08 h. (ČD, red)

ŠKOLENÍ V PROVOZU. Bohumínský strojvedoucí Miloš Šimíček zacvičuje (vedlejší) polského kolegu Zbigniewa Szczepaniaka na české lokomotivě. FOTO AUTOR (2x)

Zacvičujeme kolegy na polonizovaném Peršingu

Některé lokomotivy jezdí z velké části na zahraničních kolejích. To je i případ šesti polonizovaných strojů určených také pro provoz u našeho severního souseda. Z praktických důvodů jsou tyto lokomotivy obsluhovány i tamním personálem, proto musí strojvedoucí ČD své polské kolegy zaškolovat. Na jeden takový výcvik jsme se zajeli podívat.

Budík na mobilu zvoní ráno o půl páté. Rychle se oblékám, protože dále na recepci už na mě čekají kolegové z Českých drah: systémový specialista Kamil Marcalík a bohumínský strojvedoucí Miloš Šimíček z DKV Olomouc. Po rychlém přivítání vyrážíme ostrým tempem do nedaleké bohumínského depa společnosti PKP Intercity Warszawa-Olszynka. Po našem příchodu hned přijíždí Peršing 103 – začeli patří Českým drahám, je označený polským číslem jmenem Jadwiga.

Po krátkém čekání se vydáváme pomalou jízdou na nádraží Warszawa Wschodnia, odkud mi má spolený vlak Boryna odjed mírnou před půl osmou ranní. Hrůz příšlušky. Vlaková vedoucí dává souhlas k odjezdu ruční návěstí i vysílačkou. Vlak se dává do pohybu. Přijíždíme nekonečně dlouhý most přes Visla a noříme se do tunelu. Zanedlouho zastavujeme v modernizovaném podzemním nádraží Warszawa Centralna a potom míříme do Lodže.

Navigaci řídí před odjezdem.

Teorie i praxe za pár hodin jízdy

„Zrovna teď ještě s výcvikem začínáme. Nejdříve z teoretické výuky, kde vysvětlíme podstatu fungování lokomotivy, blokové schéma a konkrétní údaje o vybraných komponentech. Následuje fyzické seznámení s lokomotivou, kde policí kolegové získají dobrý přehled o strojích samotném a také kde co najdou," říká Kamil Marcalík. Kolega Šimíček doplňuje, že polské strojvedoucí musí zároveň seznámit s určitými nouzovými postupy. „Součástí celého školení je výuka obsluhování a ovládání lokomotivy, speciální správného rozjezdu a také brzdění. Jsou to základní motivace, ty ale právě mají vliv na bezproblémovou a hospodárnou jízdu," vysvětluje Miloš Šimíček.

Následně si jdu na zační stanoviště povídat za pomoci Miloše Šimíčka s českým strojvedoucím Zbigniewem Szczepaniakem, který bude po dobu Fiat český stroj na české tratě z Ladže do Varšavy. Máme na to necelé dvě hodiny. Zbigniew nejprve odpovídá na mé všetečné dotazy, poslují většinou čas na teoretickém výcvikem pod vedením Miloše Šimíčka. Nové nabyté zkušenosti se polskému kolegovi budou při české zpět do Varšavy ještě náramně hodit.

Máme vás raději než Tauruse

„Na strojírny si se dlouhou pořvení, nicméně jsem z řízení této lokomotivy opravdu nadšen. U nás v Polsku nemáme tyto tisícové stroje s tak rozmanitým netjetem. Právě to mě fascinuje. Na české lokomotivě rok velmi zaujal samotný způsob řízení a další škála možností, které vyzkoušejí nabízejí. Skvělý je automatický regulátor rychlosti, který se bohužel na polské strojovnemnacuje. Právě tato záměnlivá možnost velmi zjednodušuje a zefektivňuje naši práci. Velkou výhodou je i kvalitní a rychlejší vysoupení kabiny strojvedoucího, než je na mé zvykem, v létě se ulítám na klimatizaci," pochvaluje si Zbigniew Szczepaniak.

„Čeky jsou u nás asi nejoblíbenější, hlavně kvůli dobrému vlakovému zabezpečovači. Např. ikad na Taurusech je nainstalován německý systém SIFA, který je uživatelsky méně příjemný a také nás více omezuje. I když jsou Čeky vyrobené před 25 lety, nestrácejí nic ze své výkonnosti a modernosti." To již ale pomalu brzdíme v první varšavské stanici Warszawa Zachodnia, kde se se zaviklá rozloučím a vrčením, že náš Peršing je v dobrých rukou. MARTIN HRŮŠA

Připravujeme se na holdingovou strukturu

V současné době se vedení Českých drah připravuje na plánované zavedení holdingové struktury. Představenstvo ČD proto jmenovalo holdingové manažery. Ve všech případech se jedná o zaměstnance v rámci Skupiny ČD, kterým se tímto rozšiřuje pravomoci. Manažeři jsou od 1. dubna roz zodpovědní za přípravu a zavedení holdingové struktury ve své oblasti působnosti. Ke stejnému datu také vznikla skupina pro podporu holdingového řízení, která byla zařazena do stávající organizační struktury Českých drah. Podléhá přímo generálnímu řediteli ČD.

Ze stejného důvodu byl zahájen i program čistrálizace podpůrných činností, jehož sponzorem je Michal Hrbecký, náměstek generálního ředitele ČD pro ekonomiku. V holdingové struktuře se počítá s dceřinými společnostmi pro klíčové oblasti, které se soustředí na své hlavní činnosti – osobní dopravu, nákladní dopravu, stanice a servis. Podpůrné činnosti ale budou zajišťovány centrálně. Toto mimo jiné umožní provádět činnosti efektivněji a standardizovaně.

Navržený provozní model vychází z pravidel obvyklé praxe pro jednotlivé oblasti i pro skupinu společností jako celek. Mezi činnosti, které mají být vykonávány centrálně, patří například inventice, interní audit a řízení rizik. Některé činnosti budou v případném holdingovém uspořádání zajišťovány jednotně – to se týká zejména účetnictví, informatiky, mzdové administrativy, nákupu a řízení lidských zdrojů. Příprava na holding je součástí širší strategie Českých drah pro úspěšný boj s konkurencí na zcela liberalizovaném železničním trhu. Vedení ČD si od výše uvedených kroků slibuje užití využití síly Skupiny ČD, efektivitu a jednotné strategie, a to na domácím i zahraničním trhu. MICHAELA BERANOVÁ

OBLAST	ODPOVĚDNÝ MANAŽER
• Informatika	Ivo Kocian
• Investice	Hana Dluhošová
• Nákup	Filip Potůček
• Skupinový controlling	Hana Stříbrná
• Finanční správa (treasury)	Petr Vohralík
• Účetnictví	Libor Müller
• Řízení lidských zdrojů	Pavel Švagr
• Logistika a sklady	Zuzana Ajgertanová
• Právní činnosti	Jan Blecha
• Strategie holdingu	Martina Mannová
• Marketing a řízení značky	Miroslav Šebeňa
• Interní audit	Martin Sycel
• Správa dokumentů, archivace	Jana Šoupíková
• Bezpečnost	Ladislav Mikeš
• ISO (systémové normy)	Jiří Nevřela
• Compliance	Jaroslav Král
• Mezinárodní činnosti	Jiří Havlíček
• Řízení rizik	Eduard Jeleň

Předplaťte si čtrnáctideník
Železničář
na telefonu 972 233 090

Dostupné pouze v tištěné podobě

ZPRAVODAJSTVÍ 3

Budeme dále vyvážet
do východních a arabských zemí

Zdeněk Chrdle stojí již desátým rokem v čele společnosti AŽD Praha. Ta patří mezi evropskou, možná i světovou špičku na trhu zabezpečovacích zařízení na železnici. Z velké části určitě i díky němu. V poslední době tato firma získává zakázky především na východ od naší republiky – v zemích bývalého Sovětského svazu, ale i na Balkáně.

Stal jste se poltvrtě v řadě generálním ředitelem AŽD. Baví vás to ještě?
Mnohdy ano, ale už mě unavuje řada konfliktů s lidmi, kteří o železnici rozhodují, ale podle mého názoru o ní mají velmi malé znalosti. Na spousta významných dopravně odborných funkcí se dostávají lidé s úplně jiným vzděláním než dopravním. A doprava vždycky byla, je a bude odborností, která se studuje nebo získává praxí. Titul lidé bohužel rozhodují o dopravě, tedy o oboru, o kterém téměř nic nevědí. Zpravidla spoléhají na poradce, kteří na tom ale nejsou s odborností znalostmi lépe.

Znamená to snad, že koncepci železnice tvoří lidé, kteří o ní nic nevědí?
Nechci nic takové kritizovat. Ale přesto se železnicí zabývá spousta firem a organizací, sedí v nich lidé, kteří jí příliš nerozumějí. Slovo to vypadá, jako by se mám vytáčeti odborníků s patřičnými znalostmi a zkušenostmi. Nechci ale rozhodně říct, že mezi námi odborníci nejsou – ale je jich čím dál tím méně. Přitom vytvořit koncepci rozvoje železnice není složité, je to jen zaškrtnutí, ale dokud budou na odpovědných místech lidé, kteří snad ani vlakem nikdy nejeli, tak se z místa nehneme. Dovedete si představit, že koncepci programu NASA budou vytvářet lidé, kteří neumí, co bude start ale raketoplánu nebo jak vypadá řídící centrum?

Co může vrátit železnici zpět na výsluní?
Železnice rozhodně budoucnost má, ale je potřeba dát jí šanci. Výsledky z konferencí jsou na minimálně na papíře. Když se bavíme o vysokorychlostních tratích, ani se nezbavíme dohodnout, odkud a kam by měly vést a domluvit se se sousedy. Když hovoříme o zvýšení rychlosti na 200 km/h na konvenčních tratích, sami sobě vytváříme překážky, protože technicky to není až tak velký problém a investičně relativně malá záležitost. Navíc železnice má další velký legislativní handicap – poplatky. Silnice první, druhé a třetí třídy v nás nejsou vůbec zapletovány, ale železniční doprava zaplatí poplatek, i když pojede prohlídku do Horní Dolní.

Další bariéru představují, kterou zřejmě nehodlá nikdo zvednout, je mnohská železnice v Praze. Proč se zabýváme rychlostními tratěmi na letišti, když se na letišti mohl-

ÚSPĚŠNÝ MANAŽER. Zdeněk Chrdle letos dostal ocenění Zlatý vavřín, které je udělováno významným osobnostem veřejného života. FOTO AŽD PRAHA (4x)

> Přestože se železnicí zabývá spousta firem a organizací, sedí v nich lidé, kteří jí příliš nerozumějí.

KRÁTCE

Jednání o Railjetech stále bez výsledku

Nadále pokračují jednání Českých drah s ÖBB a DB o konkurenčních podmínkách nasazení jednotek Viaggio Comfort na tratích Praha – Ústí nad Labem – Drážďany – Berlín – Hamburk a Praha – Brno-Vídeň – Graz. Jednání budou pokračovat v horizontu týdnů. Po jejich skončení bude možné zahájit přípravu smlouvy se společností Siemens o výrobě jednotek. České dráhy mají i nadále možnost kontrakt bez jakýchkoliv sankcí neuzavřít.

Doprava pro obchod, obchod pro dopravu

Způsob, jak více propojit dopravu s průmyslem, hledali účastníci konference v pražském hotelu Kings Court v úterý 3. dubna. Národní ekonomická konference se podtitulem Doprava pro obchod, obchod pro dopravu se zúčastnily špičky obou odvětví. České dráhy zastupoval generální ředitel Petr Žaluda. Bohužel ale chyběli zástupce SŽDC, na kterou směřovala převážná část otázek přítomných. Většina přednášejících se shodla, že podpora dopravy průmyslu může být jen tak silná, jak kvalitní je infrastruktura.

Zabránila rozšíření požáru v Klatovech

Policistka Dita Popelchalová v noci ze 13. na 14. února zaregistrovala oheň vycházející z vesnické bouřlanice

FOTO M. KUBÁ, FPL

Klatovy. Okamžitým povoláním hasičů zabránila veškerým materiálním škodám – shořel pouze nevyužitý stánek. Pomohla také policii popsat možného pachatele z řad bezdomovců. Za nemalou část bude Popelchalové osobně poděkovat náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Antonín Blažek, který předal kytici a symbolickou odměnu.

Preventivní vlak nejen pro mladé

Letos už pesmé výjezde Preventivní vlak Českých drah. Vednech 24. a 25. dubna zastaví v Hradci Králové, 26. a 27. dubna bude k dispozici žákům i české veřejnosti v Kolíně. V kinovoze bude pro ná-

FOTO ČD

vštěvníky připraveno přímé nové promítání filmů na téma bezpečnosti. V konferenčním voze pak proběhne diskuze s odborníky a v záchranářském voze si zájemci vyzkoušejí poskytování první pomoci. Tradičními partnery Preventivního vlaku jsou Policie ČR, BESIP – ministerstvo dopravy, Drážní inspekce a také ČD Cargo, které je i přístižím dopravcem.

Integrace na Plzeňsku v dubnu narostla

Od 1. dubna se integrovaný dopravní systém na Plzeňsku rozšířil o dalších 150 obcí a pokrývá tak téměř celé zemědělské zázemí 30 km od krajského města. Požadavek tak platí pro regionální spojení pojednotlivých tratích z Plzně do Přas, Mýta, Blovic, Přeštic, Stodu a Heřmanovy Hutě. Kromě osobních a spěšných vlaků jsou integrovány i rychlíky v relaci Plzeň – Rokycany a Plzeň – Přeštice (do března pouze Dobřany). Jediným nosičem jízdného ve zdejším integrovaném dopravním systému je nadále tzv. Plzeňská karta. České dráhy jsou do systému zapojeny od samého počátku, tedy deset let, a zabezpečují asi pětinu jeho dopravních výkonů. (pan, ČTK, mb, Rapp)

ZDENĚK CHRDLE
generální ředitel AŽD Praha

Po vstupování ČR/ČR nastoupil v roce 1993 do společnosti Automatizace železniční dopravy. Po privatizaci AŽD Praha zastával v letech 1992–1994 funkci technického výrobního náměstka ředitele závodu Praha a v roce 1994 byl jmenován ředitelem tohoto závodu. O tři roky později se stal jednatelem společnosti a v polovině roku 2003 byl zvolen generálním ředitelem AŽD Praha. V letošním roku byl opětovně znovu potvrzen, a to na další sedmileté období.

Předplaťte si čtrnáctideník

Železničář

na telefonu 972 233 090

MIMOŘÁDNOSTI

Stařeč – Kojetice na Moravě
9. března
Odpoledne mezi žst. Stařeč a Kojetice na Moravě se na železničním přejezdu v km 156,419 střetl osobní automobil Nissan 100NX s osobním vlakem 24813, kterým byl motorový vůz 810.222-0. Řidič automobilu byl těžce zraněn. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením, které bylo při jízdě vlaku v činnosti a při střetnutí bylo silně poškozeno. Celková škoda byla předběžně vyčíslena na 3 miliony 710 tisíc korun.

Chrást nad Sázavou
17. března
V podvečerních hodinách mezi žst. Jílové u Prahy a Týnec nad Sázavou, u zastávky Chrást nad Sázavou, se na železničním přejezdu v km 11,194 střetl osobní automobil Citroën Saxo s vlakem 9067, kterým byla motorová jednotka Regionova 814/914.022. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži a doplněn dopravní značkou Stůj, dej přednost v jízdě! Celková škoda předběžně činí 60 tisíc korun.

Skrochovice – Krnov
21. března
Odpoledne mezi žst. Skrochovice a Krnov se na železničním přejezdu v km 89,164 střetl osobní automobil Volkswagen Passat s rychlíkem 1126, v jehož čele byl řídicí vůz 80-29.217-4. Nikdo nebyl zraněn. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor, které bylo v době průjezdu vlaku v činnosti. Škoda byla předběžně vyčíslena na 110 tisíc Kč.

Pelhřimov
24. března
V dopoledních hodinách mezi žst. Dobrá Voda u Pelhřimova – Pelhřimov se na železničním přejezdu v km 9,713 střetl osobní automobil Opel Astra s osobním vlakem 18442, kterým byl motorový vůz 810.416-8. Nikdo nebyl zraněn. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor, které bylo v době průjezdu vlaku v činnosti. Škoda byla předběžně vyčíslena na 220 tisíc korun.

Plzeň hl. n.
26. března
V podvečerních hodinách v žst. Plzeň hlavní nádraží vykolejily při posunu dva osobní vozy řady Bt a jeden osobní vůz řady Bdt přes výkolejku na staniční koleji číslo 4d. Škoda byla předběžně vyčíslena na 1 milion 750 tisíc korun.

Pardubice hl. n.
27. března
V nočních hodinách v žst. Pardubice hlavní nádraží vykolejila při posunu lokomotiva 742.199-3 na výhybce číslo 304. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 11 tisíc korun.

Moravské Budějovice
27. března
Odpoledne mezi žst. Moravské Budějovice a Jaroměřice nad Rokytnou se na železničním přejezdu v km 144,184 střetl osobní automobil Ford Mondeo s osobním vlakem 24814, kterým byl motorový vůz 810.569-4. Nikdo nebyl zraněn. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 100 tisíc korun.

Veselí nad Lužnicí
28. března
Dopoledne v obvodu žst. Veselí nad Lužnicí se na přejezdu v km 56,245 střetl kamion s rychlíkem 633, v jehož čele byla elektrická lokomotiva 363.064-7. Nikdo nebyl zraněn. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 530 tisíc korun. **(MirKo)**

Stará Paka se letos dočká křižování bez klíčů

GORDICKÝ UZEL. Důležitá stanice na Královéhradecku stále trpí zastaralým a neefektivním způsobem zabezpečení. To se má však do října změnit. FOTO **AUTOR (2x)**

Na konci minulého roku to začalo a potrvá většinu roku letošního. Řeč je o rekonstrukci stanice Stará Paka, která má dostat dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení. Malebná uzlová stanice v Podkrkonoší, kde se stýká pět tratí, totiž stále nemá ani odjezdová návěstidla.

Pro zaměstnance Českých drah i cestující ve Staré Pace nastávají rušné časy. Na začátku dubna tu sice začala výluka, během které vyroste provizorní nástupiště pro vlaky ve směru na Lomnici nad Popelkou a Novou Paku, ale ta omezí provoz jen mírně. Mnohem významnější budou výluky od května do srpna, při kterých dojde k zásadním úpravám kolejiště. Při nich už se počítá s nasazením náhradních autobusů.

Celá stavba, která má oficiální název Rekonstrukce železniční stanice Stará Paka pro dálkové ovládání zabezpečení, má zlepšit komfort při nastupování do vlaků a hlavně zvýšit bezpečnost i spolehlivost železničního provozu. V současné době totiž zabezpečení dopravního provozu stojí na součinnosti mnoha zaměstnanců SŽDC a archaického zařízení. Pracovníci musí stále chodit s klíči a výhybky přestavovat ručně na místě.

Šest nástupištních hran a elektronika

Stavební práce zde začaly loni v prosinci a běžely třeba i v letošních únorových mrazech, kdy tu dělníci se svou technikou hloubili základy pro osvětlovací věže. V rámci stavby bude v Pace vytvořeno nové dispečerské pracoviště pro postupné zapínání dálkového ovládání tratě Jaroměř – Stará Paka – Železný Brod. V úseku Stará Paka (bez) – Železný Brod už je zřízeno a funguje. Nový systém umožní současný vjezd vlaků.

Zároveň dojde k obnově části kolejiště. Stávající nízká, převážně sypaná nástupiště budou nahrazena dvojicí nástupišť vnějších a dvojicí nástupišť poloostrovních, celkem se šesti nástupními hranami. Všechna nástupiště budou mít výšku 55 cm nad temenem kolejnice tak, aby byl možný bezbariérový nástup do nízkopodlažních vozidel. Přístup na nástupiště bude možný úrovňově od výpravní budovy pomocí chodníků nebo přes přiléhající 2. nástupiště, na 3. nástupiště a přes centrální dvoukolejný přechod na 1. nástupiště a centrální jednokolejný přechod na 4. nástupiště.

Ze zastávky Tample se zatím obsluhují čtvery mechanické závory.

Místo telefonování poslouží elektronické stavědlo

Pro informování cestujících o příjezdech a odjezdech vlaků nebo o přístupu na nástupiště poslouží moderní informační systém a rozhlas. Prostor stanice bude snímán kamerovým systémem. V rámci stavby dojde také k posílení bezpečnosti silničního provozu, protože bude rekonstruováno celkem dvanáct přilehlých železničních přejezdů.

> **Nový systém zabezpečení umožní současný vjezd vlaků.**

V obvodu železniční stanice Stará Paka rovněž vyroste nejmodernější elektronické staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie. Přilehlé traťové úseky do Lomnice nad Popelkou, Roztok u Jilemnice, Horek u Staré Paky a Nové Paky budou místo stávajícího telefonického způsobu zabezpečení nově osazeny automatickými hradly. Dosud ve Staré Pace fungují dva výpravčí SŽDC, podle jejichž pokynů staví výhybky čtyři výhybkáři na celkem třech, dříve čtyřech stanovištích.

Celá stavba má být hotova do konce října letošního roku. Než se tak stane, zajezdí si zákazníci Českých drah několik měsíců v náhradních autobusech, přičemž nejdelší omezení na ně čeká ve druhé polovině léta. Pohodlnější nastupování, vystupování a především efektivněji sestavený jízdní řád jim však bude odměnou.

MARTIN NAVRÁTIL

STRUČNĚ O PROJEKTU

- Investorem stavby je státní organizace Správa železniční dopravní cesty.
- Generálním projektantem je společnost SUDOP Praha, zhotovitelem Sdružení Stará Paka, jeho členy jsou firmy AŽD Praha a Elektrizace železnic Praha.
- Celkové investiční náklady stavby jsou naplánovány na 460 milionů korun, z toho příspěvek EU představuje částku 270,6 milionu. Zbytek hradí Státní fond dopravní infrastruktury.

Které snímky ze stolního kalendáře vyhrály?

V polovině ledna začala soutěž o nejlepší fotografie ve stolním kalendáři Českých drah na letošní rok. Trvala až do posledního březnového dne a zúčastnit se jí mohli všichni zaměstnanci ČD, kteří na stránkách kalendar2012.cd.cz vybírali právě jen jeden – podle nich nejpovedenější – snímek ze všech 54 otištěných. Celkem se soutěže zúčastnilo 512 hlasujících. Prvních pět získalo knihu Železniční trať Německý Brod – Pardubice a každý dvacátý krabičku na svačinu, tzv. lunch box.

Všechny fotografie z kalendáře dodali členové Zemského svazu FISAIC ČD. Původně bylo snímků 551, ale zveřejněno bylo přirozeně jen 54 (podle počtu týdnů v kalendáři) od jedenácti autorů. Po skončení hlasování se ukázalo, že největší přízeň získal snímek Jarmily Šmerhové, pro který hlasovalo 117 lidí. Na druhé místo dosáhl Milan Przybyla (57 hlasů) a na třetí Jiřina Marášková (45 hlasů). Všichni tři železničáři se za odměnu zúčastní dvoudenního kurzu Leica Gallery Prague v hodnotě 30 tisíc korun (cena je včetně ubytování a stravy) pod vedením renomovaného fotografa Jana Zatorskeho. Tématem bude tradičně železnice. **(hop)**

1. místo

2. místo

3. místo

FRANCESKA. Brejlovci řady 750.7 jsou od ledna 2011 postupně nasazováni především na rychlíkových spojích jak v Čechách, tak na Moravě. FOTO **AUTOR (3x)**

Přehled omlazených Brejlovců

Nové číslo	Původní číslo
750.701-5	750.314-7
750.702-3	750.121-6
750.703-1	753.192-4
750.704-9	750.119-0
750.705-6	750.078-8
750.706-4	750.144-8
750.707-2	750.243-8
750.708-0	750.143-0
750.709-8	750.259-4
750.710-6	750.285-9
750.711-4	750.409-5
750.712-2	750.410-3
750.713-0	750.162-0
750.714-8	750.022-6
750.715-5	750.236-2
750.716-3	750.253-7
750.717-1	750.312-1
750.718-9*	750.160-0
750.719-7*	750.258-6

* Lokomotivy budou teprve dodány.

Reinkarnace Brejlovců
aneb motorová legenda zase v plné síle

Letos na počátku ledna uplynul rok od chvíle, kdy se v čele pravidelného osobního vlaku poprvé objevil rekonstruovaný Brejlovec řady 750.7. V průběhu platnosti minulého jízdního řádu se omlazené lokomotivy z CZ LOKO dostaly do rutinního provozu v českých i moravských depech a za prvních 12 měsíců si staronové stroje získaly pověst tichých tahounů s moderní technologií v klasickém kabátku.

Potřeba klasických traťových motorových lokomotiv v osobní dopravě rok od roku klesá. Trendy jsou spíše motorové vozy a jednotky, postupuje i elektrizace tratí. Navzdory tomu pořád ještě zbývají výkony, které budou doménou dieselových strojů, především pro rychlíky na sklonově náročných tratích. České dráhy byly v situaci, kdy měly k dispozici přebytek motorových lokomotiv, které však ve většině případů překročily hranici své hospodárnosti i životnosti. Nabízela se finančně náročná cesta nákupu zcela nových lokomotiv, ale ČD se raději vydaly cestou remotorizace a výrazné rekonstrukce osvědčené řady 750, tedy Brejlovců. Nutno říci, že s poměrně slušným výsledkem.

Z původní lokomotivy mnoho nezbylo

Českotřebovská firma CZ LOKO až do roku 2010 upravovala Brejlovce jen pro využití v nákladní dopravě. Od druhé výrobní série modernizované řady 753.7 (rekonstrukce z původních Brejlovců řady 753) ale bylo počítáno s eventualitou dosazení topného alternátoru, který je nezbytný pro vytápění osobních souprav. Tato příprava se zhodnotila v roce 2010, kdy si České dráhy u firmy CZ LOKO objednaly modernizaci řady 750 na novou řadu 750.7 v počtu 19 kusů. Instalace topného alternátoru ale není jediným rozdílem oproti modernizovaným „nákladním“ Brejlovcům. Řada 750.7 dostala inovovanou vzduchovou výstroj, jinak konstruovaný chladicí blok, pokročilý řídicí systém MSV Elektronika a také zcela nové srdce – inovovaný dvanáctiválec Caterpillar 3512C HD.

K nepoznání se změnilo také stanoviště strojvedoucího, kde v souladu s dnešními trendy najde obsluha sdružený ovladač pro jízdu i brzdu, LCD zobrazovače provozních stavů a diagnostiky a také automatickou regulaci rychlosti se systémem automatického vedení vlaku (AVV). Z původní lokomotivy toho v podstatě nezbylo více než rám, pojezd a skříň, tedy to, co navenek dělá Brejlovce Brejlovcem. Pod originálními tvary se ale skrývá prakticky zcela jiná lokomotiva.

MEZI SVÝMI. V září 2011 se originální i modernizovaní Brejlovci setkali v Lužné.

Původní ovládací prvky jsou minulostí. Dominují sdružená páka a LCD displej.

Na dvě poslední ještě čekáme

Přesně 7. ledna 2011 stanul první rekonstruovaný Brejlovec v čele pravidelného vlaku s cestujícími. Tím byl rychlík 1248 z Prahy přes Zdice do Českých Budějovic. Depo kolejových vozidel Praha, Provozní jednotka Vršovice, postupně převzalo do svého stavu celkem čtyři tyto lokomotivy (750.701–750.704), které nasazuje na trať 220. Další tři lokomotivy (750.705–750.707) dorazily v průběhu jara do DKV Česká Třebová, PJ Trutnov, kde převzaly vozbu rychlíků na Podorlicku. K nim se na podzim přidala i čtvrtá lokomotiva 750.714. Stroje inventárních čísel 750.708 –750.713 se v průběhu léta a podzimu rozjely na jižní Moravě a Vysočině, neboť se jejich domovem stalo DKV Brno, PJ Brno-Maloměřice. Zde převzaly zejména rychlíkovou vozbu na sklonově náročné trati z Brna do Jihlavy. Do šumperské provozní jednotky DKV Olomouc byli zatím jako poslední zařazeni modernizovaní Brejlovci s čísly 750.715 až 750.717. Také osobní vozba v Jeseníkách, přes nejvýše položenou rychlíkovou zastávku v Ramzové, přestává být po letech doménou zvukově nezaměnitelných Bert řady 749 a stává se doménou tichých amerických dvanáctiválců. Poslední dva kusy – 750.718 pro DKV Olomouc, PJ Šumperk, a 750.719 pro DKV Praha – budou dodány ještě v průběhu letošního jara.

Strojvedoucím vyhovuje menší hlučnost

Přestože lokomotivy nové řady 750.7 podle některých ortodoxních příznivců železnice znamenají konec nejen původní řady 750, a ve svém důsledku i další legendy zvané Bardotka, u strojvedoucích jsou nové lokomotivy v oblibě právě díky své tichosti. K té přispěl nejen moderní hnací agregát, ale i dosazení nového chladicího bloku, který odstranil vyšší hlučnost na druhém stanovišti i při plném výkonu. Stejně pozitivně vnímají strojvedoucí také automatickou regulaci rychlosti a systém AVV.

> **Pod originálními tvary se skrývá prakticky zcela jiná lokomotiva.**

Další novinka, kterou původní Brejlovci nedisponovali, totiž výkonná elektrodynamická brzda (EDB), přináší kromě známých pozitivních dopadů na ekonomiku provozu, komfort a plynulost ovládání také jeden problém, který byl původní konstrukci 40 let cizí. Využíváním této brzdy totiž dochází k mnohem menšímu opotřebení brzdových špalíků lokomotivy. Ty svým účinkem jinak vyhlazují jízdní plochu obručí dvojkolí a tím se eliminuje kontaktní namáhání jízdních ploch dvojkolí od mikroskluzů. Využíváním EDB teď jízdní plochy dvojkolí trpí nedostatečným obrušováním. Obecně přesto můžeme říci, že hlavní záměr – nasadit osvědčenou lokomotivu s parametry soudobých strojů – se podařilo splnit. Nezbývá než věřit, že rekostruovaní Brejlovci budou aspoň stejně spolehliví a oblíbení jako ti původní.

VÁCLAV RUBEŠ

Dvouměsíční výluka komplikuje dopravu na Těšínsku

Výluka, která začala první březnový den mezi Českým Těšínem a Třincem, si vyžádala řadu dočasných úprav v jízdním řádu. Správce železniční infrastruktury opravoval nejen první traťovou kolej v Třinci-Konské, která byla zcela vyloučena z provozu, ale současně prováděl úpravu na zabezpečovacím zařízení. A aby všeho nebylo dost, byla zahájena výluková činnost mezi Třincem a Bystřicí kvůli nově plánované zastávce v Třinci-Lyžbici včetně pokračujících prací na ražbě nového tunelu v Mostech u Jablunkova. Tato komplikovaná výluka má skončit až v úterý 24. dubna, tedy skoro po dvou měsících.

Téměř dvouměsíční omezení na klíčové koridorové trati samozřejmě ovlivnilo cestující i zdejší železničáře. Cestující si museli dávat pozor především na to, že vybrané regionální spoje odjížděly z Českého Těšína směrem na Třinec o něco později. Některé vlaky byly dokonce zcela zrušeny a nahrazeny rychlíky nebo mezinárodními expresy, z nichž vybrané spoje ve směru od Třince mimořádně zastavovaly v Návsí. Převážná většina regionálních vlaků ve směru od Mostů u Jablunkova však jela v pravidelných časech.

Tarifní výjimky v rychlících

Přednostka osobní stanice Český Těšín Svatava Pejšková říká, že komplikovaný souběh výluk se projevil v úseku od Těšína až po slovenskou Čadcu. „Pro nás je každá výluka výzvou, jak co nejlépe vyřešit přepravu cestujících zvláště v dopravních špičkách,“ říká přednostka, která připomíná, že už v únoru zde probíhala třítýdenní výluka s náhradní autobusovou dopravou do Čadce, kterou si vyžádaly práce v jablunkovském tunelu. Tehdy byla situace o to horší, že panovaly třeskuté mrazy.

Co se týče aktuální březnové a dubnové výluky, v rychlících a expresech platí tarifní výjimka v úseku Český Těšín – Čadca, která v praxi znamená toleranci veškerých jízdenek platných jinak pouze v osobních vlacích. Českým drahám také vyšel vstříc organizátor integrované dopravy ODIS, který upravil čekací doby a odjezdy u návazných autobusových spojů podle výlukového jízdního řádu na železnici. „V Návsí máme navíc koordinátora, který s pomocí radiostanice a ve spolupráci s výpravčím zajišťuje, aby řidiči autobusů počkali nebo se přizpůsobili situaci podle příjezdu vlaků,“ vysvětluje přednostka Pejšková.

KORIDOR. Regionální doprava na trati 320 je na osm týdnů omezena. FOTO **AUTOR**

Poděkování zaměstnancům

Během výluky se samozřejmě objevují nečekané problémy. „Někteří pokladníci hlásili pokusy o spekulaci s jízdními doklady ČD v autobusech. Občas zavolali starostové dotčených obcí, zda by nešlo ještě u některého vlaku posunout jízdní řád. Ale registruji i kladné ohlasy. Mezi ty úsměvné patří prosba, zda bychom výlukové spoje nemohli ponechat napořád,“ říká s úsměvem přednostka, která ale vzápětí uvádí, že současná omezení jsou rozhodně z těch horších, která tu zažila. „Výluky bychom nezvládli nebýt profesionality a obětavosti všech zúčastněných zaměstnanců, jejich maximálního odpovědného nasazení a použití lidského přístupu. Za to jim patří velká pochvala a dík,“ dodává Svatava Pejšková.

MARTIN HARÁK

NOSTALGICKÉ *jízdy Českých drah pro jaro a léto 2012*

Tipy pro sezonu 2012 – souhrnný přehled akcí jednotlivých KCOD

Zima se stala konečně minulostí a navzdory současnému aprílovému počasí začíná turistická sezona. To v prostředí železnice znamená, že se opět rozjíždějí parní, motorové a elektrické krasavice, které sice už mají nějaký ten křížek na hřbetě, ale stále ještě dokážou rozdávat radost a hlavně utáhnout vozy po trati.

Přinášíme vám přehled toho nejzajímavějšího, co můžete v rámci železniční nostalgie v tomto roce zažít. Vzhledem k tomu, že akcí tohoto druhu se po republice koná značné množství, soustředili jsme se výhradně na projekty Českých drah připravované prostřednictvím jednotlivých Krajských center osobní dopravy, případně projekty, na kterých se ČD podílejí jako partneři. Na této dvoustraně naleznete pouze jízdy do konce letních prázdnin, tedy od závěru dubna do srpna. Období září až prosinec se budeme věnovat v jiném čísle. Ještě dodáváme, že seznam není určitě kompletní, takže prosím buďte schovívaví. Informace jsme složitě získávali ze všech KCOD, na některé se mohlo zapomenout, jiné se teprve připravují. Program Depa historických vozidel v Lužné u Rakovníka je na první straně tohoto čísla. A čtenáře z východních Čech upozorňujeme, že Královéhradecko tu opravdu nenajdou. Žádné akce tam údajně na sledované období zatím nechystají. Tak hodně zábavy a vzhůru na cesty. **VÁCLAV RUBEŠ**

KCOD ÚSTÍ NAD LABEM

26. května: LÁZEŇSKÝ PARNÍ EXPRES
Na zahájení lázeňské sezony v Teplicích v Čechách bude vypraven zvláštní parní vlak z Prahy Masarykova nádraží přes Kralupy na Vltavou, Roudnici nad Labem, Lovosice a Úpořiny. Dobovou soupravu odveze Šlechtična 475.179 z roku 1948. Severočeské lázeňské město přivítá parní vlak dobrovodným programem.

KCOD LIBEREC

6.–8. července: OSLAVA NA ZUBAČCE
U příležitosti 110. výročí nejstrmější a jediné ozubnicové železnice v České republice budou z Tanvaldu přes Kořenov do Harrachova a Szklarske Poręby Górne vypraveny zvláštní vlaky složené z dobových vozů, vedené parní lokomotivou Všudybylkou 354.195, motorovými ozubnicovými Rakušankami T426.001, T426.003 a motorovým vozem Singrovka M240.056. Součástí oslav bude doprovodný program, například představení na nádraží v Kořenově, jízdy historickým autobusem do jizerskohorské osady Jizerka nebo jízdy koňským povozem.

KCOD JIHLAVA

9. června: 125 LET TRATĚ 225
V čele zvláštního parního rychlíku z Jihlavy do Jindřichova Hradce bude supět brněnská Šlechtična 475.101. Výročí tratě oslaví také další legenda, Štokr 556.506, který odveze další zvláštní rychlík z Českých Budějovic, aby se obě krasavice setkaly v Jindřichově Hradci, který bude centrem oslav.

28. a 29. července, 4. a 5. srpna, 11. a 12. srpna: VYSOČINSKÉ PARNÍ LÉTO
Jízdy budou probíhat v úseku Telč – Třešť a zpět (v červenci), Telč – Slavonice a zpět (4. srpna), Telč – Slavonice – Dačice – Slavonice – Telč (5. srpna), Telč – Dačice – Slavonice – Telč – Třešť – Kostelec u Jihlavy – Třešť – Telč (11. srpna) a Telč – Dačice – Telč (12. srpna). Historickou soupravu z vozů Rybák poveze parní lokomotiva 433.001. Každou jízdu bude provázet tematický program. Akce pořádá KCOD Jihlava ve spolupráci se Společností telčské místní dráhy.

18. srpna: JÍZDA DO JEMNICE
Parní lokomotivou Kafemlejnkem 310.922 se můžete svézt po trati Znojmo – Moravské Budějovice – Jemnice a zpět. Fanoušci železnice se tak podívají do míst, kde pravidelné osobní vlaky už nejezdí. Více na www.cd.cz/vysocina

KCOD PARDUBICE

19. května: 130 LET TRATĚ CHOCEŇ – LITOMYŠL
Jádrem oslav tratě o18 budou jízdy nostalgických vlaků. Jeden pár vlaků vedený lokomotivou 423.009 přezdívanou Líza se soupravou historických vozů a dva páry vlaků vedených dvojicí motorových vozů Hurvínek M 131.1 s vloženým připojným vozem BDlm. V Chocni i Litomyšli čeká na účastníky oslav doprovodný program včetně např. výstavy modelového kolejiště a expozice prodeje jízdenek. Zároveň bude otevřeno Železniční muzeum v Cerekvici nad Loučnou, kde je sbírka předmětů spojených především s oslavovanou tratí. Zájemcům z řad návštěvníků akce bude po předložení jízdenky z historických vlaků umožněn volný vstup do regionálních muzeí v Chocni, Vysokém Mýtě a Litomyšli.

2. a 3. června: AVIATICKÁ POUŤ PARDUBICE
Tradiční svátek všech příznivců letectví bude svázán se železnicí, neboť jako v předchozím roce se České dráhy staly i letos oficiálním dopravcem akce. Kyvadlovou dopravu po vojenské vlečce mezi zastávkou Pardubice závodiště a areálem letiště bude zajišťovat v nostalgickém duchu souprava složená ze dvou motorových vozů Hurvínek M 131.1 a vloženého vozu BDlm. Podmínkou svezení je vstupenka na letecký den.

23. a 24. června: PARNÍ VÍKEND V ROSICÍCH
Obdivovatelé parních strojů si dají dostaveníčko ve stanici Pardubice-Rosice nad Labem. K vidění budou funkční modely parních strojů, sbírky Železničního muzea a Pardubického spolku historie železniční dopravy s nesčetnými exponáty s tematikou železniční dopravy a MHD v Pardubicích. Exponátům v měřítku 1 : 1 bude vévodit parní Líza 423.009. Akci pořádá Pardubický spolek historie železniční dopravy a České dráhy se na ní spolupodílejí.

KCOD PRAHA

21. dubna: SVATÝ JIŘÍ
Zahájení 16. sezony v Železničním muzeu Zlonice. Zvláštní vlak Svatý Jiří v čele s parní lokomotivou Šlechtičnou 475.179 pojede v trase Praha-Braník – Praha-Vršovice – Praha hl. n. – – Kralupy nad Vltavou – Zlonice.

28. dubna: KAREL I.
Zvláštní parní vlak Karel I. vedený Šlechtičnou 475.179 pojede v trase Praha-Braník – Praha hl. n. – Neratovice – Brandýs nad Labem s návaznou vyhlídkovou jízdou údolím Labe do Mělníka a zpět. V Brandýse nad Labem se uskuteční i audience u posledního rakouského císaře Karla I.

19. května: VLAK NA DOBŘÍŠ
Parním vlakem za slavnostmi jara na Dobříš se můžete vydat s vršovickým Čtyřkolákem 434.2186 v trase Praha-Braník – Dobříš/Dobříš – Malá Hraštice.

26. května: S POSÁZAVSKÝM PACIFIKEM ZA POKLADEM
Do Postupic nedaleko zámku Jemniště legendárním Posázavským pacifikem vyrazí parní lokomotiva 434.2186 s dobovou soupravou po trase Praha-Braník – Jílové u Prahy – Čerčany – Benešov u Prahy – Postupice.

2. června: DEN DĚTÍ
Čtyřkolák 434.2186 odveze zvláštní parní vlaky mezi Prahou-Braníkem a Prahou-Modřany. Na branickém nádraží proběhne výstava vozidel.

30. června: BITVA U ZBOŘENÉHO KOSTELCE
Na rekonstrukci středověké bitvy o brod u Zbořeného Kostelce vyrazí opět vršovický Čtyřkolák 434.2186 po trati Praha-Braník – Týnec nad Sázavou – Čerčany – Sázava Černé Budy – Ledečko.

7. července: NA SÁZAVSKOU POUŤ
Historická souprava vozů 3. třídy v čele se Čtyřkolákem 434.2186 odveze návštěvníky pouti v Sázavě na trati Praha-Braník – Týnec nad Sázavou – Čerčany – Sázava-Černé Budy – Kácov a zpět v trase Kácov – Čerčany – Praha-Hostivař a Praha-Vršovice.

4. srpna: KŘIVOKLÁTSKÝ EXPRES
Parní nákladní lokomotiva Štokr 556.036 s domovem ve slovenských Vrútkách vyrazí v čele zvláštního vlaku na trase Praha-Braník – Praha-Vršovice – Praha-Smíchov – Beroun – Křivoklát – Rakovník – Lužná u Rakovníka, kde je možno navštívit historické muzeum ČD.

18. srpna: NA KÁCOVSKOU POUŤ
Historická souprava vozů 3. třídy v čele se Čtyřkolákem 434.2186 odveze návštěvníky pouti v Kácově na trati Praha-Braník – Týnec nad Sázavou – Čerčany – Sázava Černé Budy – Kácov a zpět v trase Kácov – Čerčany – Praha Hostivař a Praha Vršovice. Více na www.parnijizdy.ic.cz

KCOD KARLOVY VARY

18. srpna: CHODOVAREXPRES
Vlak plný zábavy a piva pojede stejně jako loni romantickým údolím říčky Teplé z Karlových Varů přes Bečov nad Teplou a Mariánské Lázně do Chodové Plané a zpět na tradiční slavnosti v pivovaru Chodovar. Tentokrát se v čele pivního expresu objeví historický malý Hektor T 435.0.

KCOD BRNO

12. května: PÁLAVSKÝ OKRUH
Slavnostní parní vlak v čele se Šlechtičnou 475.101 a Bardotkou T 478.1001 otevře turistickou a cykloturistickou sezonu na jižní Moravě. Ve vlaku nebude chybět bufetový vůz s nabídkou jihomoravských vín. Trasa vlaku povede z Brna hl. n. přes Mikulov na Moravě, Valtice město do Lednice. Z Lednice se vrátí polovina vlaku vedená Šlechtičnou do Mikulova na Moravě, aby se odpoledne v Břeclavi opět spojila s vlakem z Lednice vedeným Bardotkou.

19. května–29. září: MOTORÁČKEM DO LEDNICE
Od 19. května do 29. září každou sobotu, od 1. července do 2. září také každou neděli. Motorovým vozem Kredenc M 262.0 a legendárním Hurvínkem M 131.1 mohou zájemci vyrazit z Brna hl. n. a Břeclavi do Lednice, Mikulova na Moravě nebo Valtic města. Vlaky vyjíždějí každou sobotu od 19. 5. do 29. 9., v období od 1. 7. do 2. 9 také v neděli.

19. května, 16. června, 14., 28. července, 11. a 25. srpna: MOTORÁČKEM ZA PERMONÍKY
Jízda Hurvínkem M 131.1 z Brna hl. n. do Zastávky u Brna, následně do Oslavan a zpět do Brna je součástí programového balíčku, kdy cestující navštíví Muzeum průmyslových železnic s expozicí vozidel a jízdou parní lokomotivy po úzkorozchodné trati, stálou expozici hornické obce Zastávka a Muzeum hornictví a energetiky na oslavanském zámku. Součástí balíčku je i transfer autobusem mezi expozicemi a také novinka – návštěva Ráje permoníků v bývalém dole Kukla.

9. června: BRNO – MĚSTO UPROSTŘED EVROPY
Parní lokomotiva 433.001 odveze v čele historické soupravy celkem třikrát zvláštní vlaky údolím Svitavy s mnoha tunely a mosty z Brna hl. n. do Adamova a zpět. V Adamově proběhne dětský den s liškou Bystrouškou.

7. a 8. července: SLAVNOSTI PERNŠTEJNSKÉHO PANSTVÍ
Jízdy zvláštních vlaků z Brna hl. n. a z Havlíčkova Brodu do Nedvědice a zpět a z Nedvědice do Rožné a zpět. V režii parní lokomotivy Kremák 534.0432, Šlechtična 475.101, tří legendárních Bardotek T 478.1010, T 478.1002 a 749.008 a neméně známých Krokodýlů M 286.1032 a M 286.001 si návštěvníci vychutnají nejen jízdu překrásnou krajinou, ale také řadu koncertů, výstav a zajímavých akcí v Nedvědici a na hradě Pernštejně.

KCOD PLZEŇ

21. a 22. července, 11. a 12. srpna: BEZDRUŽICKÉ PARNÍ LÉTO
Na trati Přívany - Bezdružice vyrazí parní lokomotiva Kafemlejnek 310.072 s dobovou soupravou. Parním jízdám v úseku Bezdružice – –Kokašice – (Cebiv) bude sekundovat Hurvínek řady M 131.1 s mimořádnými jízdami v celé trati. Doprovodný program zahrnuje výstavu dobových reálií, provoz historických drezin, živou hudbu, divadelní vystoupení a v srpnu také pivní slavnosti.

KCOD ZLÍN

5. května: NAPŘÍČ VALAŠSKÝM KRÁLOVSTVÍM
Z Rožnova pod Radhoštem do Bylnice a zpět vyjede po zimním spánku Matěj 433.002 s historickou soupravou s Pylštykem T 466.007 na postrku. V Bylnici bude zahájena turistická sezona strážního hradu země Moravské – Brumova. Kromě výstav, folkloru a rytířů bude jedním z hlavních bodů finále šachového turnaje, které odehrají živé figurky.

19. května: CESTA DO POHÁDKOVÉHO LESA
Parním vlakem vedeným lokomotivou Matěj 433.002 můžete vyrazit za dobrodružstvím v tzv. pohádkovém lese v Divokách. Zvláštní spoj pojede na trase Valašské Meziříčí – Borovice a zpět. Do místa dění je zajištěn odvoz ze zastávky Zdounky.

5. srpna: VELKOKARLOVICKÁ POUŤ
Na proslulou pouť ve Velkých Karlovicích odveze její návštěvníky parní lokomotiva Matěj 433.002 z roku 1948 v historických vozech řady Be. Trasa vlaku povede z Valašského Meziříčí přes Vsetín do Velkých Karlovic.

10. a 11. srpna: TOVAČOVSKÝ PORTÁL
Při jízdě zvláštním vlakem na hudební festival Tovačovský portál se nabízí příležitost k projetí tratě z Kojetína do Tovačova a zpět, kde už od roku 1981 osobní vlaky běžně nejezdí.

KCOD OSTRAVA

2. června: DĚTSKÝ COUNTRY DEN
Zvláštní parní vlak v trase Ostrava hl. n. – Ostravice a zpět odveze lokomotiva 423.041 přezdívaná Velký Bejček. V cíli nostalgického vlaku čeká malé cestující dětský den s otevřením letního areálu koupaliště v penzionu Sluníčko, rodiče potěší country odpoledne.

23. června: DEN NA OSOBLAŽCE
Oslava na úzkorozchodné dráze Třemešná ve Slezsku – Osoblaha. Pojedou zvláštní vlaky Slezských zemských drah ve spolupráci s ČD. Trať je jedinečnou technickou památkou vyhledávanou nejen přáteli železnic. Celoročně je zajišťován provoz ČD, zvláštní vlaky Slezských zemských drah se tu rozjedou i v dalších vyhlášených termínech.

KCOD OLOMOUC

19. května: ZAHÁJENÍ LÁZEŇSKÉ SEZONY V JESENÍKU
Z Olomouce do Jeseníku a zpět vyjede u příležitosti další lázeňské sezony v nejznámějších jeseníckých lázních vlak Vincenze Priessnitze, který po sklonově náročné trati vyveze Kremák 534.0432. Vlakový doprovod bude oděn v dobových uniformách a atmosféru dokreslí i historická souprava složená ze známých Rybáků. Ve stanici Branná bude parní stroj dobírat vodu z funkčního vodního jeřábu a ve stanici Lipová mohou fanoušci zhlédnout otočení stroje na točně.

KCOD ČESKÉ BUDĚJOVICE

12. května: DĚTSKÝ DEN V ZOO
Parní vlaky Brouček a Beruška odveze Kafemlejnek řady 310.093 z roku 1901 v trase České Budějovice – Hluboká nad Vltavou a zpět. Nejen na děti čeká v zoo Ohrada bohatý program v rámci velkolepého dětského dne.

26. května: PEKLÍK
Tradiční jarní parní vlak s názvem Peklík České Budějovice – – Netolice povede parní lokomotiva Kafemlejnek 310.093. Nabízí se jedinečná možnost přivítat jaro z otevřeného vyhlídkového vozu a navštívit v Netolicích tradiční trhy.

9. června: 125 LET TRATĚ 225
Výročí tratě Veselí nad Lužnicí – Jihlava připomene zláštní parní rychlík z Českých Budějovic do Jindřichova Hradce. Dýmat bude lokomotiva Štokr 556.506. Současně bude na slavnost vypraven další parní rychlík z Vysočiny v trati Jihlava – – Jindřichův Hradec, který odveze brněnská Šlechtična 475.101.

30. června: S KŘÍŽÍKEM DO BECHYNĚ
Můžete se svézt historickým Křížíkovým elektrickým vozem M 400.001 po první elektrifikované trati v Čechách, takzvané Elince z Tábora do Bechyně.

5. července: VLAKEM ZA HUSITY
Výletní vlak vedený historickou motorovou lokomotivou řady T 435.0 Hektor vyjede v trase České Budějovice – Trocnov – – České Velenice na akci pořádanou Jihočeským muzeem.

28. a 29. července: LÉTO S PÁROU NA ŠUMAVĚ
Tradiční jízdy parních vlaků na Šumavě s domácím Kafemlejnkem 310.093 proběhnou na trati Nové Údolí – Volary – – Černá v Pošumaví – Volary – Stožec .

2. srpna: PŮLNOČNÍ EXPRES
Kafemlejnek 310.093 stane v čele nočního parního vlaku, který pojede za úplňku po trati Nové Údolí – Nová Pec a zpět.

4., 5., 11., 12., 18. a 19. srpna: LÉTO S PÁROU NA ŠUMAVĚ
Ochutnejte tradiční jízdy parních vlaků na Šumavě na trati Nové Údolí – Volary – Černá v Pošumaví – Volary – Stožec. Atmosféru dávných časů bude dokreslovat Kafemlejnek 310.093 s historickou soupravou. Více na www.cd.cz/jiznicechy

Tipy **Železničáře**

FOTO J. ŠTEMBÍREK

12. května: PÁLAVSKÝ OKRUH • KCOD BRNO

FOTO M. NAVRÁTIL

19. května: 130 LET TRATĚ CHOCEŇ – LITOMYŠL • KCOD PARDUBICE

FOTO M. MÁLEK

2. června: DEN DĚTÍ • KCOD PRAHA

FOTO M. NAVRÁTIL

23. června: DEN NA OSOBLAŽCE • KCOD OSTRAVA

FOTO V. RUBEŠ (2x)

6.–8. července: OSLAVA NA ZUBAČCE • KCOD LIBEREC

FOTO M. HARÁK

7. a 8. července: SLAVNOSTI PERNŠTEJNSKÉHO PANSTVÍ • KCOD BRNO

WROCŁAW. Stanice, kam budou příjíždět i čeští fotbaloví fanoušci, zatím připomíná staveniště. Hlavní vchod je uzavřen, takže cestující musí celý objekt dlouze obcházet nebo objet autobusem.

Přestavba polských nádraží finišuje kvůli evropskému fotbalu

Fanoušci kopané s napětím očekávají světový šampionát EURO 2012, který se tentokrát bude konat v Polsku i na Ukrajině. Ve městech i na nádražích probíhá horečný stavební ruch, jako by se země snad připravovala na olympiádu. Leckde to zatím vypadá, že šampionát začne až v příštím roce. Zcela hotové je zatím jen varšavské hlavní nádraží – Warszawa Centralna. Další významné železniční uzly se teprve převlékají ze starých nepěkných šatů do moderního evropského outfitu.

Díky evropskému šampionátu EURO 2012 se Varšava stane v červnu neoficiálním hlavním městem Evropy. Tedy aspoň pro sportovce. Stavební ruch v posledních měsících tu dává tušit, že se chystá něco skutečně velkého. Už v minulých letech se zde ale postavila řada budov, jejichž výška přesahuje stometrovou hranici. Nové mrakodrapy doplňují ty původní, kterým vévodí od padesátých let Palác kultury postavený podle silně sovětského vzoru. Každý, kdo vyjde z varšavského hlavního nádraží, které se nachází z větší části v podzemí, musí užasnout. V první chvíli si totiž může myslet, že se omylem ocitl ve Frankfurtu nad Mohanem, Paříži nebo Londýně. Nejde jen o počet mrakodrapů, ale i fakt, že všechny stojí přímo v centru!

Každých pět minut jeden vlak

V polském hlavním městě mají sice pěkně zmodernizované hlavní nádraží, nicméně důležitý přestupní uzel Warszawa Wschodnia, nacházející se necelý kilometr od největšího polského stadionu, je zatím nedokončen. Stadion Narodowy, jak se nazývá největší polská fotbalová svatyně pro 55 tisíc diváků, má být zcela hotov až v květnu. Snad do té doby stavbaři dokončí i nově zrekonstruovanou stanici regionálních a městských vlaků, která je v těsném sousedství stadionu a nese stejnojmenný název. Tato stanice se dvěma perony projde určitě zatěžkávací zkouškou, neboť ve všední den tudy projíždí zhruba každých pět minut některý z vlaků společností Koleje Mazowieckie, Przewozy Regionalne či Szybka Kolej Miejska.

Půlhodinová chůze kolem nádraží ve Wrocławi

Na své návštěvníky se připravují i ve Wrocławi, kde tamní hlavní nádraží spíše připomíná obrovské staveniště. V provozu jsou pouze tři nástupiště, ta zbývající se pilně opravují. Stavbaři jsou vidět opravdu všude, ale na první pohled to nevypadá, že by v červnu mělo být vše hotovo. Všude jsou spousty prachu a cestující si tak užívají docela nepříjemné chvíle. Hlavní historická budova, kde probíhá citlivá rekonstrukce do původního stavu, je totiž směrem k centru města uzavřena, a tak se nuceně musí vycházet „zadním“ vchodem směrem k autobusovému nádraží, kde jsou v provizorních prostorách umístěny pokladny a čekárna. Kdo to neví a přijde na vlak těsně před odjezdem, má smůlu. Obejít celé nádraží trvá dobrých dvacet, s těžkými kufry možná i třicet minut! Polské dráhy sice zavedly jakousi bezplatnou autobusovou linku, která obrovský nádražní komplex objíždí, ale asi jen málokdo tuší, kde lze na tento autobus nastoupit a kam ho vlastně doveze.

POZNAŇ. Nové nádraží, které PKP S. A. staví s maďarským investorem, architektonicky oživí zatím strohou tvář tohoto železničního uzlu. FOTO **AUTOR (10x)**

Nízkopodlažní tramvaj v Poznani

Dalších z velkých polských měst, Poznaň, připravuje pro milovníky fotbalu legendární Stadion Miejski, který pojme až 46 tisíc fanoušků. Pochopitelně se k tomu upravují ulice, staví nové tramvajové koleje, pořizují supermoderní nízkopodlažní tramvaje typu Tramino a také staví moderní odbavovací budova železniční hlavního nádraží. To současné nádraží představuje patrová budova posazená na jakémsi širokém ostrovním nástupišti. Nové poznaňské nádraží, které Polské státní železnice (PKP) staví o něco dále společně s maďarským investorem, je architektonicky zajímavé a určitě oživí původní strohou a nevýraznou tvář tohoto významného železničního uzlu (ležícího na koridorové trase Varšava – Berlín). Vznikne tak nové Centrum integrované dopravy (Zintegrowane Centrum Komunikacyjne), kde mimo řady služeb pro cestující a obchodů bude i menší průjezdný autobusový terminál.

Bez peněz to nepůjde

V současné chvíli se v Polsku nemodernizují jen nádraží ve městech, kde se bude konat šampionát EURO 2012, ale i na jiných místech. Podle informací společnosti PKP nyní probíhají stavby na více než čtyřiceti nádražích a do konce letošního roku by mělo být zmodernizováno již 77 železničních stanic. To je však kapka v moři, protože v obrovském Polsku je v provozu více než tisícovka větších nádraží, která potřebují po létech podúdržby celkovou modernizaci. K tomu je ale nutné připočíst dalších 1 600 stanic v různém stavu devastace. Polský stát totiž do roku 2010 nedal do oprav nádraží takřka ani jeden zlotý. Tuto situaci se naštěstí již podařilo zvrátit, a tak již loni činil státní příspěvek na opravu nádraží nezanedbatelných 163 milionů zlotých (necelá miliarda korun).

Část modernizací vztahujících se k EURU 2012, jako například v Poznani, má být realizována takzvanou metodou PPP, tedy ve spolupráci se soukromými investory. Naopak nádraží Wrocław Główny je rekonstruováno díky finančním prostředkům Evropské unie. A nakonec z vlastních prostředků modernizuje společnost PKP stanici Warszawa Wschodnia a zastávku Warszawa Stadion včetně již dokončeného nádraží Warszawa Centralna.

Poláci chtějí více

Závěr jedné z anket, kde se oslovení Poláci měli vyjádřit ke stavu polských nádraží, je poměrně šokující. Pouhých 27 procent oslovených je spokojeno či jen částečně spokojeno s čistotou a poskytovanými službami v nádražních prostorách, 71 procent se vyslovilo vyloženě negativně, zbývající dvě procenta respondentů se nedovedla přesně vyjádřit. Toto vyhodnocení je absolutně nejhorší ze všech členských států Evropské unie. Například ve Španělsku vyhodnotilo takřka 90 procent domácích respondentů spokojenost s čistotou a službami na nádražích. K tomu asi není co dodat. Polsko tedy čeká ještě dlouhá cesta, aby dokázalo, že železnice je plnohodnotným a nezastupitelným dopravním prostředkem, a to včetně jejího zázemí.

MARTIN HARÁK

KDE SE BUDE HRÁT EURO 2012 V POLSKU

Která nádraží se opravují kvůli fotbalu

• Warszawa Centralna

• Warszawa Wschodnia

• Warszawa Stadion

• Wrocław Główny

• Poznań Główny*

* Jedná se o zcela novou stanici.

Uniformy, které mají skloubit eleganci a funkčnost

Předposlední únorový den převlékli slovenští železničáři v přeneseném slova smyslu kabát. První vlakvedoucí a průvodčí totiž přišli do práce ve zbrusu nových uniformách, které se mají v příštích letech rozšířit mezi další zaměstnance ZSSK. Premiéra se odehrála ve vlacích InterCity mezi Bratislavou a Košicemi.

PREMIÉRA. Cestující ve spojích IC mezi Bratislavou a Košicemi poprvé obsloužili vlakvedoucí v nových uniformách. FOTO ZSSK

Dopravce má být také vidět, řekli si zřejmě slovenští manažeři, když rozhodli o přestrojení železničních provozních zaměstnanců. Nové uniformy tak dostanou vlakvedoucí, průvodčí, osobní pokladní a dokonce i část strojvedoucích – ti, kteří na tratích se specifickým způsobem odbavování vydávají a kontrolují jízdenky. Cena ošacení přijde na 220 až 520 eur na osobu, odhadované náklady na celé přestrojení by neměly přesáhnout 1,8 milionu eur.

První zaměstnanci Železniční společnosti Slovensko již nové uniformy oblékli, i když jen na předváděcí jízdě ve vlaku InterCity. Podívat se přišli i dosluhující ministr dopravy Ján Figeľ a evropský komisař pro regionální politiku Johannes Hahn. Generální ředitel ZSSK Pavel Kravec, který jel s nimi, k tomu poznamenal, že smlouva s bývalým dodavatelem uniforem loni skončila, takže si dopravce může vybrat nového. Do čtyř let tak dostane nové pracovní oblečení asi 3 600 zaměstnanců ZSSK.

Místo vojenských prvků důraz na ženské a mužské linie

„Uniformy jsou symbolem pracovní elegance, drží se současných módních trendů, jsou vyrobeny z kvalitních a funkčních materiálů a poskytují našim zaměstnancům vyšší komfort," tvrdí ředitel Odboru komunikace ZSSK Alexander Buzinkay. Dodává, že veřejná soutěž na dodávku nových uniforem byla vyhlášena v polovině ledna a do poloviny dubna se předpokládá podpis dodavatelské smlouvy. „Soutěž je rozdělená na čtyři části – na dodávku košil a blůz, dále zvláště úpletů, oblečení pro vybrané strojvedoucí a uniforem pro další profese. První čtyřicetikusovou sérii pro náš personál vlaků InterCity a vedení společnosti ZSSK ušila na základě přímého zadání jedna z českých oděvnických firem," vysvětluje ředitel Alexander Buzinkay.

Podle vedení společnosti ZSSK nové ošacení eliminuje původní vojenské prvky, opouští jednotnou tmavomodrou barvu a zavádí kombinaci červených doplňků. Červené tak budou kravaty, šátky, ale i šály. Střihem se zároveň zdůrazňuje rozdílnost ženských a mužských linií. Vzorové střihy nových uniforem vznikaly na Střední umělecké škole v Trenčíně a poprvé byly představeny na loňském železničním veletrhu ŽelRail ve Vrútkách.

> Vzorové střihy nových uniforem vznikaly na Střední umělecké škole v Trenčíně. Zatím bylo ušito prvních čtyřicet kusů.

Vlakvedoucí oblečou výrazné golfové čepice a slušivé vesty. FOTO AUTOR (2X)

Dámy budou nosit kloboučky. Střih jejich oděvů má podtrhnout ženskost.

Červené doplňky prozáří vlaky

Zcela se opouštějí uniformy, které ZSSK používá od roku 2002, přičemž nové ošacení je navrženo v duchu firemního loga a tradiční železničářskou modř projasní červené proužky. Mimo zcela nových střihů uniforem doznaly velké změny košile, které budou mít jemný proužek. Nové jsou také pokrývky hlavy. Dámy budou nosit červené kloboučky a muži golfové čepice. Letní oblečení bude vzdušnější a lehčí, na zimu jsou připraveny i teplejší úpletové vesty. Obleky jsou vyrobeny z nepromokavého materiálu v kombinaci vlna a polyester, nemačkavé košile ze stoprocentní bavlny. Strojvedoucí, kteří nebudou ve styku s cestující veřejností, dostanou sportovnější styl oblečení. Skládá se z úpletové polokošile s krátkým a dlouhým rukávem, džínových kalhot, fleecové mikiny a také bundy z nepromokavého materiálu s odnímatelnou vložkou.

Již na podzim loňského roku dostala řada slovenských železničářů zajímavý doplňek. „Naši strojvedoucí a vlakové posádky se mohli rozhodnout mezi kufříkem nebo elegantním a praktickým ruksakem, kterými jsme nahradili podle nás staré a přežité brašny. Chci také zdůraznit, že přestrojení našich zaměstnanců bude probíhat kontinuálně a teprve až po skončení životnosti původních uniforem," vysvětluje ředitel Alexander Buzinkay. S dosluhujícími uniformami se tak budeme ve slovenských vlacích a na nádražích setkávat ještě minimálně několik let.

MARTIN HARÁK

Ve třinácti zemích světa se FLIRTuje

Souprava typu FLIRT od společnosti Stadler Rail si připsala na svůj účet další úspěch. Celkový počet objednaných kusů již dosáhl čísla 707, přičemž posledních osm – včetně jubilující 700. soupravy – má zamířeno do severní Itálie. Regionální dopravce Südtiroler Transportstrukturen AG (STA), který v minulosti převzal řadu výkonů státních drah FS, totiž koupil osm souprav pro provoz v Jižním Tyrolsku.

V roce 2008 si společnost STA pořídila první osmikusovou sérii tehdy čtyřvozových FLIRTů a dvanáct motorových jednotek typu GTW. Na základě nového kontraktu v hodnotě 75 milionů eur teď budou do konce roku 2013 rozšířeny čtyřvozové FLIRTy na šestivozové a ve stejném termínu budou uvedeny do provozu dodatečně objednané soupravy. Místní FLIRTy jsou koncipované jako dvousystémové pro provoz v Itálii a v Rakousku s možností napájení 3 kV ss a 15 kV, 16,7 Hz. Jejich kapacita je přes 260 míst k sezení a nabízejí také rozsáhlé víceúčelové prostory například pro přepravu kočárků a jízdních kol, jsou vybaveny dvěma bezbariérovými toaletami, klimatizací a umožňují provoz rychlostí až 160 km/h.

Jednotky FLIRT patří mezi úspěšné produkty společnosti Stadler Rail. Jen v Itálii byly uzavřeny kontrakty na více než 100 jednotek, které jsou v provozu od jižních regionů jako Kalábrie nebo Apulie až po Lombardii nebo Jižní Tyrolsko na severu Itálie. Je to ale jen menšina z celkového počtu objednaných vlaků, který, jak již bylo řečeno, dosáhl 707 kusů. Soupravy FLIRT se tak v krátké době prosadily – ať už zde skutečně jezdí, nebo se teprve chystá jejich nasazení – ve Švýcarsku, Německu, Rakousku, Francii, Norsku, Itálii, Polsku, Alžírsku, Finsku, Maďarsku, Bělorusku, Estonsku, ale i Česku (u soukromého dopravce LEO Express).

V ALPÁCH. Souprav FLIRT se objednalo již více než 700 kusů. FOTO AUTOR

Společnost Stadler Rail působí v osmi státech světa včetně USA. Zaměstnává asi 4 tisíce osob a je úspěšná také v prodeji dalších svých produktů. Například souprav označovaných jako GTW prodala 553 kusů, motorových vozů Regio-Shuttle RS1 již 497 kusů (část z nich jezdí pod hlavičkou Českých drah). Mimo jiné také uzavřela kontrakty na výrobu 133 patrových vlaků KISS a v oblasti tramvajové dopravy získala zakázky na 391 vozidel typu Variobahn nebo Tango. Stadler Rail se zaměřuje jako jedna z mála firem i na speciální vozidla pro úzkorozchodné provozy nebo ozubnicové železnice.

PETR ŠŤÁHLAVSKÝ

KRÁTCE

RUSKO

Lokomotiva pro Brjansk z českých komponentů

Město Brjansk se stane již čtvrtým zahraničním místem, kde se budou z komponentů české firmy CZ LOKO vyrábět – pod dohledem jejích zaměstnanců – nové lokomotivy. V tomto případě se jedná o šestinápravové stroje typu TEM TMX. Podobná výrobní zařízení má český výrobce v litevském Vilniusu, lotyšské Rize a běloruské Lidě. Komponenty pro ruskou lokomotivu vznikají v Jihlavě. Jde například o kompletní sestavu kabiny strojvedoucího, pohonný agregát s chlazením a další hlavní bloky.

SLOVENSKO

Počty cestujících i tržby loni narostly

V loňském roce přepravila společnost ZSSK o 2 procenta více cestujících než v roce 2010. Tržby za stejné období dokonce vzrostly o 7 procent. Zatímco v minulém roce nasedlo do vlaků ZSSK asi 46 milionů pasažérů, tržby vzrostly na 83,5 milionu eur. Vzhledem k významné redukci spojů a zdražení jízdného se jedná o úspěch. Slovenský dopravce totiž zvýšil ceny tarifů v průměru o deset, u kratších relací dokonce o 40 procent. Lidé také cestovali na delší vzdálenosti.

ŠVÝCARSKO

Nejdelší budova v Curychu je pro vlaky

Společnost SBB postaví za 123 milionů švýcarských franků nejdelší budovu v Curychu. Bude měřit 420 metrů a poslouží údržbě nových vlaků pro dálkovou dopravu. Budova vyroste v městské části Altstetten do roku 2013. Bude vybavena vším pro kompletní údržbu nových vlaků od pohonu přes řídicí systémy, zařízení umístěná na střeše až po klimatizační jednotky nebo systém WC. Pět stání pro ucelené jednotky dosáhne celkové délky jednoho kilometru.

POLSKO

Otestují si Škodovku a Siemens na InterCity

Dopravce PKP Intercity otestuje nejnovější lokomotivy společností Škoda a Siemens. Od obou výrobců si chce zapůjčit jejich nejmodernější stroje k testování v čele vlaků InterCity v Polsku. Česká Škoda má poskytnout lokomotivu řady 380, kterou známe ze spojů Českých drah. Německý Siemens pak poskytne stroj Vectron ve verzi pro 3 kV a rychlost 160 km/h. Lokomotivy se zkušebně objeví například na vlacích Malopolska a Brzechwa na trati z Varšavy do Krakova.

NĚMECKO

Půl miliardy eur za 90 elektrických jednotek

Státní společnost DB Regio Hessen investuje 500 milionů eur do nákupu 90 nových elektrických jednotek řady 430. Soupravy dodá Bombardier Transportation, nasazeny budou na konci roku 2014 v oblasti dopravního svazu Rýn-Mohan. Nové soupravy jsou určeny pro rychlost až 140 km/h, nabízejí přes 176 míst k sezení, 310 míst k stání a dostatečně velký víceúčelový prostor pro objemná zavazadla nebo kočárky a jízdní kola. V běžném provozu mohou být spojeny až tři jednotky do jednoho vlaku.

BULHARSKO

Privatizace carga má proběhnout ještě letos

Privatizace nákladní dopravy bulharských státních drah BDŽ, které ještě vykazují zisk, je zřejmě nevyhnutelná a uskuteční se ještě před koncem roku 2012. Prodej pomůže snížit BDŽ masivní dluhy vzniklé především v osobní dopravě. Privatizační agentura již schválila kritéria pro případné uchazeče. Zájemce musí mít obrat alespoň 500 milionů eur v posledních třech letech a spravovat nejméně jednu miliardu eur. Novináři odhadují, že budoucí majitel musí být připraven investovat nejméně 50 milionů eur na nákup lokomotiv a vozů hned v prvním roce od nákupu.

(gak, PeŠŤ, mez)

Největší suchozemský přístav ČSSR

ČIERNÁ NAD TISOU. Od roku 1947 se zde překládá zboží ze širokorozchodných vozů na standardní. Délka všech kolejí tu dosáhla 160 km. FOTO **ARCHIV REDAKCE**

ZE XIV. SJEZDU KSČ...

Význam překládkové železniční stanice Čierná nad Tisou dokládá i fakt, že její náčelník Imrich Bodor mohl v květnu 1971 vystoupit na XIV. sjezdu KSČ. Z jeho projevu jste se mohli mimo jiné dozvědět následující:

- Železničáři se zavázali v letech 1971–75 zvládnout zvýšený objem dovozu zboží ze SSSR o 25 procent.
- Pravicoví oportunisté způsobili v roce 1968 rozkol v odborovém hnutí, když vznikla Federace lokomotivních čet mimo ROH. Podobné tendence se objevily u vozmistrů a výpravčích!
- Už od roku 1961 se zatím bezvýsledně řeší zavedení ústředního topení do bytových jednotek železničářů. Nevznikla dosud ani kotelna na zemní plyn, ačkoli to bylo v roce 1968 přislíbeno.
- V rámci uzlu Čierná nad Tisou chodí na schůze až 98 procent komunistů (v Košicích jenom 95 procent), přičemž 30 až 45 procent členů na schůzi dokonce diskutuje.

Ten, kdo za minulého režimu za zásluhy, služebně či jen tak za poznáním vyrazil do SSSR vlakem, musel přes Čiernou nad Tisou. Tato stanice ovšem proslula především v nákladní dopravě – jako největší překladiště zboží mezi Československem a Sovětským svazem.

Čierná nad Tisou leží v jihovýchodním cípu Slovenska u státní hranice s Ukrajinou. Daleko to odtud není ani do Maďarska. V roce 1946 – po ztrátě Podkarpatské Rusi – tu československé úřady začaly s výstavbou překladiště za účelem zabezpečení výměny zboží na železnici se Sovětským svazem. Potřeba vznikla především kvůli odlišnému rozchodu tratí v obou zemích. V dubnu 1947 byla už práce z větší části hotova a hned v prvním roce provozu zde přeložili 700 tisíc tun obilí.

Dominovaly obiloviny a železná ruda

Překladiště bylo nejdříve koncipované na jednosměrnou výměnu zboží ze širokorozchodných sovětských vagonů (1 520 mm) na vagony tehdejších ČSD normálního rozchodu (1 435 mm). Zpočátku převládala překládka ropy do rafinerie Slovnaft, postupně však rostl i objem strojů a zařízení, umělých hnojiv, stavebních, potravinářských a jiných komodit. Největší podíl na trhu představovaly obiloviny. Následovala železná ruda, a to nejen do košických železáren. Délka všech kolejí narostla zhruba do 160 km na ploše 10 km². Vyrostlo zde i lokomotivní depo, závody železničního stavitelství, vznikla nová obec. Není divu, že dobová propaganda označovala Čiernou nad Tisou za největší suchozemský přístav Československa.

Hned po vybudování překladiště se také začalo se zdvojkolejněním tahu od Čierné nad Tisou až po Žilinu. Tato trať je přitom napojená na Košicko-bohumínskou dráhu. Město se také zapsalo do historie politickým jednáním Alexandra Dubčeka a Leonida Brežněva (a dalších členů předsednictva ÚV KSČ a KSSS) od 29. července do 1. srpna 1968.

Byla tu i osobní doprava

Několikrát denně tudy projely osobní vlaky směřující z Prahy či Bratislavy do Moskvy. Kromě běžných cestujících ve vlacích cestovali i sovětští vojáci sloužící v Československu. V jízdním řádu 1988/89 najdete rychlíky Vltava a Dukla, které jezdily z Prahy přes Pardubice, Českou Třebovou, Olomouc, Vsetín, Púchov, Žilinu a Košice do Čierné, odtud pak pokračovaly do Čopu, Kyjeva a Moskvy. Mezinárodní rychlík Slovakia zase spojoval Čiernou nad Tisou s Bratislavou a Moskvou. Ve vnitrostátní dopravě jezdily rychlíky Ružín a Dargov do Bratislavy.

Po roce 1989 ale začala pro zdejší stanici éra úpadku. Objem nákladní dopravy prudce klesal, stejně jak mizely osobní vlaky. Posledním mohykánem byla Dukla – jako spoj mezi Prahou a Moskvou vydržela do roku 1998. Potom byla zkrácena do úseku Bratislava – Kyjev a v roce 1999 Košice – Kyjev, i když přímé vozy z Prahy zůstaly (jako součást spoje R 223/222 Vihorlat). V polovině roku 2006 Dukla přestala jezdit úplně. Dnes přes slovensko-ukrajinskou hranici jezdí pouze dva páry osobních vlaků z Čierné nad Tisou do Čopu a zpět. A aby toho nebylo pro zdejší železničáře málo, objevily se plány na výstavbu širokorozchodné tratě až do Bratislavy. To by znamenalo definitivní konec překladiště, které bylo dříve pýchou socialistické železniční dopravy. **GABRIEL KORCSMÁROS**

INZERCE

ČD Travel Člen Skupiny ČD

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.
Pobočky: Praha Hl. nádraží 972 241 861, Brno hl. nádraží 972 625 874, provozní doba: pondělí–pátek 9.00–17.00 h

Česká republika

Ostrava – víkendové balíčky

TECHNICKÉ SKVOSTY OSTRAVSKA

Cena 1 490 Kč na osobu a pobyt zahrnuje 2x ubytování se snídaní, volný vstup do relax centra, internetové připojení na pokoji, mapu Ostravy, pozdější opuštění pokoje, vstupné do Moravskoslezského hradu, MINIUNI a Pohádkového sklepa strašidel.

Česká republika

Penzion Pohoda – Všemily u Jetřichovic

ČESKO-SASKÉ ŠVÝCARSKO

Cena 3 300 Kč/os. s polopenzí na 7 nocí, pobyty So–So, děti 3–12 let 1 650 Kč. Penzion je na klidném místě, s letní terasou a dětským venkovním koutkem, pokoje 2–4lůžkové s vlastním soc. zař., parkováním u penzionu. Možnost transféru od žst. k penzionu.

Itálie

Sicílie – vlakový poznávací zájezd

Kouzelný ostrov slunce 10.–24. 9. 2012, 7 590 Kč, 10x ubytování v apartmánové rezidenci 50 m od moře s možností vaření. Koupání v Tyrhénském moři, lodní výlet na ostrov Vulcano, autobusem na nejvyšší evropskou sopku Etnu, přímořské letovisko Cefalu, světoznámá Taormina s antickým divadlem či hlavní město Sicílie Palermo a nedaleké Monreale s úchvatnými mozaikami.

Německo + Rakousko

Jednodenní poznávací zájezdy

Odjezd z Českých Budějovic!

14. 7. – Orlí hnízdo 760 Kč – poslední volná místa

11. 8. – Orlí hnízdo 760 Kč

18. 8. – Medvědí soutěska 860 Kč

Španělsko

Andalusie, Costa del Sol – Los Patos ****

7. 6.–14. 6. 2012. PLATÍ PRO VŠECHNY – bez věkového omezení.

Cena: 11 800 Kč/os./týden; sleva na dítě do 12 let 2 100 Kč, sleva na 3. dosp. os. 500 Kč. Cena zahrnuje: 7 nocí, 7x polopenzi, leteckou dopravu vč. všech poplatků, transfer na místě (letiště – hotel – letiště), půldenní výlet do města Malaga, služby delegáta.

Česká republika

Lázně Libverda – hotel Nový Dům, hotel INN

AKČNÍ NABÍDKA 2. 1.–31. 8. 2012

Cena: 6 900 Kč/2 osoby/pobyt, ubytování ve dvoulůžkovém pokoji s příslušenstvím na 5 nocí. Cena zahrnuje: 5x polopenzi, 5 procedur (2x oxygenoterapii, 1x aromakoupel, 1x masáž, 1x tepelný obklad).

NAVÍC BONUS: 5 léčebných procedur à la carte/osoba.

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

Nádražáky ze Zlínska vede mladý přednosta stanice

Vyzkoušel si práci výpravčího, dirigujícího dispečera i strojvedoucího. Už třetí měsíc řídí Robert Lukáš ve funkci přednosty stanice Otrokovice největší železniční uzel kraje. Jako správný regionální patriot se těší na nová vozidla, která zde budou jezdit už v letošním roce, a doufá v rekonstrukci nádraží ve Zlíně.

TÝM. Robert Lukáš vede od února zaměstnance ve stanicích otrokovického obvodu.

FOTO **AUTOR (2x)**

> **Dokonce i s manželkou jsem se seznámil na nádraží, i když na železnici nepracuje.**

Práce na dráze ho lákala už od dětství. Jako malý kluk trávil nejedno sobotní odpoledne na nádraží a nasával železniční atmosféru. Stavěl modelovou železnici, sbíral knížky s lokomotivní tematikou, především rozsáhlé monografie věnované jednotlivým řadám. „Dokonce i s manželkou jsem se seznámil na nádraží, i když na železnici nepracuje," směje se Robert Lukáš, který v únoru začal vykonávat funkci přednosty stanice Otrokovice.

Od Bílých Karpat po Slovácko

Jeho práce spočívá v řízení jednoho z největších železničních obvodů v ČR. Začíná Chropyní na jednokolejné trati z Brna do Přerova a končí Valašskými Klobouky na regionální spojnici z Bylnice do Horní Lidče. „Do obvodu Otrokovice patří takřka třicet stanic a bezmála čtyřicet pracovišť nejrůznějšího zaměření. Od malých osobních pokladen v malebných zastávkách na úpatí Bílých Karpat, potažmo krásných stanic na hranicích se Slovenskem, které jako by byly kopií nádraží z filmu Ostře sledované vlaky, přes frekvenčně významné stanice v srdci Slovácka," popisuje trochu romanticky svůj obvod Robert Lukáš.

Mimo běžnou agendu se musí pravidelně setkávat s osobními pokladníky, staničními dělníky, skladníky přepravy, ale také s pracovníky infocenter či výběrčími tržeb a dalšími. „Protože náš obvod již nemá z důvodu úsporných opatření dozorčí osobní přepravy, jedná se o časově velmi náročnou práci. Naštěstí patřím k lidem, pro které je práce i koníčkem, takže nemusím řešit přesčasy. To mě totiž naučila již praxe v provozu, za což jsem vděčný hlavně Aloisovi Kotrbovi z brněnského DKV. Současně cítím velkou podporu v řediteli zlínského KCOD Ludvíkovi Urbanovi," říká.

ROBERT LUKÁŠ

přednosta osobní stanice Otrokovice

Po ukončení Střední průmyslové školy železniční v Břeclavi nastoupil v roce 1994 jako výpravčí do Nezdenic na Vlárské trati. O rok později přešel jako výpravčí a dirigující dispečer do Lípy nad Dřevnicí a v roce 1999 dále na Ferdinandku do stanice Napajedla. Od dubna 2003 sloužil na Jednotném obslužném pracovišti v Otrokovicích a v lednu 2007 nastoupil do DKV Brno na funkci strojvedoucího. Po práci pro ČD Cargo v Břeclavi začal v červnu 2009 pracovat na KCOD Zlín jako dozorčí osobní přepravy. Od 1. února 2012 zastává funkci přednosty osobní stanice Otrokovice.

Když je krajské město mimo hlavní trať

Je to možná trochu netypické, že centrem železničního obvodu jsou Otrokovice a ne Zlín. Ale to už vyplývá z charakteru sítě, která hlavní krajské město trochu „upozaďuje". Naproti tomu Otrokovice představují velmi důležitý uzel ležící na koridorové trati, tzv. Ferdinandce. Co se týče spojení Zlína a Otrokovic, mnohé autobusové zastávky jsou umístěny v těsné blízkosti železničních stanic a zastávek. „Cestující tak mohou plynule a pouze s jedním jízdním dokladem přestupovat z vlaků do trolejbusů a autobusů, protože je zde zaveden dopravní integrovaný systém. Do budoucna se ale počítá s částečným zdvoukolejněním této regionální tratě, měly by zde být podle plánu vybudovány dvě nové výhybny. Snad se dočkáme i elektrizace tratě, což by značně urychlilo železniční spoje do Zlína, kde má vzniknout nový přestupní terminál i výpravní budova. Vše ale záleží na množství finančních prostředků," vysvětluje.

Hrdá část republiky

Značnou část otrokovického obvodu tvoří nádherná oblast Slovácka, kterou si automaticky spojujeme s kolébkou folkloru, cimbálovou hudbou a dobrým vínem. Navzdory tomu se o Zlínsku občas neprávem mluví jako o „kraji na konci republiky". „Ale vždyť sem zajíždějí moderní vlakové soupravy, zanedlouho se na páteřní regionální trati z Kojetína do Rožnova pod Radhoštěm objeví nové nízkopodlažní motorové jednotky PESA Link. Naši cestující se s nimi budou časem setkávat i na rameni z Vizovic do Kroměříže, případně do Bojkovic," těší se Robert Lukáš. Zdejší lidé jsou také náležitě hrdí na to, že stanice v Uherském Hradišti loni vyhrála anketu o nejkrásnější nádraží v republice.

Ale život není jenom práce, i když u mladého přednosty stanice to tak občas vypadá. „Mnoho volného času v soukromí nemám. Práce na údržbě domu a starost o rozsáhlou zahradu mi zabere spoustu času. Řeknu vám ale, že posezení pod pergolou v zahradě s šálkem dobré kávy mi všechny starosti vynahradí. Občas si udělám čas i na svou oblíbenou kynologii. A je příjemné, když se mohu začíst do knížek s lokomotivní tematikou," dodává Robert Lukáš, který tak pokračuje ve své oblíbené činnosti z dětství.

MARTIN HARÁK

KŘÍŽOVKA

Korejské přísloví: ČERT TO VEM, ŽE DŮM SHOŘEL, ... (dokončení v tajence).

POMŮCKA: LOPAR	PRASKLINA	KRESLIT	NAHÁČ		MĚSTO V SRN	TA I ONA	UŽ	AZBESTO-CEMENTOVÁ STŘEŠNÍ KRYTINA		RASA	LAPONEC	KORÁLOVÝ OSTROV	ODPADKOVÁ NÁDOBA		ZAMĚŘENÍ	SESTRA MARTHY ELEFTE-RIADU	STÁT USA	KNÍŽE PEKEL (ZASTAR.)	ODLIŠNÍ (SLOV.)	PURPUR (KNIŽNĚ)
TEMNOTA				ZÁPASY					ZUBNÍ POVLAK					SOVĚTSKÝ DIKTÁTOR						
ZNAČKA PRO RADIÁN				OTLUČEN / EXTERIÉR					STOLNÍ HRA / PRONIKAVÝ KŘIK					KOPACÍ MÍČ (SLANG.) / TÝNY						
TAJENKA																				
DĚLEN (JAKO ZLOMEK)						DOMÁCKY TOMÁŠ	ZN. MALÍŘ. NÁTĚRU / ZKR. ODD. V NEMOCNICI						ZABIJÁCI / SLONÍ ŠPIČÁK						A SICE	TÍM ZPŮSOBEM
PATŘÍCÍ IVĚ					CISTERNOVÁ LOĎ							KUSY LEDU / VĚRU				PŘEDSTAV. KLÁŠTERA / CHEM. ZN. ASTATU				
TUMÁTE					SOUHVĚZDÍ ZIMNÍ OBLOHY						ŠEŘÍK				JMÉNO ZPĚVAČKY LANGEROVÉ					
ÚTOK					HESLO						AVŠAK				DRUH KARTY					

AUTOR **PETR HAJNIŠ**

POŠTA

Jak děličníky škodí CityElefantům

Musím konstatovat, že váš tematický článek o děličnících je dobře napsaný, a to formou i obsahem. Už jsem ani nedoufal, že se dožiji rapidního úbytku těchto žlutých koulí. Přesto si dovolím pozvat vás na jízdu jednotky 471 po trati Praha Masarykovo nádraží – Kralupy nad Vltavou. Je pěkně teploučko a odjíždíme v celou čtyřicet s jednotkou příjemně vychlazenou. Hned na odjezdu nás čeká koule, a tak stáhneme sběrač. Tím nadlouho klimatizace končí. Po necelých deseti minutách musíme opět stáhnout na Stromovce. Než se klimatizace vzpamatuje, čeká další stahovačka v Roztokách. No a pak po asi deseti minutách se klimatizace konečně rozeběhne. Uběhlo asi 25 minut od odjezdu z Prahy a ve vlaku je již „horúčava". Ale vydržet, do konečné je to jen deset minut. Takže to shrnu. Jízdní doba z Prahy do Kralup je 35 minut, z toho se zapnutou a funkční klimatizací 10 minut! Není nad pohodlné klimatizované vlaky, že? Vím, že je v tom CityElefant nevinně, ale vysvětlete to cestujícím.

M. URBAN

Bič na strojvedoucí konečně mizí z tratí

Dříve byla povinnost stahovat sběrač uvedena v sešitovém jízdním řádu. Strojvedoucí v něm proto musel listovat. Z tohoto hlediska děličníky pomohly. Jenže s provozem Taurusů a Pendolin začaly vadit.

Člověk si mohl dát svačinu, než se sběrač zase zvednul. Odstranění děličníků jsem proto jednoznačně přivítal. Odpadly zbytečné úkony, navíc děličníky jsou po téměř deseti letech provozu vybledlé a špatně viditelné. Musel jsem proto stejně vědět, kde děličník je, abych na něj stihnul zareagovat. Odstraněním děličníků převzala Správa železniční dopravní cesty zodpovědnost za sjízdnost úsekového děliče. Bič na strojvedoucí v podobě nestaženého sběrače a poškozené troleje, byť vlivem poruchy děliče, je konečně historií.

JAROSLAV JIRÁK

Seminář o železniční dopravní cestě v Děčíně

V plně obsazené jídelně VOŠ a SPŠ stavební v Děčíně upravené na přednáškový sál se konal ve dnech 29. 2.–1. 3. již 10. ročník odborně zaměřeného semináře Železniční dopravní cesta 2012. Semináře se zúčastnili mimo jiné primátor Děčína František Pelant a ředitel Odboru traťového hospodářství SŽDC Jiří Kozák. V úvodu vyslechli účastníci přednášku o železnici a metru na Tchaj-wanu. Další přednášky prvního dne se týkaly zřizování bezstykové koleje, svařování a navařování kolejnic a srdcovek, sledování srdcovek na DB. Druhý den byli účastníci seznámeni s modernizací a optimalizací tratí 3. a 4. železničního koridoru. Přednášejícími byli pracovníci SŽDC a zástupci odborných firem, které se problematikou zabývají. Dále zde vystoupili zástupci vysokých škol – především Hana Krejčiříková z ČVUT Praha, Otto Plášek z VUT v Brně, Ulf Gerber z Technické univerzity Drážďany a Libor Ižvolt ze Žilinské univerzity. Jako doprovodný program proběhla exkurze po děčínských mostech vedená Karlem Ficenecem.

Letos se na semináři sešlo přibližně 170 zájemců z ČR i ze zahraničí. Vzhledem k tomu, že děčínská „stavárna" nabízí jako jediná v republice možnost studovat obor Inženýrské stavitelství se zaměřením na železniční stavitelství, byli samozřejmě přítomni i studenti nejvyšších ročníků děčínské VOŠ. Ti se zde mohli setkat se špičkovými odborníky z vysokých škol a odborných firem takříkajíc naživo.

PAVLA REIMEROVÁ

Dopisy jsou redakčně upraveny a kráceny.

Jak chutná Evropská unie, když ve Francii chytne alsaský šarm

ŠTRASBURK. Prosklená budova Evropského parlamentu tvoří nejvýraznější dominantu moderního Alsaska. Turisté sem ale obvykle přijíždějí za památkami poněkud staršími. FOTO **PIXMAC**

Málokteré město je spojené s evropskou integrací více než francouzský Štrasburk. Vlastně jenom Brusel. Ale tento krásný kout Alsaska není jen čtvrť úředních budov poskytující azyl úředníkům a poslancům, ale i starobylá architektura a voňavé kulinářské speciality. Davy turistů, které sem každý rok míří, jsou toho důkazem. Vždyť kdo by jezdil na dovolenou pouze kvůli Evropskému parlamentu?

Když se na začátku 50. let zakládala evropská integrace, měla při vyjednávání důležité slovo Francie. Není ani divu, vždyť ze šesti zemí, které se rozhodly vstoupit do Evropského sdružení uhlí a oceli, byla největší a ekonomicky nejdůležitější. Navíc Německo a Itálie patřily do tábora poražených v nedávno skončené světové válce. Z tohoto důvodu si tehdejší francouzští politici prosadili, že jedno z hlavních evropských měst musí být na jejich půdě – a vybrali Štrasburk.

Evropská čtvrť

Pokud v novinách zahlédnete název tohoto města, asi si ho automaticky spojíte s Evropským parlamentem, jednou z klíčových institucí Evropské unie. Zasedá zde 754 poslanců vždy jeden týden v měsíci, a to ve skleněném paláci nad řekou Ill, který připomíná skleněnou lodní příď ve tvaru nízkého válce. Najdete zde ale i další mezinárodní organizace, které mají v názvu Evropu, ale na rozdíl od zmíněného parlamentu s EU nemají nic společného: Evropský soud pro lidská práva a Radu Evropy. Všechny tyto instituce sídlí v tzv. evropské čtvrti blíže městu Kehl a německé hranici. Říká se, že mimo dny, kdy Evropský parlament zasedá, se město vylidňuje. Není to pravda! Míří sem záplavy turistů, které Štrasburk láká svým stylem, vzhledem, barvami a chutí tak trochu německou.

Nejvyšší katedrála středověké Evropy

Jedním z největších lákadel města je katedrála Notre-Dame. Její věž dominuje centru, takže ji nemůžete přehlédnout. Stavba katedrály byla zahájena už roku 1015 a budovala se několik staletí. Se svou výškou 142 metrů byla až do konce 19. století dokonce nejvyšší kostelní věží Evropy. Když se podíváte na hlavní průčelí s portálovými sochami a patnáctimetrovou rozetou, hned si musíte položit otázku, proč katedrála má jen jednu asymetricky umístěnou věž. Neví se, nicméně plány na ni ze 14. století existují.

Na plošinu po nedokončené jižní věži do výšky 66 metrů lze vystoupat asi po 300 schodech. Pěkný výhled je nejen na město, ale i na pohoří Vogézy na západě a severu, na východě ke Schwarzwaldu. Na průčelí se při významných příležitostech promítají světelná show. Od půl jedenácté večer je čelní fasáda nasvícena. Katedrála stojí kvůli nestabilnímu podloží na dubových pilotech, které zhruba před stoletím napadla po kanalizaci města plíseň a hrozilo zřícení stavby. Při prohlídce katedrály nevynechte kazatelnu, varhany a zejména orloj. A ještě mysteriózní kuriozita: teprve v roce 1984 jistý inženýr odhalil zhruba dvacetiminutový jev při jarní a podzimní rovnodennosti, kdy zelený paprsek vytvořený sluncem průchodem vitráží osvěcuje hlavu Krista na krucifixu kazatelny.

Hned naproti katedrále neuniknou vaší pozornosti krásné hrázděné domy, z nichž za ten nejhezčí je označován dům Kammerzell, někdejší obchodnický dům, jehož spodek (restaurace) pochází z 15. století. Ještěže se místu vyhnuly nálety na konci války…

Křivolaké uličky s pohádkově vyhlížejícími hrázděnými domy stojícími poblíž kanálu se nazývají malá Francie (La Petite France) a patřily kdysi řemeslnické čtvrti. V tom asi nejfotografovanějším rohovém domě Maison des Tanneurs po staletí kupodivu zapáchala sušárna kůží.

Koleno se zelím zapijete pivem nebo raději moselským?

Na Gutenbergově náměstí se třikrát týdně konají knižní trhy. Vynálezce knihtisku tu má i pomník na památku svého pobytu v letech 1439–44. Ale co by to bylo za návštěvu, kdybyste neochutnali nějakou specialitu. V Alsasku je produktem číslo 1 určitě zelí, které tvoří nejčastější přílohu k tamním jídlům – například k vysokokalorickému uzenému kolenu. Mimochodem, jedno ze štrasburských divadel Théâtre de la Choucrouterie, které se nachází v ulici Saint-Louis, vzniklo ze staré továrny na kysané zelí. K jídlům lze doporučit alsaské suché bílé víno, nejlépe dva až pět let staré a s vizitkou Apellation Alsace Grand Cru. Ale když si dáte pivo, hlavu vám neutrhnou. Však se ve Štrasburku pravidelně koná i mezinárodní degustační veletrh piva se 400 druhy. Teno pěnivý mok se tu vaří od roku 750! A místní značky Kronenbourg a 1664 si získaly nejen evropskou proslulost. Sladkou místní specialitou je také tzv. koláč z plamenů, kterým můžete své hodování zakončit.

MARTIN NAVRÁTIL

Na Gutenbergově náměstí se třikrát týdně konají knižní trhy.

Katedrála Notre-Dame měří do výšky 142 metrů. FOTO **AUTOR (4x)**

Řemeslnické domy poblíž kanálu přitahují fotoaparáty turistů.

Železniční nádraží umně kloubí moderní a starší architekturu.

Po městě se můžete svézt futuristicky vyhlížejícími tramvajemi.

MĚSTO U HRANICE

Štrasburk leží na východě Francie při hranici s Německem. Je to hlavní město Alsaska. Pod jménem Argentoratum ho založil římský císař Augustus už roku 12 př. n. l. V minulosti si město „přehazovali“ Němci s Francouzi. V letech 1681–1870 patřil Štrasburk Francii, pak německému císařství, v letech 1919–40 opět Francii, následně se město na čtyři roky „přestěhovalo“ do Německa a od roku 1944 je zase součástí Francie. V roce 1949 zde byla založena Rada Evropy, mezinárodní organizace na ochranu lidských práv (pozor, nemá nic společného s Evropskou unií!). Z dalších důležitých institucí zde naleznete např. Evropský soud pro lidská práva (ani ten se EU netýká). Od roku 1952 tu sídlí Evropský parlament (s původním názvem Evropské shromáždění) – ten už je součástí EU. Od roku 1988 je historické centrum Štrasburku (Grande Île) zapsáno na Seznamu světového dědictví UNESCO.

INZERCE

PONT – KAŽDÝ DEN PO RUCE

Již více než 15 let fungují na železničních uzlových stanicích žluté obchody Market PONT Center. Byly v zásadě první, které určily dnešní standard tohoto typu služeb na nádražích. Oproti konkurenci jdou však i dnes podstatně dál. Jejich základním cílem je taková nabídka širokého sortimentu zboží a služeb, aby vždy posloužila nejen cestujícím, ale i drážním zaměstnancům včetně pracovníků Českých drah. Nekoupíte zde tedy jen potraviny, ale i tiskoviny, tabák, můžete si zde dobít kredit, vsadit Sportku, koupit vstupenku na kulturní akci nebo nakoupit nevšední dárek.

Paní Blanka, která pracuje jako vlakvedoucí, říká: „Strašně nám v poslední době zkrátili pobyty ve stanicích. Absolutně nemáme šanci si zaběhnout někam do města. Díky PONTům však mám všechno při ruce. Dost často tam nakoupím i domů. Oceňuji i jejich stále se rozšiřující nabídku zdravé výživy. To na nádražích chybělo.“

Pan Petr, který pracuje jako strojvedoucí u ČD Cargo v Ostravě, doplňuje: „Hlavní je, že je tam vždycky příjemná obsluha. Vyhovuje mi však i to, že PONTy jsou všude tak blízko. Vždycky si dobiju kredit na svém mobilu, dám si dobrou kávu za pouhých 10 Kč a zkontroluju svoji Sportku.“

Pavel Vaníček, marketingový manažer prodejen PONT, na to reaguje: „Rozhodně si uvědomujeme, že jsme tu i pro zaměstnance dráhy. Náš sortiment přibližujeme i jejich potřebám. Můžete tak u nás nakoupit například hotová jídla, která stačí dát pouze do mikrovlnné trouby, a zaplatit i stravenkou. Jako příjemný bonus jsme pro všechny čtenáře Železničáře připravili slevový kupon, který můžete uplatnit na libovolný nákup v naší síti prodejen PONT. Ale pozor, tato nabídka platí po omezenou dobu, takže s nákupem příliš dlouho neváhejte.“