

# Železničář

ČÍSLO 11 | ROČNÍK XIX

ČTRNÁCTIDENÍK SKUPINY ČESKÉ DRÁHY

31. KVĚTNA 2012 | CENA 12 Kč



FOTO: VACLAV RUBEŠ

## SLOUPEK

### Motorák z Bydhoště má evropskou kvalitu

Když České dráhy v březnu 2011 uzavíraly smlouvu s polským výrobcem PESA na dodávku jedenatřiceti moderních motorových jednotek, slibovali jsme veřejnosti, že se v nových vozidlech cestující svezou již na podzim 2012. Rok se sešel s rokem a zbrusu nová jednotka dorazila do České republiky. Zatím ta první vyrobená, aby pod taktovkou Výzkumného Ústavu Železničního podstoupila náročný schvalovací proces. Ovšem do září budou dodány další tři jednotky, takže naši zákazníci si již letos na podzim vyzkouší kvalitu těchto vozidel v každém ze čtyř krajů, pro které jsou určeny, tedy na Plzeňsku, Ústecku, Karlovarsku i Zlínsku.



#### Antonín Blažek

náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu

České dráhy jsou světově prvním dopravcem, který typ LINK II zařadí do svého vozidlového parku. To ovšem neznamená, že pořízujeme nevyzkoušená vozidla. Výrobky z Bydhoště jezdí nejen v Polsku, ale také například v Itálii nebo Litvě. Pro stejný typ jednotek, které svezou naše cestující, se na konci loňského roku rozhodl také německý dopravce Regentalbahn, který přitom dnes provozuje vozidla od firmy Siemens nebo Stadler. Od PESY si konkrétně koupil dvanáct kusů. To svědčí o evropské kvalitě polských jednotek i o důvěře, které se těší na trhu. Pořízením těchto motoráků tedy České dráhy pokračují v trendu nejmarkantnějšího omlazení vozidlového parku ve své novodobé historii. Od září 2012 do konce roku 2013 díky polským jednotkám LINK II opět významně zvýšíme komfort cestování na důležitých tratích.

Historicky první vozidlo polské výroby, které se zařadí do flotily Českých drah, je po čtrnácti měsících od podpisu smlouvy hmatatelnou realitou. Od poloviny května jezdí po okruhu Zkušebního centra Výzkumného Ústavu Železničního ve Velimi kvůli homologačním testům. V září se už cestující svezou v prvních čtyřech vozidlech, pro které se chystá další „zvířecí“ název RegioShark, tedy žralok.

Ve druhém květnovém týdnu se dvoudílná motorová jednotka LINK II z polské Bydhoště přesunula po kolejích přes stanici Lichkov do České republiky. Zamířila do středních Čech, do Zkušebního centra VUZ Velim. Vzhledově netradiční a po designérské stránce na evropské poměry odvážně řešené vozidlo s označením 844.001 vstoupilo do schvalovacího procesu, který vyvrcholí v průběhu letních prázdnin. Děje se tak na základě smlouvy, kterou České dráhy podepsaly loni v březnu. Za necelé dvě miliardy korun (část zaplatí Evropská unie prostřednictvím Regionálních operačních programů) dostane národní železniční dopravce 31 kusů, z toho 9 letos, zbytek v průběhu příštího roku. Cestující se v nich poprvé svezou v září.

#### Pod drobnohledem VUZ

„Výsledky prvních zkoušek jsou pozitivní a rovněž spolupráce s polskými part-

nery je velice dobrá. To mi dovoluje optimistické prohlášení, že zkušební proces bude probíhat bez větších problémů a jednotka bude moci být nasazena do provozu včas,“ řekl generální ředitel VUZ Jaroslav Grim. Jako první čekala na vozidlo zkouška bezpečnosti proti vyko-

ní, a to jak kvazistatická (měřená při stání jednotky a následně při průjezdu obloukem malého poloměru nízkou rychlostí), tak jízdní, kdy se vyhodnocují snímané veličiny při jízdě v obloucích i na přímých úsecích. LINK II – jak jednotku označuje výrobce – musí tyto testy



#### ROZDĚLENÍ PODLE KRAJŮ

- 844.001** – Karlovarský kraj (společná linka Karlovarského a Ústeckého kraje)
- 844.002** – Ústecký kraj (společná linka Karlovarského a Ústeckého kraje)
- 844.003 až 844.007, 844.028, 844.029** – Karlovarský kraj
- 844.008 až 844.013, 844.019, 844.030, 844.031** – Plzeňský kraj
- 844.014 až 844.017, 844.020, 844.021** – Zlínský kraj
- 844.018, 844.022 až 844.027** – Ústecký kraj

podstoupit také na tratích SŽDC, k čemuž by mělo dojít od první poloviny června. Zkoušky probíhají i o víkendech, a tak se v sobotu 12. května měřily vibrace na stanovišti strojvedoucího i v prostoru pro cestující, což je součást hygienické zkoušky.

#### Umíme simulovat 30 let provozu

LINK II má úspěšně za sebou také zkoušku hlukových emisí vnějších i vnitřních a také testování rušení televizního signálu, což je z bloku zkoušek EMC neboli elektromagnetické kompatibility. „V tomto ohledu je testování motorového vozidla ve srovnání s elektrickou trakcí mnohem jednodušší. Nezávislou trakcí totiž z principu netíží problémy s rušením kolejových obvodů, jako je tomu u moderních elektrických vozidel,“ říká zástupce vedoucího akreditované zkušební laboratoře VUZ Petr Chlum. Předepsaný schvalovací proces podstoupí podle vyjádření výrobce jen jedna

jednotka, a to první vyrobená – 844.001. Ve Zkušebním centru ovšem probíhají také únavové zkoušky rámu podvozku, u kterého je simulována zátěž po celou dobu jeho životnosti. „Zatížení třiceti let provozu umíme nasimulovat na speciálním dynamickém zařízení během pouhých dvou měsíců,“ vysvětluje Vratislav Šuk, vedoucí akreditované zkušební laboratoře VUZ.

Poté, co jednotka úspěšně absolvuje testy na okruhu, vyrazí zkoušet na běžné tratě. „Nejdříve se provedou zkoušky v prázdném stavu. Po naložení jednotky zátěží odpovídající plnému obsazení se budou tyto testy opakovat,“ popisuje Petr Chlum proces, který musí každé vozidlo bezpodmínečně splnit, než vyrazí na trať s cestujícími. Součástí zkušebního portfolia je totiž rovněž ověření typového jízdního řádu, tedy schopnosti dodržet vypočtené jízdní doby pro nasazení v pravidelném provozu.

→ Pokračování na straně 5

## Počet cestujících za první čtvrtletí meziročně vzrostl

České dráhy za první tři měsíce letošního roku přepravily celkem 42,1 milionu cestujících, což je o 4,5 procenta, resp. o 1,8 milionu lidí více než ve stejném období loňského roku. Roste také přepravní výkon, který dosáhl 1 591,8 milionu oskm a meziročně tak stoupl o 5,1 procenta. Počet cestujících roste především v příměstské dopravě ve velkých aglomeracích a dále pak na dálkových linkách, zejména mezi Prahou a Brnem.

Sledované údaje ukazují, že nárůst cestujících může souviset s modernizací vlaků Českých drah a provozem komfortnějších souprav, s rozšiřováním služeb i aktivní obchodní politikou. Loni totiž byly do provozu uvedeny desítky nových a modernizovaných regionálních vlaků, ale také několik desítek upravených vo-zů pro spoje EuroCity a Expres, které jsou nově vybavené klimatizací nebo elektrickými zásuvkami 230 V. (tis)

## Železničář uspěl u nezávislých odborníků

V prestižní soutěži Zlatý středník, která hodnotí firemní média v České republice, letos zabodovaly České dráhy hned dvakrát. Čtrnáctideník Železničář dosáhl na třetí příčku v kategorii Nejlepší interní noviny, zatímco měsíčník Můj vláček byl oceněn rovněž „bronzovou“ medailí v kategorii Nejlepší B2C časopis (média určená pro zákazníky). Periodika Českých drah uspěla také v obnovené soutěži Firemní médium 2011, kde Železničář ve své kategorii skončil druhý.



#### Ocenění práce redakce

V případě Zlatého středníku se jednalo o to větší úspěch, že Železničář se této soutěže účastnil úplně poprvé. Organizátoři ocenili jak kvalitu textů, které v něm vycházejí, tak grafickou podobu,

která se na podzim 2011 částečně změnila v souvislosti s přechodem na jinou periodicitu. Jedná se o morální ocenění práce redakčního týmu, který Železničáře tvoří a jenž se v průběhu loňského léta ve složitých podmínkách připravoval na nový design. Dosáhnout určité úrovně ale nestačí, tu je potřeba v horším případě aspoň udržovat, v lepším nadále rozvíjet. Doufáme proto, že v letošním roce bude Železničář lepší než loni – a to nejen z pohledu mediálních expertů.

→ Pokračování na straně 2

### Dráhy očima ředitele na ministerstvu

Ptali jsme se Jindřicha Kušněra na konkurenceschopnost vlaků oproti silniční dopravě.

STRANA 3

### Literární happening na pražské zastávce

Kvůli evropskému projektu Noc literatury přebarvili drážní budovu na Smíchově.

STRANA 4

### Poprvé půjčujeme kolo na elektrický pohon

V Mariánských Lázních a Karlových Varech přišli s novinkou pro cykloturisty.

STRANA 8

### Když technika jistí práci chybujících lidí

Historie vlakových zabezpečovačů je stará jako železnice sama.

→ VNITŘNÍ DVOUSTRANA 6–7





# Úspěch železnice závisí na stavu infrastruktury

Nad pracovním stolem Jindřicha Kušníra visí velká mapa železniční sítě Rakousko-Uherska. Je to nejen působivá dekorace odkazující na zájem o historii, ale i inspirace. Odborný pohled na české koleje a železniční dopravu v kontextu spojené Evropy patří k jeho pracovní náplni, protože mimo jiné zastupuje zájmy České republiky v mezinárodních organizacích.

Jindřich Kušnír patří mezi nejvýznamnější zaměstnance státní správy, kteří mají na starosti železniční dopravu. Však také zastává ministerskou funkci ředitele Odboru drah, železniční a kombinované dopravy. Když jsem se ho ptal na nejoblíbenější kolejové vozidlo, hned ho napadl britský diesellový Super-voyager. Z českých to kupodivu není žádná nejmodernější evropská lokomotiva, nýbrž ukázka nevyspělejší práce rakouské lokomotivní školy, stroj naší řady 375.0. A za nejhezčí trať považuje československou spojnici Veselí nad Moravou – Nové Mesto nad Váhom, plnou tunelů a viaduktů. Vždyť odtud pochází.

**Proč se u nás soukromí dopravci perou jen o lukrativní trať Praha – Ostrava?** Předně je potřeba rozlišovat dva typy služeb ve veřejné dopravě. Jednak je tu doprava ve veřejném zájmu na základě objednávký státu nebo krajů na linkách, které by v podmínkách ČR nebyly ziskové a nešly by provozovat bez dotace. Tady je zájem soukromých dopravců účastnit se těch jednotlivých výběrových řízení, jež se připravují na ministertvu dopravy i v krajích. Relace Praha – Ostrava je segment s otevřeným přístupem, kde dopravce provozuje spoj na své vlastní komerční riziko bez jakýchkoli dotací.

Komerčně úspěšná může být jen linka vedená po takové infrastruktuře, která zajistí konkurenceschopnost. V našich podmínkách se ukazuje, že je to zatím jen tento směr. Musí disponovat infrastrukturou, která umožní dosažení kratších jízdních dob než po silnici, a musí spojuvat sídla určité velikosti. Uvidíme, zda se po dokončení třeba 4. koridoru, který bude mít slušné parametry, ukáže potenciál i pro jiné komerční relace.

**Je na tom z pohledu infrastruktury ostatní síť drah skutečně tak špatně co se týče konkurenceschopnosti?** Pokud se budeme bavit o příměstské dopravě, tak tam je železnice na tom dokonce lépe. V okolí Brna, Prahy nebo třeba Hradce Králové a Pardubic silniční doprava ztrácí, protože pohyb v aglomeraci je pro auta pomalý. U dálkové dopravy v podmínkách ČR jsme dělali analýzy a opravdu oproti automobilu vychází železnice konkurenceschopná bohužel jen asi v 9 procentech. Těch 91 procent mezikrajských relací je rychlejších po silnici. O trochu lépe vychází dráha v porovnání s autobusem. Železnice ztrácí kvůli stavu infrastruktury. Dráha si ne-se historický dluh už jen nevhodným trasováním řady tratí.

**V jednom rozhovoru jste v souvislosti s vypisováním soutěží na železnici zmínil tzv. balíčkování tratí...** Britové zahrnuli do systému závazku veřejné služby všechny linky – ty, co potřebují dotace, i ty, které mohou generovat zisk. Pak soutěží linky v balíčcích, kde

mají namíchaný linky s předpokládaným kladným i záporným výsledkem. Výhodou je pak to, že jim kladný výsledek z linek plusových částečně dotuje i linky záporné, takže systém jako celek nemá tak vysoké nároky na dotace.

**Počítá se s balíčkováním tratí i v Česku?** Podle harmonogramu otevírání trhu, který schválila vláda, by se některé linky měly soutěžit samostatně, jiné v provázaných celcích, což by mělo být pro dopravce atraktivnější, například kvůli lepšímu plánování porizení vozidel.

**A co nerentabilní tratě, kde už není nákladní doprava a kde kraj přestal objednávat pravidelnou osobní dopravu? Jsou řešením nostalgické jízdy provozované obcemi?** Když se povede nalézt využití těchto tratí v podobě nostalgie a turistického ruchu, tak to region určitým způsobem může oživit. Vždy je lepší doprava aspoň

nostalgická než žádná. Každý případný nabyvatel si ale musí do důsledku promyslet, zda na provozování dráhy vůbec má. Není to rozhodně jednoduchá ani levná záležitost.

**Jak se díváte na rušení tratí? SŽDC často poukazuje na to, že musí vynakládat peníze na údržbu fakticky opuštěné tratě. A zrušení je administrativně náročné, skoro až nemožné...** Musíme vycházet ze zákona o dráhách. Mohu potvrdit, že podle současného znění není jednoduché trať zrušit. Pracujeme ale na věcném záměru nového zákona, který proces zjednoduší a zefektivní.



**Železnice musí mít infrastrukturu, která umožní dosažení kratších jízdních dob než po silnici, a musí spojuvat sídla určité velikosti.**

**Jakým způsobem?** Musíme se hlavně podívat, co je cílem. Ne zrušit dráhu jako takovou za každou cenu, ale uspořít prostředky vynakládané na její provozování a údržbu, a to zejména tam, kde dnes doprava není. Proto v novém zákoně chceme zavést institut tzv. konzervace dráhy. Nejednalo by se o zrušení se vším všudy, jak předpokládá současný zákon, ale byl by to institut, který by umožnil vyjmout trať z provozování. Takto zklidněná dráha by se nemusela udržívat vyjma nějakého minima prací kvůli bezpečnému stavu, třeba aby vlastníkovi infrastruktury nespádl nějaký most na silnici. Dnes po zrušení přestává dráha existovat, zatímco zklidněná dráha by jí pořád byla, takže kdyby ji někdo chtěl vrátit do režimu běžného provozování, její případné obnovení by pak bylo snazší a levnější. Vlastníkům by zůstal stát prostřednictvím SŽDC, jež by se s případnými zájemci dohodl, jak budou spolufinancovat obnovu dráhy.

**V názvu odboru, který na ministerstvu vedete, jsou i slova kombinovaná doprava. Poradte, jak v Česku provozovat nedotovanou soběstačnou linku kombinované dopravy.** Aby nebyla potřeba dotace, tak to nemůže být linka RoLa. Ta převážně strašně moc mrtvé váhy – lokomotivu, vagon, tahač, personál, nevyužitého řidiče, to vše se musí někde zaplatit a nezaplatí se to jinak než z těch dotací. Kombinovaná doprava má budoucnost, ale nikoli v podobě té doprovázené kombinované. Systémová je nedoprovázená přeprava, nejen kontejnerů, ale i výměnných nástavb nebo návěsů bez tahačů. Návěs tvoří asi 25 procent ceny silniční soupravy, 75 procent je cena toho tahače. Tahač musí vydělat, produkovat a ne se nečinně vozit na vagonu. Kombinovaná doprava je hlavní budoucností železnice, ostatně Bílá kniha dopravy předpokládá převedení 30 procent nákladní dopravy zejména na železnice do roku 2030. Aby se systém mohl rozjet ve velkém, musí být kde návěsy naložit a složit, tedy mít rozvinutou síť překladišť. To by měla být i jedna z priorit ministerstva pro příští operační program.

**Vidíte cestu k vytlačování nákladní dopravy ze silnic na koleje spíše formou restrikcí, nebo ekonomickými nástroji?** Restrikce jsou složitá věc, motivy by měly být primárně ekonomické. Železnice by spíše měla být schopna nabídnout atraktivní podmínky. Myslím, že už dostatečnou restrikcí je zvyšující se cena paliva. Dalším ekonomickým motivem do budoucna může být i to průběžné narovnávání podmínek pro silniční a železniční dopravu, které se chystá.

MARTIN NAVRÁTIL

## KRÁTCE

### Rošády historických vozidel kvůli smlouvám

Pozornosti snad každého, kdo sleduje aktuální dění okolo nostalgických jízď, neušly podivné rošády v nasazovaných vozidlech. Například na výstavu Flora Olomouc jezdil 19. až 22. dubna místo šumperského Hurvíňka M 131.101 kolínský vůz M 131.1515. Příčinou je skutečnost, že letos v lednu nový generální ředitel Národního tech-



nického muzea (NTM) Karel Ksandr pozastavil provoz všech vozidel ze sbírek NTM, která jsou dislokována u Českých drah. Obnovení jejich používání bude možné až po uzavření nových nájemních smluv. Jednání mají probíhat během června. V současné situaci bohužel pořadatelé akcí musí na poslední chvíli měnit propagační materiály a s vyššími náklady hledat náhradní vozidla.

### Pochod do Prčice zaměstnal revizory

Masivní účast více než 21 tisíc pochodujících v letošním ročníku neznámějšího pochodu u nás Praha – Prčice znamenala i nápor na vlaky ČD. Celkem bylo 19. května zesíleno 57 spojů jak v regionální, tak dálkové dopravě. Byly vypraveny i posilové spoje. Probíhala také zvýšená aktivita revizorů s důrazem na kontrolu a prodej jízdních dokladů. Revizoři v souvislosti s pochodem vybrali ve vlacích i na posilovém prodejním místě v Heřmančicích 206 229 korun. Hladký chod akce zajistili zaměstnanci KCOD Praha ve spolupráci se SŽDC.

### Vzpomínka na padlé v Pražském povstání

Před 67 lety se zde vedly jedny z nejtěžších bojů Pražského povstání. Umírali tu i železničáři. Řeč je o Masarykově, tehdy Hyberském nádraží. Ve čtvrtek 17. května se ve výklenku se jmény obětí už poosmnácté konal pietní akt připomínky hrdinství českých vlastenců. Po-



chod čestné sokolsko-skautské stráže a kladení věnců předcházely projevy řady pamětníků, mimo jiné brigádního generála Masopusta či plukovníka Řepky. Pietní ceremonie byla zakončena zpěvem československé hymny. ČD zastupovali Antonín Blažek, náměstek generálního ředitele pro osobní dopravu, a Pavel Novák, přednosta stanice Praha Masarykovo nádraží. Akci iniciovala Zlata Fořtová. (rk, mn)

## Rakouské vozy Bmz stále čekají na modernizaci

Nákup třiceti dvou vozů Bmz podepsaly České dráhy a Rakouské spolkové dráhy loni 18. dubna. Nejednalo se zrovna o obchod roku, ale všechny tehdy zaujala nízká cena: 1,85 milionu eur, asi 46 milionů korun. To je málo i za vozy vyrobené na úplném počátku 80. let. Za stejnou částku se dá pořídit například jeden zcela nový rychlíkový vůz.

### Odpočinek na odstavném nádraží v Praze

První šestnáctka nakoupených vozů měla v dobrém stavu dvojkolá a lak skříně. Po opravě firmou PMV SERVIS Praha byla loni na podzim nasazena do běžného provozu. V loňském roce stihly vozy Bmz najet u Českých drah celkem 650 602 km, do poloviny letošního dubna pak 1 020 440 km, převážně na rame-nu Praha – Vsetín/Veselí nad Moravou.

A kdy se cestující Českých drah dočkají pohodlného posezení ve druhé

šestnáctce vozů včetně dvou s klimatizací? U nich je nutné provést větší rozsah oprav, a proto do provozu zatím nemohou. Těsně před koncem roku byly tyto vozy přepraveny z vlečky ŽOS České Velenice na Odstavné nádraží Jih v Praze. Zde zatím čekají na modernizaci interiéru i exteriéru, během které dostanou i korporátní barvy ČD. Modernizaci



Polovina nakoupených vozů je v provozu od loňského září. FOTO AUTOR (2x)



Navzdory vysokému stáří pomohly vozy zvýšit kvalitu cestování u nás.

### Vybraná fakta

- Vozy jsou turnusově nasazovány na vlacích Ex 520/521, 560/561 a 523/624, podle potřeby i na jiných spojkách.
- Měsíční proběh je u vozů asi 20 tisíc km.
- Dne 13. října 2011 proběhla změna v Registru kolejových vozidel u společnosti SCHIGmbH Vídeň. Od tohoto data je provozováno 16 vozů řady Bmz s logem ČD a pod rakouskou imatrikulací.
- Rozhodnutí o schválení typu drážních vozidel s označením Bmz vydal Drážní úřad dne 22. prosince 2011. K 24. dubnu 2012 vydal Drážní úřad rozhodnutí o schválení typu drážních vozidel s označením Bmz s klimatizací (u ČD dva kusy).

## MIMOŘÁDNOSTI

## Nýřany – Vejprnice

4. května

V odpoledních hodinách mezi žst. Nýřany a Vejprnice se na železničním přejezdu v km 120,593 střetla cyklistka s osobním vlakem 7417, v jehož čele byla motorová lokomotiva 754.019-8. Cyklistka byla při střetnutí těžce zraněna. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor, které bylo při průjezdu vlaku v činnosti. Škoda byla předběžně vyčíslena na 1 tisíc korun.

## Uhersko

7. května

Odpoledne v obvodu žst. Uhersko se na železničním přejezdu v km 286,369 střetl mezinárodní vlak EC 170 s na přejezdu stojícím osobním automobilem Škoda 105L. Při



střetnutí došlo k požáru automobilu a následně i čelního stanoviště elektrické lokomotivy 350.005-5. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením se závorami, které bylo při průjezdu vlaku v činnosti. Škoda byla předběžně vyčíslena na 855 tisíc korun.

## Praha-Žižkov

8. května

Večer v obvodu nákladového nádraží Praha-Žižkov vykolejil při posunu nákladní vůz řady Sgrrs na výhybce číslo 16. Škoda předběžně činí 350 tisíc korun.

## Poniklá – Hrabačov

9. května

Dopoledne mezi dopravními Poniklá a Hrabačov se na železničním přejezdu v km 6,960 střetl osobní



automobil Peugeot 307 s osobním vlakem 15503, kterým byl motorový vůz 810.124-8. Při střetnutí byla v automobilu smrtelně zraněna spolujezdkyně řidiče, který byl zraněn těžce. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži a doplněn dopravní značkou Stůj, dej přednost v jízdě! Škoda byla předběžně vyčíslena na 110 tisíc korun.

## Protivín

9. května

Dopoledne v žst. Protivín vykolejily při posunu dva nákladní vozy řady Eas-u na výhybce číslo 31. Škoda předběžně činí 150 tisíc korun.

## Lipno nad Vltavou

9. května

V odpoledních hodinách v dopravní Lipno nad Vltavou prudce najela posunující motorová lokomotiva 742.155-5 na osobní vozy řady Btx, z nichž jeden vykolejil. Škoda byla předběžně vyčíslena na 240 tisíc korun.

## Český Těšín

10. května

Odpoledne v žst. Český Těšín se na železničním přejezdu v km 137,781 střetl nákladní automobil Renault Midlum s osobním vlakem 12823, v jehož čele byla motorová jednotka Regionova 814/914.094. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor, které bylo při průjezdu vlaku v činnosti. Škoda byla předběžně vyčíslena na 400 tisíc korun.

## Přerov

11. května

Před polednem v žst. Přerov vykolejil při posunu nákladní vůz řady Sgs na výhybce číslo 476. Škoda byla předběžně vyčíslena na 100 tisíc korun.

(MirKo)



**PUBLIKUM ČEKÁ.** Jedním z míst letošní Noci literatury byla i železniční zastávka u stanice metra Anděl. Během pěti hodin přišly stovky posluchačů. FOTO AUTOR (3x)

# Smíchovská zastávka jako kulisa pro světovou literaturu

Pražský Smíchov se v posledních hodinách šestnáctého květnového dne proměnil ve veřejnou čítárnu. Stalo se tak díky šestému ročníku literárního projektu Noc literatury. Úryvky z děl světových autorů zněly i v motoráčku řady 810 na zastávce Na Knížecí. Kvůli akci změnila podobu i drážní budova – patrně natrvalo.

Prostředí železnice od nepaměti dýchá nevšední atmosférou. Genius loci na zastávkách či nádražích umocňuje i zdánlivě obyčejnou činnost, jakou je četba knihy. Z toho důvodu si organizátoři literárního happeningu Noc literatury vybrali pro letošní ročník jako jedno z míst i (relativně novou) zastávku Praha-Smíchov Na Knížecí. Večer a v noci 16. května tu stovky posluchačů mohly se zavřenými i otevřenými očima nechat pracovat svou fantazii během literárního přednesu herce Aleše Procházky.

## Když v márnici obživne mrtvola

Akce probíhala současně na patnácti místech pátého pražského obvodu. Pro vagon Českých drah vybrali organizátoři knihu švédského spisovatele Johna Ajvída Lindqvista Jak zacházet s nemrtvými. Autor se kdysi úspěšně živil jako kouzelník, není tedy divu, že kniha i úryvek měly hororový nádech. Atmosféra v motorovém voze, který poskytl nad očekávání dobrou akustiku, byla skutečně působivá. Kdo se zaposlouchal do hlasu Aleše Procházky pozorně, mohl se navíc na chvíli přenést i do Bradavic z kouzelnické ságy o Harry Potterovi, protože herec v těchto filmech nadaboval profesora Severuse Snapea.

Nejnapínavější část z úryvku, kdy autor popisuje obživení mrtvol v márnici, navíc doprovázel skutečný mladík s vizáží nemrtvého, který se k úžasu a zejména pobavení posluchačů procházel po „železniční čítárně“. Nutno podotknout, že s ubývajícím světlem a přibývajícím hodinami vypadal herec-zombie stále skutečněji. Možná proto byla poslední produkce zahájena ve 23 hodin, aby skončila ještě před půlnocí. Kdo ví, co by tak silný příběh v podání takového předčítače udělal v hodině duchů.

Ten večer byl Smíchov vůbec plný příběhů, na které podobně jako v Amsterdamu, Berlíně, Londýně, Vídni a dalších šestnácti evropských metropolích láká Noc literatury milovníky knih všech věkových i sociálních skupin. Popularitě tohoto projektu každoročně napomáhají také zvukná jména, která neméně proslulá světová díla reprodukuji. Letos si zájemci mohli na vlastní uši poslechnout například bratry Hádkovy, Igora Bareše, Báru Hrzánovou, Jana Potměšila nebo Ladislava Freje.

## Život i nádraží by měly být barevné

O přebarvení drážní budovy na zastávce Praha-Smíchov Na Knížecí (původně sloužila jako zázemí pro stavitele metra) se postaral generální partner Noci literatury, společnost BARVY A LAKY HOSTIVAŘ. Z nenápadného domku se během čtyř dní práce stalo skoro umělecké dílo, však také výzdobu vytvořily street-artové skupiny Tron, Pasta, X-dog a Obik. V souvislosti se změnou „image“ smíchovské zastávky jsme požádali ředitele firmy BARVY A LAKY TELURIA (dceřiná společnost generálního partnera) Jakuba Nolla o krátký rozhovor.



### Kolik barvy je potřeba, aby se vyzdobila jedna pražská zastávka?

Spotřeba barvy závisí na druhu fasádní barvy a velikosti objektu. Průměrná vydatnost je 3 kg/m² na dvě vrstvy nátěru. Před samotným nanášením fasádní barvy je potřeba povrch zpevnit penetrací, které se spotřebuje o,15 kg/m². Na výzdobu zastávky Praha-Smíchov Na Knížecí dodala naše společnost 50 kg fasádní barvy, tedy asi 60 litrů. Život by měl být barevný a nádraží, kde se denně vystřídají stovky pasažérů, by mohla být veselá. Člověk na cestách má čas k přemýšlení a často relaxuje sledováním okolí.

### Kolik barvy z vaší firmy se každý rok u nás použije?

Naše společnost ročně vyrobí téměř 15 tisíc tun nátěrových hmot, z čehož je většina určena pro Českou republiku. Exportu jasně vévodí Slovensko, ale vyvážíme i do Polska, Moldávie, Litvy, Chorvatska a dalších evropských států.

### O co je na trhu největší zájem?

Vedle tradiční bílé je v posledních letech zájem o teplé barvy v odstínech žluté a oranžové. Poptávku však hodnotě stále potkáváme nevzhledné vagony i mašinky, které by si zasloužily nový kabát.

### Existují nějaké barvy speciálně určené pro oblast železnice?

Ano, železnice jsou speciálním odvětvím z hlediska použití a kvality nátěrových hmot. Železnice mají své normy a všechny barvy musejí plnit stanovené podmínky. Většinou jsou barvy vyvíjeny a testovány pro konkrétní účel. Například barvy na soukoll reagují na překročení určité teploty změnou odstínu.

### Jak se vám líbí korporátní nátěr vozidel Českých drah?

V současné době je proti minulosti vidět velký pokrok v barevném provedení vozidel Českých drah. Navzdory tomu ještě stále potkáváme nevzhledné vagony i mašinky, které by si zasloužily nový kabát. PETRA JUNGWIRTHOVÁ



## NOC LITERATURY

Projekt představuje literární happening, který se letos konal již šesté, a to ve dvaceti městech šestnácti států. Akce v Praze probíhala 16. května od 18 do 23 hodin. Organizátorem byla společnost Česká centra ve spolupráci s pražským sdružením evropských kulturních institutů sítě EUNIC (European Union National Institutes for Culture) a kulturními odděleními zahraničních velvyslanectví. Mezi partnery akce patřily i České dráhy, přesněji KCOD Praha.

### Streetoví umělci se vyřádili

Ještě než se úderem osmnácté hodiny v Praze 5 otevřely knihy, bylo potřeba připravit prostory pro posluchače, kterých jsou každoročně stovky. Ti nevytrvalejší zvládnou během večera obejít velkou část z celkem patnácti produkcí, protože byly nedaleko od sebe, a každou půlhodinku se tak ocitnout ve zcela jiném světě. V případě zastávky Na Knížecí to platí dvojnásob, protože její budova díky jednomu ze sponzorů akce – firmě BARVY A LAKY HOSTIVAŘ – získala výjimečné a nezaměnitelné vzezření.

Na tuctové fasádě se před zahájením Noci literatury v dobrém smyslu slova vyřádili streetoví umělci. Během čtyř dní se z fadní budovy stalo místo, kde se při čekání na vlak určitě cestující nudit nebudou, neboť příběhů, které sice nikdo nevypráví, ale jsou ukryty v každé malbě přímo na budově, je několik. Noc literatury tak vlastně pokračuje na železniční zastávce dál, jen místo poslechu se musíte dívat.

VÁCLAV RUBEŠ

# V Přerově dokážou téměř zázraky nejen na CityElefantech

V přerovském pracovišti DPOV se zaměřují především na údržbu hnacích vozidel Českých drah a ČD Cargo. Opravují tu zejména CityElefanty a elektrické lokomotivy, ke kterým za čas přibudou i jednotky řady 460.



**REINKARNACE.** Oprava celého CityElefantu může trvat až 4 měsíce. Vyvazovací opravu tu zvládnou za 63 dní. FOTO AUTOR (4X)

Na konci dubna se v přerovských dílnách DPOV nacházel poškozený CityElefant 471.025 z bohumínské jednotky DKV Olomouc. Tato jednotka loni nešťastnou náhodou vypadla z tratě v odbočce Odry mezi ostravskými stanicemi Svinov a Vítkovice. Jednalo se o dost kuriózní nehodu, kdy celá jednotka špatným najetím na kusou kolej prorazila zábranu a jela takzvaně po břichu po hlíně několik desítek metrů, než zastavila. Poškodily se tím značně jak spodky, tak i podvozky všech tří vozů jednotky. Navíc vznikla v jednom voze díra v podlaze. Asi není třeba dodávat, že v Přerově si s výše zmíněnými škodami dokázali poradit. Na CityElefanty se tu dokonce specializují. Letos navíc společnost DPOV vysoutěžila na příští čtyři

roky i provádění hlavních oprav na dvaceti jednotkách řady 460, tedy starších vysokopodlažních pantografech, které jsou v provozu především na severní a střední Moravě.

## I nová vozidla potřebují péči

„Na jednotkách CityElefant řady 471 z Čech i Moravy provádíme vyvazovací opravy a zároveň je i modernizujeme,“ říká Petr Sovadina z přerovského DPOV. „Oprava celého CityElefantu tak může trvat až čtyři měsíce. Běžně ale provádíme vyvazovací opravy, které trvají 63 dní. Při nich se provede repase podvozku a celého spodku vozidla. Součástí je i běžná údržba interiéru včetně informačních a řídicích systémů. Mimo to se na jednotkách provádí řada mo-

dernizací, a to i přesto, že jde o relativně o nová vozidla,“ dodává Sovadina.

Malými modernizacemi se myslí například úprava kompresorů nebo dosazení přepínače brzdíče nouzového provozu. Jako příklad může posloužit přemostění záchranné brzdy u dvaceti jednotek, které tímto zařízením původně nebyly vybaveny. „Strojvedoucí z ovládacího pultu na stanovišti může překlenout strženou záchrannou brzdou další jízdu vpřed. Tento postup se použije pouze v místech nebezpečných pro cestující, jako jsou například tunely nebo vysoké mosty. Možná se někdo zeptá, proč jedna série CityElefantů přemostění neměla. Odpověď je jednoduchá – povinnost jeho instalace platí až od roku 2006. Jde o jednu z největších a nekomplikovanějších moder-



**PŘED DOKONČENÍM.** Lokomotiva právě čeká na nástřik vrchním lakem.



**NÁHRADNÍ DÍLY.** Vyvazovací opravy tvoří důležitou část zdejších činností.

nizací, kterou jsme zatím na CityElefantech realizovali,“ vysvětluje Sovadina.

A že si někteří strojvedoucí stěžují na hlavní jízdní páku u CityElefantů? Podle Petra Sovadiny je všechno v lidech. „Pokud strojvedoucí nepoužívají přístroje na lokomotivě s ohleduplností a citem, tak se může stát, že díky své neukáznělosti třeba vyrvou hlavní jízdní páku a pak jízda vlaku nedobrovolně skončí. Takové poškozené stroje jsem osobně párkrát viděl a chtěl bych proto apelovat na slušný přístup k lokomotivám či elektrickým jednotkám. Myslím si, že nejen lidé, ale i stroje potřebují dobré zacházení. Už podle stavu stanoviště totiž leckdy poznáme, jací strojvedoucí na stroji jezdí a také jak se k nim chovají.“

## Dokážou i zvýšit rychlost

A jaká další kolejová vozidla nejčastěji v Přerově opravují? Podle Ivana Klímy, vedoucího oddělení projektového řízení zakázek, jsou to elektrické lokomotivy Banány řady 151 či Peršingy řad 362 a 363. „Opravujeme vozidla jak Českých drah, tak ČD Cargo, ale pochopitelně i stroje soukromých dopravců a vybrané lokomotivy provozované v sousedním Polsku,“ říká Ivan Klíma, vedoucí oddělení projektového řízení zakázek. „Základem jsou – podobně jako u CityElefantů – vy-

vazovací a hlavní opravy včetně nového nalakování podle korporátního vzoru. Samostatnou kapitolou jsou přestavby dvousystémových elektrických lokomotiv řady 363 na řadu 362, kde zvyšujeme rychlost na 140 km/h. Provádíme i řadu změn schváleného stavu, což je pro vysvětlení například montáž mobilního zabezpečovacího zařízení LS 90 či elektrických rychloměrů, tříbodového čelního osvětlení trakčních vozidel nebo úpravy stanovišť strojvedoucích.“

Vyvazovací oprava elektrických lokomotiv trvá od jednoho do dvou měsíců, a to podle typu vozidla. „Pokud si i u nás zákazník objedná opravu stanoviště, tak jeho rozebrání, vyčištění, výměna spínacích, signalizačních a světelných prvků trvá maximálně 7 až 10 kalendářních dní. Naši zaměstnanci jsou šikovni a mají různé specializace. Máme tu třeba pracoviště elektroniků, kteří se zaměřují na elektronické systémy v lokomotivách. Elektromechanici zase opravují stanoviště. Proto pro nás není problém stanovené termíny oprav dodržet,“ dodává Klíma.

**MARTIN HARÁK**

**ČD DPOV**  
Člen Skupiny ČD



**PROFESIONÁLOVÉ.** Zaměstnanci DPOV za svou práci ručí dobrým jménem.

## HLAVNÍ ČINNOSTI V DPOV PŘEROV

Vyvazovací opravy vybraných elektrických železničních kolejových vozidel, jako jsou řady 130, 151, 362, 363 či 471. (Pro Polsko navíc modernizované řady 141, 181 a 182.) Nově také opravy řady 460.

Modernizace či změny schváleného stavu v rámci vyvazovacích oprav nebo jako samostatné zakázky podle schválené dokumentace.

Pravidelná údržba hnacích vozidel provozovaných u ČD a ČD Cargo a údržba hnacích vozidel řad 141, 181 a 182 provozovaných v Polsku. Povrchové úpravy skříní kolejových vozidel.

# Designový odvážlivec z Polska prochází testovací zátěží

→ Pokračování ze strany 1

## Časový plán zkoušek je nabitý

Předpokládaný termín nasazení jednotek do zkušební provozu s cestujícími, který je naplánován na září letošního roku, znamená, že zkušební a schvalovací proces LINK II bude končit v srpnu. „Zatím jde vše podle předpokladů, i když je časový plán zkoušek dost nabitý. Ale na schválení podobného vozidla – jednotky řady 861 pro ZSSK – jsme loni měli pouhých 50 dní, během kterých jsme zvládli kompletní zkoušky a schválení do provozu. Polská jednotka je vozidlo na evropské úrovni a žádné zásadní komplikace neočekáváme,“ hodnotí Vratislav Šuk dosavadní zkušenosti s novou jednotkou. Zaměstnanci VUZ, kteří jsou spolu s polskou posádkou prakticky denně na palubě, si chválí její dynamické vlastnosti díky dvouagregátové koncepci a také příjemně klidné chodové vlastnosti.



**NA OKRUHU.** Zkoušky u Velimi budou probíhat až do srpna.

FOTO AUTOR

## TECHNICKÉ ÚDAJE

- **Výrobce:** PESA Bydgoszcz
- **Výkon retardéru:** 2 x 350 kW
- **Počet míst k sezení:** 120
- **Maximální rychlost:** 120 km/h
- **Uspořádání pojezdu:** B'2'B'
- **Hnací agregát:** 2 x MTU 6H, každý o výkonu 390 kW
- **Otáčky:** 1 800 min<sup>-1</sup>
- **Převodovka:** Šestistupňová ZF EcoLife s retardérem
- **Přenos výkonu:** hydromechanický
- **Délka přes spřáhla:** 43 730 mm
- **Šířka:** 2 900 mm
- **Výška:** 4 185 mm
- **Služební hmotnost:** 84 t

Z technického hlediska je motorová jednotka ČD řady 844 dvoudílná, částečně nízkopodlažní drážní vozidlo lehké stavby s hydromechanickým přenosem výkonu. Skříní je uložena na třech podvozcích, z nichž oba krajní jsou hnací a prostřední, běžný podvozek typu Jacobs, je společný pro oba díly jednotky. Vozové skříně tvoří ocelové svařence.

Polské vozidlo disponuje velkoprostorovými oddíly pro cestující první a druhé třídy. V nízkopodlažní části se nachází víceúčelový oddíl a WC upravené pro tělesně postižené osoby na invalidním vozíku. Ve víceúčelovém prostoru se nacházejí dvě místa pro tělesně postižené osoby na vozíku nebo pět míst pro jízdní kola. Vozidlo je určeno k osobní dopravě na regionálních a celostátních tratích a síti TEN se střední vzdáleností zastávek 4 km a celkovou jízdní dobou vlaku do tří hodin.

**VÁCLAV RUBEŠ**

# Dostupné pouze v tištěné podobě

6

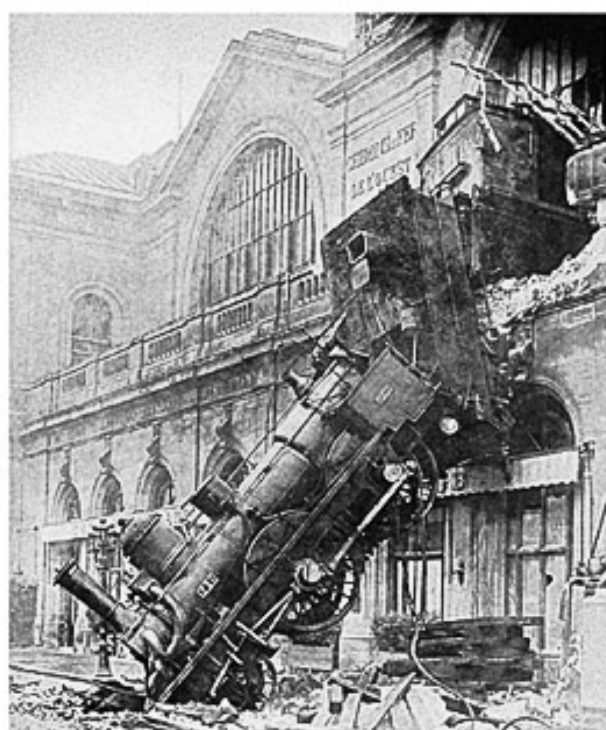
TÉMA

## Evropské vlakové zabezpečovače

### Dlouhá a trnitá cesta k ETCS

Ke spojití národních systémů vlakových zabezpečovačů nám nestačí ani prsty obou rukou. V jejich historickém vývoji se ne všechny železnice vydaly stejným směrem. Právě proto se do rodiny zemi, kde se zavádí evropský ETCS (European Train Control System), řadí i Česká republika.

Sukcesy evropské železnice jsou v posledních letech velmi výrazné. V rámci evropské unie se uskutečňuje projekt Evropského vlakového zabezpečovače ETCS (European Train Control System). Tento systém je určen k zajištění bezpečnosti provozu vlakové dopravy na evropské železnici. V rámci projektu ETCS se uskutečňuje vývoj a zavedení evropského vlakového zabezpečovače, který bude schopen fungovat na všech evropských železnici. Tento systém je určen k zajištění bezpečnosti provozu vlakové dopravy na evropské železnici. V rámci projektu ETCS se uskutečňuje vývoj a zavedení evropského vlakového zabezpečovače, který bude schopen fungovat na všech evropských železnici.



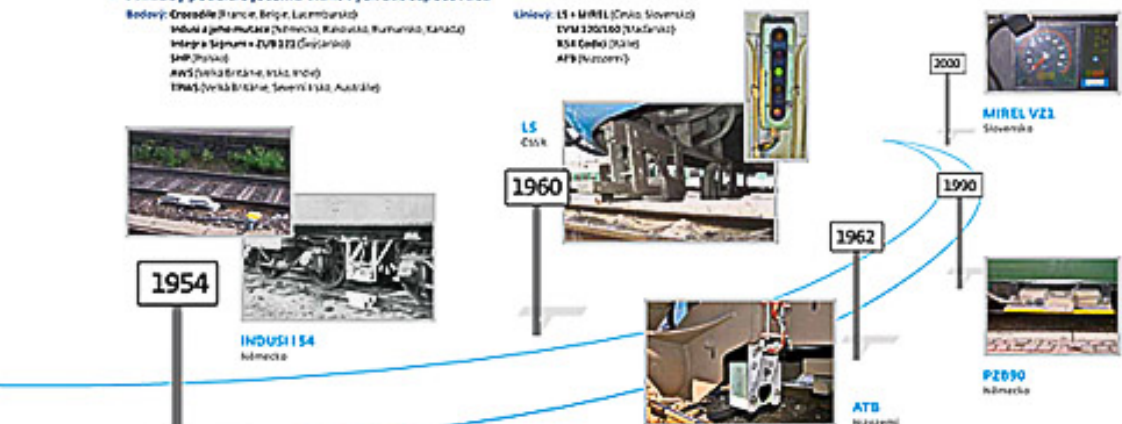
Historie. Evropské vlakové zabezpečovače. Vlevo: První evropské vlakové zabezpečovače. Vpravo: První evropské vlakové zabezpečovače.

Jak byl čas od Krokodýla po ETCS



Jedním z prvních kroků bylo vytvoření evropského vlakového zabezpečovače. Tento systém je určen k zajištění bezpečnosti provozu vlakové dopravy na evropské železnici. V rámci projektu ETCS se uskutečňuje vývoj a zavedení evropského vlakového zabezpečovače, který bude schopen fungovat na všech evropských železnici.

Přehled použitých systémů vlakových zabezpečovačů



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

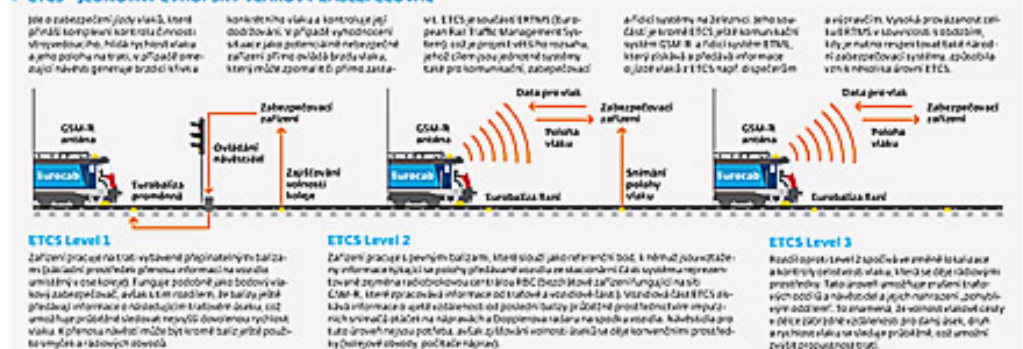
Připravujeme



TÉMA

7

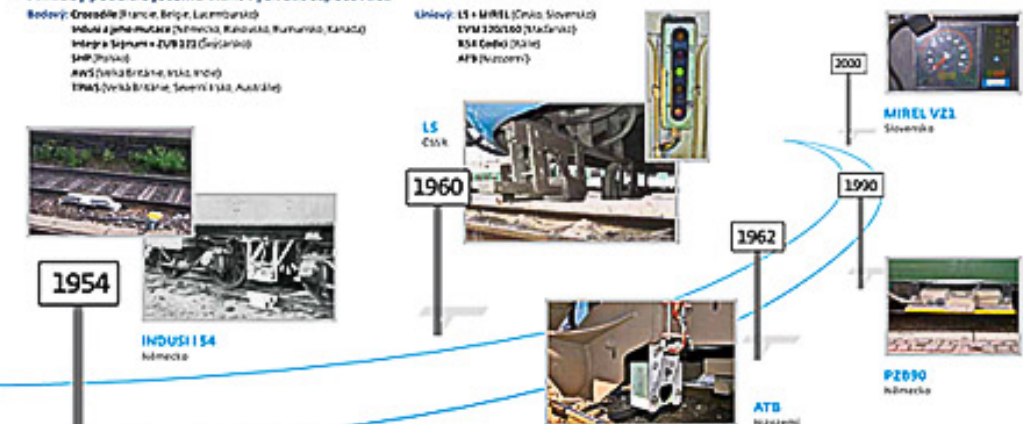
ETCS - JEDNOTNÝ EVROPSKÝ VLAKOVÝ ZABEZPEČOVAČ



RYCHLEJ. Moderní vlakové zabezpečovače jsou zajištěny rychlostí.

Moderní vlakové zabezpečovače jsou zajištěny rychlostí. Tento systém je určen k zajištění bezpečnosti provozu vlakové dopravy na evropské železnici. V rámci projektu ETCS se uskutečňuje vývoj a zavedení evropského vlakového zabezpečovače, který bude schopen fungovat na všech evropských železnici.

Přehled použitých systémů vlakových zabezpečovačů



# Nechce se vám šlapat do kopce? Půjčte si drážní elektrokoło

V západních Čechách vyšli zaměstnanci Krajského centra osobní dopravy vstříc výletníkům bez vlastního bicyklu. Kromě standardních služeb cyklopůjčoven ČD vám zde totiž pronajmou elektrokoło. Novinku si lze vyzkoušet v Mariánských Lázních a Karlových Varech.

Víte, co je to elektrokoło? Když nás železničáři z KCOD Karlovy Vary pozvali na představení této dopravní zajímavosti, kterou si můžete vypůjčit na zdejších nádražích, představovali jsme si bicykl o rozměrech motorky, který za sebou ve vozíku povleče baterie o velikosti nákladního vagonu. Ale chyba lávky! Od běžného jízdního kola elektrokoło na první pohled ani nerozeznáte. Dramatický rozdíl ale pocítíte při jízdě samotně.

## Na rovině motor stačí na 100 km

S nápadem nabídnout v cyklopůjčovnách Českých drah kola, které sníží vynaloženou energii jezdce elektrickým pohonem, přišel ředitel KCOD Karlovy Vary Vladimír Omelka. „Zdejší terén je veskrze kopcovitý. Například na vrchol Kladská vede cesta neustálým stoupáním v délce 10 km. Chtěli jsme umožnit i méně zdatným cyklistům vydat se na tento jinak náročný výlet. Tip jsem dostal od souseda, který si elektrokoło pořídil a vychvaloval si je. Sám jsem si ho vyzkoušel a byl jsem příjemně překvapen, a tak bylo rozhodnuto,“ říká ředitel.

A jak tedy elektrokoło funguje? Baterie umístěná na rámu pod sedlem pohání



**SLUŽBA CESTUJÍCÍM.** Na Karlovarsku vám jako jediní v rámci ČD Bike půjčí jízdní kolo s elektrickým pohonem. FOTO AUTOR

elektromotor v náboji zadního kola. Ten může pracovat v šesti stupních asistence, což znamená, že elektropohon sice šlapání na pedál zcela nenahradí, ale výrazně sníží cyklistovu námahu. Výdrž baterie je přímo závislá na poměru hmotnosti

jezdce, náročnosti zdolávaného terénu (jízdá do kopce či po rovině) a volbě stupně asistence. „Elektrokoło je dimenzováno na hmotnost 120 kg. Tuto únosnost mohou potvrdit, neboť přesně tolik jsem vážil já, když jsem začal první kus zají-

dět,“ směje se Vladimír Omelka. Při rozumném využívání asistence není problém vystačit s energií i na 100 km jízdy po rovinnatě cyklostezce, při provozu v náročném terénu se ujetá vzdálenost zkrátí zhruba na polovinu. Poté je cyklista od-

kázán jen na energii svého svalstva až do opětovného nabití baterie síťovou nabíječkou, která je na přání zapůjčována společně s elektrokołem.

## Půl tisícovky zájemců ročně

KCOD Karlovy Vary nakoupilo s finančním příspěvkem Karlovarského kraje, který je partnerem projektu, čtyři elektrokoła. Všechna jsou zájemcům plně k dispozici od začátku sezony, dvě mají svůj domov v Mariánských Lázních a dvě jsou k zapůjčení ve stanici Karlovy Vary dolní nádraží. Západočeši se tímto krokem stali nejen prvním krajem, kde České dráhy ve svých cyklopůjčovnách nabízejí elektrokoła, ale úspěšně rozšiřují služby cyklopůjčoven, které zde zahájily provoz loni. Bilance loňského roku skončila s velice slušným výsledkem, bezmála půl tisíce zápujček.

„Již v předchozí turistické sezoně jsme registrovali velký zájem o zápujčky kol nejen v Sokolově, Mariánských Lázních, Chebu a Karlových Varech, kde jsme půjčovny loni nově otevřeli, ale i v Lokti a Františkových Lázních. Novinkou letošní sezony jsou proto nejen elektrokoła, ale i rozšíření o tato dvě místa a navýšení počtu bicyklů k zapůjčení ze 30 na celkem 40 kusů kvalitních kol,“ vysvětluje Vladimír Omelka. Ve srovnání s obyčejným kolem je zápujčení elektrokoła pochopitelně dražší. Pro zákaznika bez In-karty stojí jeden den 360 korun, zatímco za běžné kolo je třeba zaplatit 200 korun na den. Zájemce s In-kartou či kartou EgroNet musí počítat s částkou 290 korun za elektrokoło nebo 150 korun za kolo obyčejné. Takže vzhůru do sedel!

**VÁCLAV RUBEŠ**

INZERCE



**ČD travel, s.r.o.**, Na Příkopě 31, tel. 972 243 051–55. E-mail: obch@cdtravel.cz, lazne@cdtravel.cz, web: www.cdtravel.cz. Pobočky: Praha hl. nádraží 972 241 861, Brno hl. nádraží 972 625 874, provozní doba: pondělí–pátek 9.00–17.00 h



**Česká republika**

## Lázně Libverda (hotel Nový Dům, penzion Haná, penzion Vodolčba)

AKČNÍ NABÍDKA „POHYBOVKY“, objednávky pouze do 30. 6. 2012 za akční cenu  
Cena: 5 940 Kč/os./pobyt, dříve 9 940 Kč/os., sleva 40 %, ubytování ve dvoulůžkovém pokoji s příslušenstvím na 5 nocí. Cena zahrnuje: 5x polopenzi, 1x lékařskou vstupní prohlídku, 1x kontrolu lékařem během pobytu, 15 léčebných procedur, individuální fyzioterapii.



**Česká republika**

## Karlovy Vary – penzion Fan \*\*\*

AKČNÍ NABÍDKA: JARNÍ RELAX PRO DVA 1. 5.–29. 6. 2012  
Cena: 2 665 Kč/osoba. Pokoje mají vlastní sociální zařízení, bonus internet a parkování zdarma. Cena zahrnuje: 3x ubytování, 1x klasickou masáž, 1x relaxaci v solné jeskyni, 1x infrasaunu, 1x vstup do bazénového komplexu, 1x romantickou koupel Sissi v minerální vodě, 1x vstupenku do muzea Becherovky (45min. prohlídka s průvodcem a ochutnávkou).



**Česká republika**

## Luhačovice – wellness hotel Pohoda \*\*\*\*

LAST MOMENT – MINIRELAX, termín: 27. 5.–24. 6. 2012  
Cena: 4 750 Kč/os., ubytování ve dvoulůžkovém pokoji s vlast. soc. zařízením, TV/SAT, wi-fi, telefon. Cena zahrnuje: uvítací přípitek, 4x ubytování, 4x polopenzi, 1x bylinkovou relaxační koupel se zábalením, 1x perličkovou koupel se zábalením, 2x aromaterapeutickou masáž za 4 šňej, 1x infračervenou kabinu, volný vstup do wellness (bazén, saunový svět).



**Česká republika**

## Konstantinovy Lázně

VITAL VÍKEND 1. 5.–31. 10. 2012

Cena: 1 900 Kč/os./pobyt.

Cena zahrnuje: 2x ubytování s polopenzí, 1x aroma masáž, 2x základní vstup do wellness centra Konstantin na 2 hodiny denně, 1x solnou jeskyni, lázeňský poplatek.



**Slovensko**

## Piešťany – hotel Park \*\*\* (pobyt pro seniory 55+)

AKČNÍ CENA: 5 620 Kč/7 370 Kč 5 nocí/7nocí s polopenzí v termínu: 29. 4.–1. 7. 2012/2. 9.–28. 10. 2012. Cena zahrnuje: orientační vyšetření lékaře, 1x klasickou masáž částecí, 1x parafango zábal (bahno + parafin) nebo 1x individuální léčebný tělocvik s fyzioterapeutkou, 2x oxygenoterapii s vitamínovým nápojem, volný vstup do krytého bazénu s vířivkou a vodními atrakcemi, volný vstup do fitness, denně šálek kávy a dezert, župan, večerní zábavu při živé muzice podle programu, fit program (podle nabídky hotelu).



**Slovenská republika**

## Lázně Sliač – LD Palace \*\*\*

Termín: 1. 5.–31. 10. 2012  
Lázeňský benefit – zkrácený: cena 2 950 Kč/os.; čtvrtek–neděle: 3 noci, 3x polopenze, balneo-rehabilitační program 8 léčebných procedur. Lázeňský benefit – klasik: cena 5 890 Kč/os.; pobyty pondělí–neděle: 6 nocí, 6x polopenze, balneo-rehabilitační program 17 léčebných procedur. NAVÍC BONUS: 1x vstup na letní termální koupaliště, 1x vstup na aquaprogram /1 hodina – rehabilitační bazén, voda 31 °C.

# Při stavbě koridorů dohánějí Slováci zpoždění

Výstavba železničních koridorů na území Slovenska oficiálně začala v roce 1994. Pokud se ale podíváme na jejich současný stav, výsledky jsou – zvláště při srovnání s Českou republikou – nedostatečné. Zatím stojí jen sedmina koridorů. Stavební práce se ovšem rozeběhly rychlejším tempem a zpoždění se má v příštích letech dohnat.

Přes území Slovenska procházejí celkem tři železniční koridory. Mají označení jako IV., V. a VI. Nejvýznamnější je určitě ten V., který má protnout území republiky od západu na východ, od Bratislavy přes Žilinu, Košice až po státní hranici v Čiernej nad Tisou. Jenže stavební práce probíhají pouze mezi Bratislavou a Žilinou. V současnosti se stroje a dělníci zvolna blíží k Púchovu.

## Většinu nákladů hradí Evropa

Navzdory tomu, že Evropská unie projekty na rozvoj železniční infrastruktury financuje z 50 až 85 procent, Slovensko výrazně zaostává za svými sousedy. Zmodernizováno bylo pouhých 111 km tratí (z toho 92 km na V. koridoru), což představuje 14 procent naplánovaných koridorových tratí. Je již dokončena obnova tratě mezi stanicí Bratislava-Rača a Novým Mestom nad Váhom. Dokončený je i 18,9 km dlouhý úsek Žilina – Krásno nad Kysucou, který tvoří část VI. koridoru směrem k státní hranici s Polskem. V poslední době se však blíží na lepší časy. V návrhu programu modernizace a rozvoje železniční infrastruktury na roky 2011 až 2015 se počítá s obnovou dalších 87 km tratí na V. a VI. koridoru. V rozpočtu rezortu dopravy bylo pro ŽSR v roce 2011 určeno na modernizační projekty přes 331 milionů eur, z toho evropské zdroje přes Operační program Doprava tvořily 217,4 milionu eur a spolufinancování z vlastních zdrojů 38,4 milionu eur. Na rok 2012 má státní správce železniční infrastruktury na tyto účely získat 379,4 milionu eur, přičemž prostředky EU mají dosáhnout 276,7 milionu.

## JAK SE STAVÍ

Železniční koridory mají zajistit Slovensku lepší přístupnost k síti TEN-T a dopravní síti sousedních států. Stavby mají po koridorizaci splnit všechny požadavky na zajištění interoperability Evropského železničního systému. Nejvyšší rychlost má být 160 km/h. Za samozřejmost se považuje zabezpečení mimoúrovňového přístupu cestujících k nástupišti a odstranění úrovňového křížení pozemních komunikací s tratí. Modernizují se i budovy a zastávky, nepotřebné objekty se bourají.



**INFRASTRUKTURA.** Ani mezi Bratislavou a Kúty se koridorová trať ještě nezačala budovat.

FOTO MARTIN HARÁK

## Kudy povedou koridory



## Modernizace jen na severozápadě?

Momentálně se pracuje na 54 km tratí, a to v úsecích Nové Mesto nad Váhom – Trenčín-Zlatovce a Trenčianska Teplá – Beluša. Připravuje se také modernizace úseku Beluša – Púchov, kde je zatím podepsaná smlouva mezi zhotoviteli a zadavateli. Při stavbě bude zrušena stanice Beluša a nahrazena zastávkou v nové poloze. Rozsáhlou změnou projde i stanice Púchov. Naopak modernizace úse-

ku Zlatovce – Trenčianska Teplá v délce 12 km stojí z důvodu soudních sporů mezi ŽSR a dvěma stavebními firmami (Skan-ska a TSS Grade), které poskytly nejnížší cenu ve veřejné soutěži. V případě modernizace koridorových úseků Považská Teplá – Žilina a propojení koridorů úseku Bratislava predmestie – Bratislava-Petržalka probíhá soutěž na zhotovitele.

Do konce programového období na čerpání eurofondů v roce 2013 budou prý obnovené úseky železnice představovat

19,8 procenta celkové plánované délky modernizace koridorů. I kdyby se tak stalo o rok či dva později, bude to úspěch. Modernizace dalšího úseku V. koridoru od Žiliny do Košic a dále do Čiernej nad Tisou je ovšem problematická. Zatím se jen připravují projektové dokumentace. Pokud zde nastane zpoždění nebo se stavby nezrealizují, dostane slovenská železniční doprava velkou ránu. Při očekávání prudkého nárůstu výměny zboží mezi Evropou a Asií (zejména Ruskem a Čínou) by to byla fatální chyba.

**GABRIEL KORCSMÁROS**  
S přispěním Petra Štáhlavského

# Jaké vlaky projedou Gotthardským tunelem

Švýcarské železnice SBB vypsalý mezinárodní soutěž na dodávku 29 nových vysokorychlostních vlaků v hodnotě 800 milionů švýcarských franků. Tyto soupravy jsou určeny především pro vysokorychlostní spojení novým základovým Gotthardským a Ceneri tunelem mezi severem a jihem Švýcarska. První jednotky mají být uvedeny do provozu v závěru roku 2017.

## Přímo přes Alpy a bez stoupání

Na rozdíl od dosavadních jednopodlažních jednotek SBB typu RABDe 500 ICN a Pendolin ETR 470 a 610 pro spojení Švýcarska a Itálie půjde o vlaky bez aktivního naklápění vozové skříně a novinkou bude také maximální rychlost až 249 km/h. Švýcaři dosud disponovali soupravami pro rychlost jen do 200 km/h. Příčinou této volby je nová vysokorychlostní trať vybudovaná v souvislosti se základovými tunely pro rychlost až 250

km/h. Hlavní časová úspora tak vzniká překonáním Alp po přímé, rychlé a krátké trati oproti více než sto let staré horské železnici s velkým stoupáním, ale především s oblouky o malých poloměrech, u kterých se investice do naklápací technologie vyplatila. U vysokorychlostní tratě by další náklady do naklápacího systému již nepřinesly výrazné časové úspory.

## Kapacitu míst zvýší o sedmdesát procent

Nové jednotky o délce 400 metrů mají nabídnout až o 70 procent více míst než dosavadní soupravy ETR 470, které mají délku jen 230 metrů. Navíc mají být konstruované pro mezistátní provoz a umožnit SBB provoz přímých rychlých vlaků mezi důležitými centry v Německu na severu Alp a v Itálii na



FOTO AUTOR

Dosavadní soupravy ETR 470 mají u SBB skončit do konce roku 2014.

jižním úpatí velehor. Cestující mají mít v soupravě k dispozici restaurační vůz a speciální zóny vyhrazené pro rodiny s dětmi. Naopak v klidových zónách usednou ti, kteří nechtějí být během

cesty rušení mobilními telefony nebo pipajícími počítači. Pohodlné využití notebooků v ostatních částech soupravy umožní jak zesilovač signálu mobilních telefonů a přístup k internetu, tak elektrické zásuvky pro jejich napájení. Vnější i vnitřní informační systém včetně rezervace má být elektronický.

Společnost SBB tak v příštích letech výrazně zlepší komfort a rychlost dopravy na severo-jihní ose a také na dalších tratích. Kromě těchto vysokorychlostních souprav probíhá výroba také 59 nových patrových jednotek pro dálkovou dopravu a zároveň by měly být v roce 2014 vyřazeny nejstarší a poruchová Pendolina řady ETR 470. Každoročně tak SBB vloží do nákupu nových vlaků okolo jedné miliardy švýcarských franků.

**PETER ŠTÁHLAVSKÝ**

## KRÁTCE

### ŠVÝCARSKO

## SBB přepravují skoro milion lidí denně

Za celý loňský rok přepravila společnost SBB 356 milionů cestujících, což znamená 977 tisíc každý den. To je o 2,7 procenta více než v roce 2010. Co se týče přepravního výkonu, ten dosáhl úrovně 17,7 miliardy osobokilometrů, což znamená nárůst o 1,3 procenta. Přesnost švýcarských vlaků se loni zvýšila z 87 na 90 procent (zpoždění do tří minut). Náklady činily podle oficiálních čísel 7,5 miliardy franků, tržby přes 8 miliard. Úhrady ve veřejném zájmu dosáhly téměř 3 miliard.

### NĚMECKO

## Investují 375 milionů do regionálních vlaků

Německý dopravce Deutsche Bahn uzavřel tři nové kontrakty na dodávku moderních regionálních vozidel s rychlostí až 160 km/h. Firma Bombardier má dodat 16 čtyřvozových patrových elektrických jednotek v hodnotě 160 milionů eur pro tratě Kiel – Hamburk a Flensburg – Hamburk. Firma Stadler vyrobí pro DB 14 jednotek v hodnotě 75 milionů eur pro linku RE 42 Münster – Essen – Mönchengladbach a do třetice společnost Alstom 28 elektrických jednotek v hodnotě 140 milionů eur pro linky S 5 Dortmund – Hagen a S 8 Hagen – Mönchengladbach. Všechny nové vlaky mají jezdit od prosince 2014.

### RUSKO

## Spánek na kolejích s výměnou podvozku

Vídeňský podnik firmy Siemens zkompletoval první ze dvou set lůžkových vozů, které Ruské železnice objednaly v roce 2009 pro použití na tratích západní Evropy. U vozů navržených pro rychlost 200 km/h se počítá s výměnou podvozků během stání při změně rozchodu kolejí. Výrobní podnik Tver společnosti TMH bude vyrábět podvozky pro rozchod 1 520 mm a provádět i některé montážní práce.

### SLOVENSKO

## Nový ministr horuje za holdingovou strukturu

Nový ministr dopravy Ján Počiatek (Smer-SD) oznámil, že bude usilovat o ozdravení všech tří státních železničních společností na Slovensku. V zájmu státu je oddlužení celého železničního sektoru a toho se lépe dosáhne v případě, že všechny subjekty budou navzájem propojeny. V holdingové struktuře by se podle něj lépe řídily ozdravné procesy a odpadly by i nesmyslné situace, kdy železniční podniky jeden na druhém parazitují.

### EVROPSKÁ UNIE

## Jak snížit hluk? Modernějším vozidlem

Výbor Evropského parlamentu pro dopravu zveřejnil na svých webových stránkách studii s názvem Snížování hlukového znečištění železnic (Reducing Railway Noise Pollution). Poslanci jednoznačně doporučili jako opatření pro snížování hlukové zátěže nasazení modernějších kolejových vozidel. Členské státy EU byly rovněž vyzvány, aby identifikovaly, kde a jak jsou hlukové limity na železnici přesahovány, a připravily národní akční plány, a to nejdéle do konce července roku 2013.

### POLSKO

## Otukávání čínské firmy pro montáž vozů

Nákladní dopravce PKP Cargo vyhodnotí první skupinu tří vozů, které by měly být dodány čínským podnikem CNR Corp. Pokud vozy čínské výroby obdrží osvědčení, že vyhovují polským normám, bude dodáno dalších 17 vozidel. Výsledky těchto zkoušek pomohou dopravci při rozhodování, zda prostřednictvím polsko-čínského podniku zřídí závod pro montáž vagonů ve Štětíně. Zařízení by montovalo vozy tak, aby vyhovovaly vlastním požadavkům operátora i jiným evropským zákazníkům, kteří používají součásti dodané z Číny. Tento záměr byl již zveřejněn v roce 2010, ale dosud nerealizován. **(Pešť, gak, mez, acrí)**

## POŠTA

## Za nalezený batoh odmítla peníze

Dovolte mi, abych vyjádřil velký dík zaměstnankyni Českých drah. Bohužel mi nesdělila své jméno. Tato poctivá dáma mi nezištně pomohla v situaci, která se může stát každému z nás. Jel jsem 3. února s několika zavazadly spojem R 837 z Brna a přestupoval jsem ve Vyškově na vlak do Nezamyslic. V osobním vlaku (Os 4085) jsem s hrůzou zjistil, že mi chybí jeden batůžek, kde jsem měl dost velkou částku peněz, boty a nějaké oblečení – jel jsem totiž na ples. Ihned jsem se obrátil na výše uvedenou dámu, které si ode mě vzala číslo a slíbila, že se pokusí udělat vše pro to, aby se batoh našel.

Nevím, komu všemu musela zavolat, ale tipuji, že minimálně vlakovému doprovodu toho rychlíku, aby se podíval, jestli někde není jeden bezprizorní batoh. A potom také někomu, kdo jí ten batoh dovezl z Ostravy (nebo Bohumína) do Přerova, kde si ho ona dáma vyzvedla, aby mi ho ještě ten den v Nezamyslicích předala. Ani nevíte, jak jsem byl šťastný! I když paní mě trochu „naštvala“, protože nepřijala ani finanční obnos, který jsem jí jako nálezné vnucoval, a dokonce ani velkou čokoládu. Kdyby takových poctivých a skromných lidí bylo více!

FRANTIŠEK KUBEŠ

## Kremák napříč Valašskem

Krásné slunečné počasí vyálalo první květnovou neděli spousty návštěvníků na projížďku parním vlakem, který se vydal na svou pouť z malebného městečka Rožnov pod Radhoštěm do Brumova. Vlak vyjel v osm ráno přes Valašské Meziříčí, Vsetín a Horní Lideč. V Brumově většina cestujících vystoupila a zamířila na nedaleký hrad stejného názvu, který se tyčí na kamenném ostrohu již od 13. století. I když je to dnes jen zřícenina, stále láká k romantickým procházkám. Parní vlak tažený Kremákem 534 0432 z depa Lužná u Rakovníka (deponovaným v DKV Olomouc) poté odjel do žst. Bylnice, kam přijel i motorový vůz M 262 007 s návštěvníky ze



Slovenska. Zbýlí cestující mohli využít služeb bufetového vozu, zakoupit suvenýry s železniční tematikou, prohlédnout si stanoviště na parní lokomotivě s odborným výkladem čtyř a moci sledovat čištění popelníku a dýmnice. Někoho zlákala prohlídka točny v bývalé výtopně, jiné čerpání vody do žiznivého tendru před zpáteční cestou. Nazpět se vlak vydal o půl třetí odpoledne ke spokojenosti všech cestujících a hlavně organizátorů celé akce, která nepochybně přispěla i k dobré propagaci Českých drah.

PAVEL SLÁDEK

## Postřehy z cest do hlavního města

V poslední době jsme byli s manželem opakovaně v Praze. K návštěvě hlavního města jsme využili jak klasických rychlíků, tak i Pendolina. Cestování v tomto vlaku je o něco pohodlnější než v jiných vlacích, ale také má své mouchy. To, že je prostor k sezení dost stísněný, určitě netvrdím jako první. Malou vychytávkou by mohlo být dávat k občerstvení papírový tácek či talířek. Zbytky po obalech či použitý sáček čaje není kam odložit a na stolečku pak tyto věci překážejí. Personál jednou za čas odpadky sbírá, ale takto by byly na jednom místě a nedošlo by třeba k potřísnění oděvu. V Praze jsme také zašli na oběd do restaurace Výtopna na Václavském náměstí, kde nápoje vozí modelové mašinky. Však tam byli i rodiče s kočárky a malými dětmi. I nás dospělé tento nápad okouzlil. Obsluha nám dokonce dovolila vše fotografovat.

JARKA BERNATÍKOVÁ

Dopisy jsou redakčně upraveny a kráceny.

# Tramvajový provoz v Görlitz se udržel sto třicet let

Německy Görlitz, polsky Zgorzelec, česky Zhořelec – to jsou tři nejznámější názvy pro nejvýchodnější německé město. Na konci května si zdejší doprava připomíná 130 let od založení první tramvajové linky. Veřejná doprava byla svého druhu sociální revolucí, protože koňské drožky si pracující obvykle nemohli dovolit kvůli vysoké ceně.



PŘED VOZOVNOU. V roce 1910 se nechali vyfotografovat všichni zaměstnanci dopravního podniku.

FOTO SBÍRKA AUTORA

Stalo se to přesně 25. května 1882. Právě tehdy vyjela první tramvaj tažená koněm v německém Görlitzu, a to na kolejích o rozchodu 1 435 mm. Důvod, proč vedení města rozhodlo o zavedení hromadné dopravy, byl ponejvíše pokrokový. Nacházely se zde totiž slévárny, strojírna, cihelna, textilní továrny a dokonce tu probíhala výroba vagonů. Pracující chodili do zaměstnání obvykle pěšky, protože koňské drožky byly pro ně drahé a navíc jich jezdilo málo. Magistrát proto uznal potřebu zřízení tramvají, přičemž dohoda o financování byla uzavřena v září 1881. Těžké vozy, které byly taženy dvěma koňmi, se proplétaly mezi úzkými ulicemi historického města. Občané žasli, kroutili hlavami, ale pokrok už nemohli zastavit. Město tímto krokem podpořilo hospodářský rozmach a přilákalo pracovní sílu z okolí.

## Elektrifikace navzdory kritikům

Od konce roku 1895 usilovala o převedení koňky společnost Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft Berlin (AEG) za 10 tisíc marek. Tím byl dán popud k elektrifikaci. Vzhledem k úzkým městským ulicím byl uznán vhodným rozchod 1 000 mm. I když se našli odpůrci elektrifikace, kteří prohlašovali, že dráty na stožárech zoškliví město, udělil v srpnu 1897 předseda vlády svolení k rekonstrukci tratí. Elektrická tramvaj začala jezdit přesně 1. prosince 1897. Byla to okružní linka v délce 3,8 km v centrální části města. Do konce roku byly elektrifikovány další dvě linky.



OBERMARKT. Takto vypadalo největší náměstí v Görlitzu na konci 19. století, tedy v prvních letech tramvajového provozu.

FOTO SBÍRKA AUTORA

## VÝVOJ MĚSTA

Görlitz byl založen za německé kolonizace kolem roku 1220 na křižovatkách obchodních cest, blízko starší slovanské osady (ta se připomíná roku 1071 jako Gorelič). Město se rychle rozvíjelo a ve 14. století patřilo k nejmocnějším městům v Lužici. Počítá se jako část hornolužického „šestiměstí“ (ještě Budyšin, Kamenec, Lubij, Lubaň a Žitava), které tvořilo základ obrany proti loupeživým rytířům. Zhořelecko, které do 14. století několikrát měnilo vrchnost, bylo za německého císaře a českého krále Karla IV. povýšeno na vévodství. V roce 1356 bylo prohlášeno za nedílnou součást zemí Koruny české. Během třicetileté války – v roce 1635 – připadlo území Sasku jako cena, kterou tehdejší habsburský panovník Ferdinand II. zaplatil za spojenectví. V roce 1815 se území stalo součástí Pruska.

Ještě v roce 1864 žilo v Görlitzu 32 tisíc lidí. V roce 1895 – i díky tramvajovému provozu – statistiky hlásily 70 tisíc obyvatel, v roce 1900 dokonce 80 tisíc. Největší populační boom zažilo město na konci druhé světové války a těsně po ní. Mířily sem totiž obrovské davy uprchlíků před Rudou armádou a pováleční vystěhovalci z východních území. V roce 1949 zde žilo asi 102 tisíc lidí. Nová státní hranice navíc Görlitz rozdělila na německou a (výrazně menší) polskou část. Význam města vzrostl po sjednocení Německa v roce 1990.

šly nákladnou rekonstrukcí. Stinnou stránkou však bylo, že linka č. 1 do průmyslové části Rauschwalde byla koncem dubna 1986 zrušena. Na její rekonstrukci a stavbu nové smyčky už nezbyly peníze. Ještě dnes ale zůstávají ve vozovce položené koleje.

## Po německém sjednocení

V letech 1992–96 byl tramvajový dvůr zmodernizován – dostal novou halu, střechu, topení, myčku... Úpravou prošlo i 16 českých vozů KT4D, které mají vestavěný informační systém, gumové odpružení kol, nové čalounění. Čeká je tak ještě řada let provozu. Dopravce – společnost Verkehrsgesellschaft Görlitz GmbH – dokonce uvažuje o znovutevření tratě do Rauschwalde, propojení Königshufenu s nemocnicí a obnově tratě ke Stadthalle na hranici s Polskem. Zda se tyto plány uskuteční, teprve uvidíme. O jejich realizaci se můžete přijet přesvědčit, vždyť to není od našich hranic tak daleko.

JAN DVOŘÁK



Nejstarší provozuschopný vůz z roku 1896 na snímku o 90 let později.



Od poloviny 70. let tu jezdí vozy KT4D české výroby.

FOTO AUTOR (2x)

V roce 1900 byla novým provozovatelem společnost Berliner Allgemeine Lokalbahn und Kraftwerke AG, a to až do konce druhé světové války v roce 1945. Tramvajové tratě se v průběhu let prodlužovaly, ale i rušily. Například v roce 1915 díky nedostatku personálu odpadla okružní linka č. 2, naopak v posledním roce první světové války (1918) obdržela místní nemocnice pro transport raněných od nádraží až do lazaretu vlastní přípojku. Od roku 1937 do roku 1940 byla tramvajová doprava na vrchol, například v roce 1938 bylo přepraveno 14 milionů lidí na pěti linkách. Za druhé světové války se ale uzavřel první úsek tramvaje v samotném centru historického města – kolejnice byly vytrhány z vozovky.

## Dlouhé čekání na české vozy

Obnova poválečného hospodářství byla náročná, peněz na nové tramvaje se nedostávalo. Teprve v prosinci 1956 cestující dostali k používání vozy typu Goth T 54 s 22 sedadly a 37 místy k stání. Další dodávky následovaly, ale i tak jezdily staré vozy z 20. let (od firmy WUMAG) až do roku 1966. Po válce probíhal provoz jen na dvou linkách o celkové délce asi 15 km.

MIROSLAV SMILOWSKI

V roce 1987 získal výuční list v oboru mechanik důlních provozů a zařízení. Poté pracoval jako zámečník ve Vojenském opravárenském závodě v Českém Těšíně. Po absolvování základní vojenské služby nastoupil k ČSAD. V roce 1994 začal pracovat jako průvodčí osobních vlaků, následně i rychlíků. Později se uplatnil v pozici vlakvedoucího. Od prosince 2005 jezdí jako stevard ve spojích Pendolino, dnes je vedoucím stevardem.



Reklama je při komunikaci mezi radioamatéry zakázána

Miroslav Smilowski má nejraději vysílání na velmi krátkých vlnách. V této disciplíně také zaznamenal svůj nejúspěšnější závod, kde se dostal na 16. místo v České republice v kategorii „singl ope-

Na kus drátu jsem se jednou spojil se stanicí ve Španělsku, což bylo vzdušnou čarou přes 1 500 kilometrů.

rátor“. „Velmi úspěšný jsem byl i z domova na sídlišti v Českém Těšíně, kde mám malou, asi jen metr dlouhou mobilní anténu na balkoně. Na tento kus drátu jsem se jednou spojil se stanicí ve Španělsku, což bylo vzdušnou čarou přes 1 500 kilometrů!“

Kolegové radioamatéři se poznávají podle přesně určeného volacího znaku, takzvaného prefixu, zbytek značky tvoří naopak takzvaný sufix, který je na přání volitelný. Tento celek pak schvaluje příslušný státní úřad. „Jako příklad mohu uvést Českou republiku, kde prefix OK1 znamená Čechy a OK2 zase Moravu. Při navazování spojení se můžeme bavit prakticky o čemkoliv, převládá však komunikace o technice, na jakém zařízení kdo vysílá, jakou používá anténu a výkon, a také jaké je zrovna kde počasí. Jen reklamy a nevkusné výrazy jsou zakázány. Spousta radioamatérů si tak našla kamarády ze vzdálených zemí a vzájemně se navštěvují. Možná vám to přijde neuvěřitelné, ale mají se stále o čem bavit.“

FOTO AUTOR (3x)

# Nadšený radioamatér na palubě vlaků Pendolino

Nejen prací živ je člověk. Moderní doba poskytuje zaměstnancům mnohem větší prostor pro rozvíjení zálib. Proto možná nepřekvapí, že mezi stevardy vlaků Pendolino najdeme i úspěšného radioamatéra. Miroslav Smilowski má koníčka možná ne masově rozšířeného, rozhodně však pozoruhodného.

Již na základní škole to začalo Miroslava Smilowského z Českého Těšína táhnout k elektrotechnice všeho druhu. Později ho úplně pohltila vysílací a přijímací technika. V rozvoji jeho koníčka mu přálo i trochu štěstí, neboť ve stejném domě bydlel soused s totožnou zálibou. Společně začali vyrábět vysílačky pro vzájemnou komunikaci. Toto setkání zcela ovlivnilo další životní dráhu Miroslava Smilowského, který je civilním zaměstnáním vedoucím stevard vlaků SuperCity Pendolino v ostravském Regionálním centru vlakového doproduku ČD.

Volá OK2IRE

Na vojně Miroslava přiřadili k radistům. A právě tam získal další cenné zkušenosti. „Vojenská služba pro mě znamenala ztrátu času. Úžasně jsem se zdokonalil v rádiové komunikaci. Lze s trochou nadsázky říci, že jsem se na vojně věnoval beztréstně svému hobby a ještě byl za to chválen,“ říká s úsměvem vedoucí stevard z vlaků Pendolino. „Když jsem



NA LOUVU. Vysílačky si staví už od dětství. Specializuje se na velmi krátké vlny.

se vrátil z vojny domů, absolvoval jsem zkoušky na provozování radioamatérských stanic, zakončené povolením pro vysílání, tedy takzvanou koncesí. K tomu jsem dostal přidělený volací znak OK2IRE. Tuto značku vlastním přes dvacet let a zúčastňuji se s ní závodů na velmi krátkých vlnách, které upřednostňuji před dalšími disciplínami,“

dodává Smilowski. Veškerá zařízení si vyrobil zcela sám, počínaje vysílačkou a konče anténami.

Podle Miroslava Smilowského je rádiové šíření opravdu nevyzpytatelné. „Pokaždé zažívám nové nadšení. Tento koníček je pro mě obrovský relax, odreagování se od každodenních starostí, ať už rodinných nebo pracovních. Je to hob-

by velice náročné na čas i peníze, ale co dnes vlastně náročného není. Manželka je už na mou neobvyklou zálibu zvyklá. Vysílačku si vozím i na zimní dovolené do Rakouska. Stačí mně pár metrů drátu a mohu komunikovat s celou Evropou. A vlastně i s celým světem, pokud bych měl o něco lepší anténu.“

S větší anténou větší dosah

Na spojení s Evropou stačí podle Miroslavových slov čtyřicet metrů drátu, uchyceného někde na strom nebo střechu. S takto jednoduchým zařízením prý přichází rádiový signál skoro jako po telefonu. „U šíření krátkých vln je třeba mít rozměrově velké antény, s těmi se ale pak dá dovolat s opravdu celým světem. Za skutečněná spojení si s kolegy radioamatéry posíláme takzvané QSL lístky velikosti pohlednice, i když dnes už začínají převládat lístky elektronické. Doba už je taková.“

Na závodech používám pro vzájemnou komunikaci angličtinu a částečně italštinu. Snažím se každý rok účastnit všech pěti hlavních evropských závodů. Principem je mít potvrzení o co největším počtu odvysílaných kilometrů. Co kilometr, to jeden bod. Opakované spojení se stejnou značkou se ale nepočítá. Někdy je problém dovolat se na stanice do vzdálenosti necelých 200 kilometrů. Ale při optimálních podmínkách se lze dovolat i na vzdálenost přes 800 kilometrů. Je ovšem problém, když někde hustě prší nebo sněží,“ vysvětluje.



Vzhledem ke svému koníčku má Miroslav doma plno technického zařízení.

Ve šlépějích maminky

Miroslav Smilowski ale nežije jen svým koníčkem. Pravidelně totiž doprovází vlaky SuperCity Pendolino mezi Prahou a severní Moravou, resp. Slezskem. „Rád poznávám nové lidi a těší mě s nimi komunikovat. To jsem bohužel ve Vojenském opravárenském závodě v Českém Těšíně nebo v tamní ČSAD, kde jsem byl nějakou dobu po vyučení zaměstnán, vůbec nezažil. Stále mě to táhlo k práci s lidmi a díky mamince jsem se začal zajímat o profesi průvodčího osobních vlaků. Tuto práci mamka vykonávala od svých dvaceti let, takže jdu vlastně v jejích šlépějích. Když se v Ostravě vyhlášoval konkurz na vlakový doprovod spojů SuperCity Pendolino, neváhal jsem ani chvíli a hned se přihlásil.“ Přejme tedy Miroslavu Smilowskému, aby při své práci potkal mezi cestujícími co nejvíce radistů a radioamatérů.

MARTIN HARÁK

SUDOKU

| lehké |   |   |   |   |   |   |   |   |
|-------|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 7     |   |   | 9 |   | 3 |   |   | 6 |
|       |   | 2 | 8 | 7 |   |   | 4 |   |
| 3     | 5 | 1 |   |   |   |   |   |   |
|       |   | 6 | 1 |   |   | 8 | 9 |   |
|       |   |   |   |   |   |   |   |   |
|       | 3 | 8 |   |   | 2 | 5 |   |   |
|       |   |   |   |   |   | 9 | 2 | 3 |
|       | 1 |   |   | 2 | 9 | 4 |   |   |
| 4     |   |   | 3 |   | 5 |   |   | 1 |

| středně těžké |   |   |   |   |   |   |   |   |
|---------------|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 9             | 7 |   |   |   |   |   | 5 |   |
|               |   | 8 | 7 |   | 3 | 4 |   | 9 |
|               |   |   | 8 | 2 |   |   |   |   |
| 4             |   |   |   |   |   | 7 | 3 |   |
|               |   | 9 | 3 |   | 6 | 8 |   |   |
|               | 3 | 7 |   |   |   |   |   | 1 |
|               |   |   |   | 3 | 4 |   |   |   |
| 8             |   | 2 | 6 |   | 5 | 3 |   |   |
|               | 5 |   |   |   |   | 1 | 6 |   |

| těžké |   |   |   |   |   |   |   |   |
|-------|---|---|---|---|---|---|---|---|
|       |   | 4 |   |   | 3 | 6 |   | 9 |
|       |   | 8 |   |   | 4 |   | 5 | 1 |
|       |   |   |   | 1 | 2 |   |   | 7 |
|       | 3 |   | 5 |   | 7 |   |   |   |
| 8     |   |   |   |   |   |   |   | 5 |
|       |   |   | 6 |   | 1 |   | 2 |   |
| 4     |   |   | 1 | 7 |   |   |   |   |
| 2     | 6 |   | 4 |   |   | 1 |   |   |
| 9     |   | 1 | 2 |   |   | 4 |   |   |

| těžké |   |   |   |   |   |   |   |   |
|-------|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 4     |   |   | 7 |   |   |   |   |   |
| 7     | 8 | 1 |   |   |   |   | 5 | 3 |
| 5     |   | 6 |   |   | 8 | 9 |   |   |
|       |   |   | 2 |   |   |   | 9 | 6 |
|       |   |   | 5 |   | 1 |   |   |   |
| 8     | 2 |   |   |   | 6 |   |   |   |
|       |   | 5 | 9 |   |   | 7 |   | 8 |
| 3     | 6 |   |   |   |   | 5 | 4 | 9 |
|       |   |   |   | 7 |   |   |   | 2 |



# Po šotoušské cyklostezce číslo 4061 přes údolí Tiché Orlice

**VÝCHODNÍ ČECHY.** Příroda v okolí Chocně a Ústí nad Orlicí zaujme většinu cestujících, kteří projíždějí mezi Pardubicemi a Českou Třebovou. Okolí je protkané stezkami pro cyklisty a turisty.

FOTO AUTOR (5x)

Jarní počasí a sluncem prozářená obloha přímo lákají k projížďce přírodou. Vytáhněte tedy jízdní kolo a podívejte se třeba do půvabné krajiny východních Čech podél prvního železničního koridoru. Vedle krásných kopcovitých scenérií můžete sledovat projíždějící vlaky a obdivovat svéráznou podobu zdejších chatkových oblastí i vesniček.

Čerstvé asfaltové pásy cyklostezek tisknoucí se mezi dvoukolejku tratě 010 a tok Tiché Orlice jsou velkým lákadlem pro železniční fotografy. Není divu, až na několik výjimek totiž trasa kopíruje směr železnice. Navíc v partiích, které patří na ramenu Praha – Česká Třebová k těm nejhezčím. Ostatně kdo by aspoň z okna vlaku neznal fotogenická místa třeba u Bezpráví? Snad každého láká zdejší scenérie. Stačí jen vystoupit – třeba s jízdním kolem nebo inlajnovými bruslemi.

## Se sluncem v zádech

Jako začátek výletu vám doporučujeme Ústí nad Orlicí, Chocně, Brandýs nad Orlicí nebo případně Letohrad. Čeká na vás příjemná jedenáctikilometrová projížďka prakticky po rovině. Z fotografických důvodů bude užitečné, nikoli nezbytné, vyrazit se sluncem v zádech, to znamená v dopoledních hodinách z Ústí či Letohradu, odpoledne pro změnu z Chocně. Na cyklostezku číslo 4061 najedete na nádraží v Chocni přímo z podchodu po příjemné sypané cestě zámeckým parkem (rovně a u řeky doprava). Vlastní stezka vás pohltí za křižovatkou u zámku (bývají tu výstavy modelové železnice), kde se nachází také jedno z občerstvovadel. Po silnici objedete masiv, jímž vede zářez tratě, a hned za přejezdem můžete nabrat rychlost po asfaltce vinoucí se mezi tratí a Tichou Orlicí. Po levici se vypínají skály přírodního parku Peliny. U penzionu Mýtkov s restaurací můžete vzpomenout povodně roku 1997, kdy celé údolí bylo zalité rozbouranou hnědou vodou, která v tomto místě dosahovala až k základům trakčních stožárů.

## Hopsa hejsa do Brandeje

Do Brandýsa nad Orlicí přijedete od severozápadu, tady cyklotrasa vede po hlavní ulici středem města, naštěstí s nijak silným provozem. Trasa hned za městskou památkovou zónou zahne asi na kilometr odbočkou doprava, abyste si mohli prohlédnout památník Jana Amose Komenského. V tamním přírodním areálu vzniká série plastik Poutníkovy cesty a děti potěší labyrint z keřů. Rozcestník, jdete-li pěšky, vás po žluté odvede do Salabova údolí, alternativní (delší) stezka do Chocně i Ústí a po zelené značce byste došli do Potštejna (14,5 km).

Následuje přejezd přes trat a odbočení doprava na silnici směr Říčky. U pastvin a staré sýpky v Perné (Klopotech) odbočuje nová cyklostezka znovu blíže k trati. Za dalším podjezdem nepřehlédněte krásně opravený strážní domek z roku 1845. Za Bezprávím (k zastávce SŽDC vede most přes řeku) vás čekají příjemné lesní partie, bohužel jsou poměrně vzdálené obloukům tratě. Za hájovnou železnici přetnou přejezdem nedaleko od mostu, který byl červencovou povodní v roce 1997 vážně poškozen.

## ZAJÍMAVÁ MÍSTA NA CYKLOSTEZCE

### PŘÍRODNÍ PARK PELINY

Tvoří útvar opukových skalních stěn tyčících se nad pravým břehem Tiché Orlice. Skalní bloky dosahují místy až 35 m. Kdysi zde byl i lom, do něhož vedla z Chocně vlečka. Terén porůstají bohaté suťové lesy a bučiny. Přírodní park tu byl vyhlášen už v roce 1948. Ve slepých ramenech a tůňkách se nalézá poměrně vzácná mokřadní a bahenní květena. Jedná se o celou řadu rostlin a bylin. Častým cílem turistů je Doskočilova vyhlídka nad ohybem Tiché Orlice. Celá oblast patří do Přírodního parku Orlice, vedou tu dva pěší okruhy naučné stezky Peliny (v délce 16 a 19 km) osazené 19 informačními panely. Část naučné stezky kopíruje i cesta J. A. Komenského vedoucí dál do Brandýsa a Ústí.

### BRANDÝS NAD ORLICÍ

Město ležící na obou březích Tiché Orlice má necelých 1 500 obyvatel. Historické jádro města je od roku 1995 městskou památkovou zónou. Dominantu představuje kostel Nanebevstoupení Ježíše Krista. Jelikož je s městem svázána část života učitele národů, v údolí – při stezce u koupaliště – se nachází pomník Jana Amose Komenského.

### SUDISLAV

Obec na pláni jižně od údolí Tiché Orlice má pouhých 130 obyvatel. První písemná zmínka o obci pochází z roku 1292. Do jejího katastru patří část tratě 010 se dvěma mosty (jeden z nich byl zničen při povodních v létě 1997). Po 1,5 km sem vyšplhá odbočka z cyklostezky.

### BEZPRÁVÍ

Mekka šotoušů. Zastávku dřív využívali i zaměstnanci jezdící do místní továrničky či chatari. Začátkem 90. let 20. století se na krátkou dobu právě zde skupina recesistů pokusila vytvořit československý skanzen komunismu (totality) spočívající v nahromaděných portrétech, bustách a sochách komunistických představitelů a jiných dobových artefaktech. Železniční strážní domky čp. 51 a 53 pocházejí z doby výstavby Olomoucko-pražské dráhy. Jeden z nich je půvabně restaurován na rekreační objekt a doplněn citlivě různými železničními reáliemi.

### KLOPOTY

Osada (původně samota) katastrálně spadala pod Říčky, chatová zastávka zase pod Dobrou Vodu. Od padesátých let do začátku 21. století byly Klopoty připojeny k obci Rvístě, která se v roce 1961 přejmenovala na Orlické Podhůří.

Osada Klopoty se nachází v údolí odbočujícím z údolí Tiché Orlice. Leží v nadmořské výšce necelých 360 m n. m. a dnes slouží hlavně k rekreačním účelům. Zajímavostí je kaple Panny Marie Pomocné, původně empírová z roku 1812, obnovená v roce 1892. Postavena je nad studánkou, v níž pramení Klopotský potok. Zdejší voda má podle lidové legendy léčivé účinky.



Není problém se zastavit a třeba hodinu fotit projíždějící vlaky.



Cyklostezka je dobře značená, takže byste neměli zabloudit.



Většina cyklostezky vede v těsné blízkosti kolejí a Tiché Orlice.



**OPATRNĚ.** Při překonávání kolejí respektujte výstražná zařízení na přejezdech.

Libchavy, Černovír, Lanšperk, Valdštejn a pod zámek k nádraží do Letohradu (cca 10 km). Obě stezky jsou vesměs s novým hladkým povrchem, ideální na inlajn i kolo. Údajně se připravuje úsek z Valdštejna k Sušku (čili spojka mezi trasou Ústí – Letohrad směrem na Písečnou a Žampach) a z Ústí do Potštejna. Celkem tu plánují vybudovat 40 km cyklostezek. Tak když už je někdo postaví a zaplatí, proč je nevyužít?

MARTIN NAVRÁTIL