

## RYCHLOSTNÍ REKORDY NA OKRUHU



## SLOUPEK

### Okruh u Velimi má nejlepší léta před sebou

Říká se, že v padesáti má člověk tvář, jakou si zaslouží. Pokud by se tento výrok dal vztáhnout i na věci neživotné, mohl bych směle konstatovat, že zkušební okruh VUZ svou dosavadní existenci prožil více než úspěšně. A i když opustíme svět aforismů a přirovnání a ohlédneme se přes rameno na padesátiletou historii tohoto významného místa,



### Antonín Blažek

generální ředitel  
Výzkumného Ústavu  
Železničního

tak zjistíme, že dnešní Zkušební centrum Výzkumného Ústavu Železničního nezískalo své renomé náhodou. Je to zásluha několika generací železničních odborníků a zároveň srdcařů, kteří tvrdou prací nejen postavili zkušební okruh, ale také dobovali druhou zkušební trať, množství technologického zázemí a hlavně uměli vše správně využít.

Na nás, jako současnou generaci „výzkumáků“, však čeká podobně náročný úkol. Vysokou úroveň udržet a nadále rozvíjet. Zkušební centrum prošlo v posledních osmi letech rozsáhlou modernizací s investicí bezmála půl miliardy korun. Tímto krokem chceme ukázat našim zákazníkům, že český zkušební polygon si svoji pozici na evropské špičce hodlá udržet a musím říci, že na to slyší i nejnáročnější klienti. Nyní nabízíme jedny z nekomplexnějších služeb tohoto oboru v Evropě na nejrychlejších evropských okruzích. Přestože bedlivě pozorujeme plán EU vybudovat novou zkušební trať s nevídanými parametry ve Španělsku, o budoucnost našeho centra se nebójím a věřím, že nejlepší léta máme před sebou. Přejí proto nejen velkému okruhu, aby se narozeninové motto stalo skutečností.

FOTO ARCHIV VUZ

## Zkušební centrum VUZ oslavilo padesát úspěšných let

Jedna z nejvýznamnějších železničních akcí letošního roku proběhla 22. května u Velimi. U příležitosti 50. výročí zahájení provozu na zdejším velkém zkušebním okruhu uspořádal Výzkumný Ústav Železniční velkolepou oslavu, při které mohli pozvaní hosté zažít výlet do atmosféry šedesátých let, ale také okusit technických fines moderní doby.

Padesáté narozeniny jsou významným okamžikem, kdy je čas se na chvíli zastavit a ohlédnout se zpět. Ke stejnému kroku se rozhodl i Výzkumný Ústav Železniční, jehož velký zkušební okruh u Velimi byl uveden do provozu v roce 1963. Oslava jubilea, stylově laděná do doby jeho otevření, proběhla přímo u dvou ocelových stůžek, po kterých začala železniční vozidla kroužit na začátku 60. let.

### Zábavná exkurze do historie

Pogratulovat jubilantovi přišli příznivci železnice, mezi kterými nechyběl například známý moderátor Eduard Hrubeš i řada odborníků z drážní branže. Na oplátku se mohli po oslavenci doslova povozit při mimořádně rychlých jízdách moderními jednotkami nebo nasát atmosféru dob dávno minulých na dřevěných lavicích Rybáků tažených parní lokomotivou 423.009.



Vyleštěná Bardotka navozovala atmosféru šedesátých let. FOTO AUTOR (2x)

Ovšem ještě než proběhly spanilé jízdy, byli hosté přivítáni moderátorskou dvojicí Václavem Zmolíkem a Marcelou Augustovou, která je provázela celým slavnostním dnem. Nezasvěceným – těch ovšem bylo opravdu pomálu – připomněli nejvýznamnější okamžiky v historii okruhu s důrazem na rychlostní rekor-



Zájem o jízdu Railjetem rychlostí až 200 km/h byl obrovský.

dy, které padly na jeho kolejích. Generální ředitel VUZ Antonín Blažek uvedl, jak prozřívavé bylo rozhodnutí vybudovat moderní železniční polygon právě v tehdejších Československu.

„Nechceme ovšem jen zálibně vzhlížet k minulosti, naopak aktivně žijeme budoucností,“ řekl Antonín Blažek k výtu

některými modernizačních etap, kterými prošlo Zkušební centrum v posledních letech. Historický význam okruhu popsal také Luděk Pilmann, jeden z inženýrů pracujících na zrodu této zkušební tratě v šedesátých letech, kterou po dokončení navštívili železniční odborníci z celého světa. A protože se jednalo o narozeniny na závěr oficiální části, nechyběl dort ve tvaru jubilejního okruhu, na němž si přítomní gratulanti pochutnali.

### Moderní současnost zastoupily Pendolino s Railjetem

Nebyli by to ale „výzkumáci“, kdyby pro návštěvníky nepřipravili ještě něco mnohem lepšího – Pendolino Českých drah, které se po okruhu rozjelo maximálně povolenou rychlostí 230 km/h. Chvilku mu to sice trvalo, ale na zážitek, který je v Česku možno uskutečnit jen na okruhu u Velimi, se vyplatilo oněch šest koleček čekat. Mimochodem, v této rych-

losti trvá obkroužit třináctikilometrový ovál jen něco málo přes tři minuty! Blízkou budoucnost české železnice reprezentovala jednotka Railjet zapůjčená od ÖBB, jedoucí sice „jen“ 200 km/h, ovšem i tak v ní nezbylo ani jedno místo volné.

Pro milovníky drážní nostalgije byla ještě připravena projížďka v historické soupravě v čele s parní Lízou 423.009. Z úcty k jejímu věku ale nebudeme uvádět dobu jízdy ani po malém (a podstatně kratším) zkušebním okruhu, kam za blesků a hromobití blížící se bouřky vyrazila. Narozeninová oslava ukázala, že lidé ve Zkušebním centru VUZ si nejenom umějí vážit železniční historie, ale současně jsou připraveni dále nést odkaz drážní tradice do technicky stále náročnější budoucnosti. VÁCLAV RUBEŠ



Další fotografie a video najdete na stránkách [zeleznicar.cd.cz](http://zeleznicar.cd.cz).

## Jaké jsou naděje a hrozby pro železnici v 21. století

Po několika desítkách let relativního úpadku přichází období mohutného rozvoje železnice. Ve prospěch vlaků mluví jak nové technologie, tak vzrůstající energetická náročnost silniční dopravy a zvyšující se ekologické povědomí veřejnosti. V případě České republiky však další vývoj železnice naráží na nedostatečné investice do infrastruktury. I takové myšlenky zazněly na konferenci Železnice 21. století, která se ve

velkém stylu konala 22. května na pražském Žofíně u příležitosti desátého výročí vzniku SŽDC. České dráhy byly generálním partnerem akce.

Na konferenci, které se účastnily stovky delegátů, se mluvilo, ale i debatovalo v první řadě o perspektivách železnice a aktuálních trendech v Evropě, zejména o čtvrtém železničním balíčku. Role moderátora se zdatně ujal Jakub Železný.

→ Pokračování na straně 2

## Kinematovlak poděsáté rozdával radost

Nástupišť v železniční stanici Mladá Boleslav hlavní nádraží se ve středu 15. května proměnilo v louku plnou pomněnek. Zaplnily ho děti, které přišly na jubilejní desátý start Kinematovlaku. A protože takový start mimořádného vlaku je velká sláva, dostaly děti nejen malé dárky, ale i modré kloboučky s maskotem Elfíkem. Samotný start pak odpískali a odměvali za ZLÍN FILM FESTIVAL manažerka projektu Iva Janálová, za České dráhy ředitel pražského KČOD Alois Kašpar a nech-



V Kinematovlaku se děti mohly pobavit zcela zdarma. FOTO MARTIN NAVRÁTIL

běli ani zástupci města Mladá Boleslav a Středočeského kraje.

Vše se událo za dohledu oblíbeného herce Jana Čenského, který se ujal moderování. Program zpestřilo vystoupení kouzelníka a iluzionisty Jiřího Hadaše. Na nástupišti děti potkávaly oblíbené pohádkové postavíčky a maskota Junior programu slona Elfíka. Na stánku Českých drah se děti dozvídaly o správném chování na železnici a odnášely si časopis Můj vláček nebo Elfíkův prázdninový sešit proti nudě. → Pokračování na straně 4

### Náměšť nad Oslavou dostala nové nádraží

Pro cestující na Vysočině jsme otevřeli zmodernizovanou výpravní budovu z roku 1886.

STRANA 2

### Co přinese čtvrtý železniční balíček EU

Na prosinec 2019 chystá Evropská komise radikální změny pro drážní dopravce.

STRANY 9

### Kouzlo zachycené na starých pohlednicích

Města se před sto lety chlubila výstavními stanicemi. A posílala k nim často fotografie.

STRANA 10

### Unikátní ovál v centru Evropy

Podívejte se s námi na uplynulých padesát let Zkušebního centra VUZ u Velimi.

VNITŘNÍ DVOUSTRANA 6-7





## PRO VÁS

## Zahraníční jízdní výhody od ledna 2014

Informujeme všechny držitele zahraničních jízdních výhod, že představenstvo Českých drah dne 7. května 2013 rozhodlo o vstupu Českých drah ve sdružení FIP od 1. ledna 2014 do členské kategorie „A“. Vstup do členské kategorie „A“ znamená, že bude zachován volitelný minimální základ, který držitelům zahraničních jízdních výhod přináší:

## a) jednu volnou jízdenku

- pro zaměstnance
- pro důchodce během 45 měsíců po odchodu do důchodu, pokud tito mohli využívat volné jízdenky během své aktivní služby

## b) jízdní průkazy se slevou 50%

- pro všechny držitele zahraničních jízdních výhod.

Tento rozsah představuje dolní hranici pro výměnu zahraničních jízdních výhod. České dráhy mají nad rámec minimálního základu uzavřené s většinou členů FIP dvoustranné dohody, které tento rozsah překračují, tzn. umožňují poskytování jízdenek FIP ve větším rozsahu či jejich poskytování pro rodinné příslušníky zaměstnanců, důchodce a jejich rodinné příslušníky. Bude tedy platit současný stav, což znamená minimální základ a rozsah výměny jízdenek FIP vyplývající z jednotlivých dvoustranných dohod minimálně do doby, než některá ze smluvních stran dohodu vypoví. (šp)

## Kdo vyhrál knížky z cyklu Zmizelá Praha



V Železničáři č. 9/2013 jsme vyhlásili soutěž o tři publikace Nádraží a železniční tratě, 2. díl, od Ivo Mahela z cyklu Zmizelá Praha. Měli jste za úkol odpovědět na otázku, v jakém roce jely poslední vlaky starým železničním tunelem pod pražským Vítkovem. Správná odpověď zní samozřejmě, že v roce 2008. Výherci jsou:

- Kateřina Konvičková, Nový Jičín
- Jiří Vlašánek, Praha
- Jan Smetana, Kroměříž.

Všem třem, kteří v naší soutěži uspěli, gratulujeme a pošleme knížky poštou. Ostatním přejeme štěstí při dalších příležitostech. Zajímavou publikaci o tom, jak vypadaly tratě a nádraží na území hlavního města v uplynulých desetiletích, si ale může každý koupit u dobrých knihkupců. Určitě potěší každého fanouška železnice nejenom z Prahy. (hop)



**RADOST POHLEDĚT.** Cestující i drážní zaměstnanci v Náměšti nad Oslavou získali díky rekonstrukci výpravní budovy důstojné a příjemné prostředí. FOTO AUTOR

## Náměšť nad Oslavou se předvedla v novém kabátu

Druhé květnové pondělí byla za účasti slavnostních hostů předána cestujícím zrekonstruovaná výpravní budova v Náměšti nad Oslavou v Kraji Vysočina. Oprava nádražní budovy navázala na městem vybudovaný autobusový terminál s parkovištěm a cyklopointem. Přestavbou prošel i interiér budovy, kompletně jsou zmodernizované prostory pro cestující veřejnost i zaměstnance. Rekonstrukce zahájená v loňském roce si vyžádala investici ve výši asi čtyři a půl milionu korun.

Nádraží v Náměšti nad Oslavou nyní vypadá opravdu jinak než ještě před pár měsíci. Regionální správa majetku Brno společnosti České dráhy nejenže vylepšila izolaci, ale také zateplila fasádu a vyměnila okna a dveře. Imobilní cestující určitě přivítají i nově vybudovanou nájezdovou rampu do odbovacího prostoru.

## Navázali jsme na stavby města

„Před pěti lety jsme se sešli se starostou Náměště Vladimírem Měrkou, který nás seznámil se svými záměry, jak by vylepšil tamní nádraží. Starosta chtěl nejen vybudovat přestupní autobusový terminál, ale také nové toalety a v neposlední řadě opravit nádražní budovu,“ říká ředitel brněnské Regionální správy majetku Lubomír Křivánek. „Samozřejmě jsme tuto iniciativu přivítali a postupně s městem připravili výstavbu parkoviště, autobusových stání a nové budovy informačního centra města s veřejnými toaletami, cyklopointem a úschovnou,“ dodává ředitel Křivánek.

Všechny vyjmenované objekty v těsném sousedství výpravní budovy jsou v majetku města, který Náměšť od Čes-

kých drah odkoupilo. Město zajistilo finanční prostředky s pomocí evropských dotací z Regionálního operačního programu Jihovýchod. „Souběžně jsme s touto stavbou chtěli zrekonstruovat výpravní budovu. Ač se nám podařilo akci projekčně a dispozičně připravit, realizace byla z důvodů jiných priorit a nedostatku finančních prostředků několikrát odložena,“ doplňuje ředitel Křivánek.

Starosta Náměště Vladimír Měrka na slavnostním předání řekl, že komplexně opravené nádraží je jeden velký příběh. „Když jsme před pěti lety začali jednat, připadlo mně to celé jako nějaký sen, který se bude realizovat velmi dlouhou dobu. O to víc jsem rád, že to, co jsme si slíbili, se vše splnilo. Mohu být hrdý na to, že naše město má nejen funkční nádraží, ale i přilehlá autobusová stání a zázemí mají u nás i cyklisté.“

## Toalety již dva roky slouží všem zdarma

Výpravní budova byla postavena v roce 1886 a od té doby nedoznala žádných větších oprav, snad s malou výjimkou po druhé světové válce, takže se objekt nacházel v poměrně zanedbaném sta-

## Co zahrnovala rekonstrukce budovy

- prostory pro cestující veřejnost (čekárna, odbavení)
- zázemí pro zaměstnance ČD a SŽDC
- drobné úpravy bytových jednotky
- nové opláštění budovy včetně zateplení objektu
- výměnu oken a dveří
- bezbariérový přístup

vu. Podle ředitele RSM Brno Křivánka bylo cílem rekonstrukce snížení energetické náročnosti objektu, zvýšení kvality cestování a zpřístupnění objektu imobilním cestujícím. „Navíc jsme navázali na již vybudovaný terminál před nádražím, který nechalo postavit město před třemi lety. Rekonstrukce nádraží, která skončila letos v dubnu, byla zahrnuta do investičního plánu Českých drah pro rok 2012, kdy započaly i vlastní stavební práce. Opravu výprav-

ni budovy následně realizovala brněnská společnost FIRESTA-Fišer.“

Ředitelka KCOD Jihlava Lenka Horáková potvrzuje, že se náměšťské nádraží stalo důstojnou branou do tohoto krásného města, kde kromě běžných cestujících přijíždí i hodně turistů na prohlídku tamního zámku. „Doufám, že kultivovaná čekárna a veřejné prostory snad zůstanou uchráněny před nájezdy zdivočelých tvůrců graffiti. Například veřejné toalety, které jsou na náměšťském nádraží permanentně otevřené pro všechny zdarma, jsou i po dvou letech provozu ve velmi slušném stavu. To dává naději, že i do budoucna se toto nádraží uchová v civilizované podobě. Chtěla bych poděkovat všem našim zaměstnancům v osobní pokladně, kteří museli několik měsíců prodávat jízdenky z okénka, které vedlo pod širé nebe, což muselo být nepříjemné hlavně klimaticky. Dnes mají naši pokladníci moderní pracoviště, navíc vybavené novým nábytkem,“ říká Lenka Horáková. MARTIN HARÁK



Další fotografie najdete na stránkách [zeleznicar.cd.cz](http://zeleznicar.cd.cz).

## Jaké jsou naděje a hrozby pro železnici v 21. století

→ Pokračování ze strany 1

## Sázíme na moderní technologie

Představte si manažera, který pro služební cestu ani nepotřebuje jízdenku. Jenom zmáčkne klávesu u počítače a vše se mu zařídí automaticky. Na mobil mu přijde SMS s číslem vlaku, časem odjezdu, číslem nástupišť konkrétního nádraží, vozu a sedačky. Bere jako samozřejmost, že na svém místě ve vlaku najde noviny a oblíbenou snídani. Během cesty mu přijde další SMS s údaji o zaparkovaném automobilu na nádraží v cílové stanici. Cena za jízdné se mu strhne až na konci měsíce v rámci balíčku služeb, který pravidelně využívá.

Takto nastínila jednou z možných vizí osobní železniční dopravy v blízké budoucnosti Martina Mannová, ředitelka Projektové kanceláře, která zastupovala České dráhy na konferenci. Podle Mannové České dráhy vsadily při svém roz-

voji v moderní a dynamickou společnost na vývoj nových informačních technologií. Jako příklad uvedla stále chytřejší přenosné osobní pokladny v rukách vlakových čet, inovace webových stránek (včetně verze pro chytré mobilní telefony a tablety) nebo používání 2D kódu na jízdenkách. Ve své prezentaci rovněž připomněla, že České dráhy plánují v příštím roce nasadit na trasu Praha – Brno – Vídeň – Graz jednotky Railjet. V navazující diskuzi se ovšem ozvaly hlasy, zda máme pro tyto moderní vozidla dostačující infrastrukturu. Generální ředitel SŽDC Jiří Kolář na to slíbil, že výstavba 1. koridoru bude hotová do roku 2018.

O stavu železniční infrastruktury v ČR se mluvilo na konferenci mnohokrát. Jiří Kolář mimo jiné propagoval projekt elektrifikované tratě z centra Prahy na letiště v Ruzyni a na druhé straně vyzval k zamýšlení, zda v krajích opravdu potřebujeme tolik malých regionálních tratí.



Martina Mannová představila novinky Českých drah. FOTO MARTIN NAVRÁTIL

Výkonný ředitel CER Libor Lochman zase upozornil na to, že míra investic do železniční infrastruktury je u nás zhruba na poloviční úrovni než ve starých členských zemích EU. Náměstek ministra dopravy Miroslav Hala v diskuzi reagoval, že „musíme pracovat s tím, co máme“. V kontrastu s tím poradce prezidenta Ruských železnic Michal Gončarov informoval (perfektní angličtinou) o radikální modernizaci nákladních koridorů do Evropy.

## Liberalizace není všelék

Významná část konference byla věnována liberalizačním trendům v Evropě. Generální sekretář rakouského spolko- vého ministerstva dopravy Herbert Kasser možná někoho překvapil myšlenkou, že v tak malé zemi jako Rakousko nemusí být povinné vypisování soutěží na osobní spoje na železnici. Naopak český ministr průmyslu Martin Kuba varo-

val nákladní dopravce, že železnice bude vystavena všem konkurenčním vlivům včetně silniční dopravy.

Vystupující se shodli, že otevírání trhu s nákladní a osobní železniční dopravou v EU zatím bohužel nevedlo k přesunu nákladu nebo cestujících z kamionů a autobusů. Soukromé železniční společnosti místo toho, aby přebíraly výkony silničních dopravců, pouze snižují tržby tradičním národním společností. Opakovaně zaznělo varování, že liberalizace není všelék. Čtvrtý železniční balíček Evropská komise totiž vůbec nemíří na vnější konkurenci, tedy na silniční dopravce. Budoucnost železnice v 21. století má tedy před sebou nejen příležitosti, ale i řadu hrozeb. Na závěr byly vyhlášeny výsledky prvního ročníku fotografické soutěže SŽDC. Definitivní tečku obstarala zpěvem Monika Absolonová. PETR HORÁLEK

S přispěním Martina Navrátila



# Hledáme řešení pro rychlost 200 km/h na koridorech

Ve srovnání se západní Evropou se u nás jezdí výrazně pomaleji. Vysokorychlostní tratě zatím existují jenom na papíru a koridory vedoucí v trasách z 19. století ještě nejsou ani dokončené – navíc maximální rychlost 160 km/h lze využívat jen na některých úsecích. I když třeba v Polsku se na hlavní trati Varšava – Bialystok snižuje rychlost hned osmkrát ze 120 na 20 km/h. Tak strašné to u nás jistě není, ale určitě by to šlo i lépe. Ale jak?

Jezdí vlaky na českých kolejích dostatečně rychle? Na mnohých lokálních tratích to zázrak není, ale i na významných tratích je co zlepšovat. Ale vezměme to z té pozitivní strany. I na určitých regionálních drahách se plánuje modernizace díky podpoře z evropských fondů a hledají se i řešení, jak na některých úsecích na koridoru zvýšit rychlost až na 200 km/h. O problematice dalšího zvyšování rychlosti na našich tratích jsme hovořili s Radkem Čechem, vedoucím oddělení koncepce infrastruktury Odboru strategie SŽDC.

## Jak se vám daří vyhovovat všem požadavkům na drážní infrastrukturu?

Co se týká koncepce infrastruktury, musíme sladit požadavky dopravců. S ČD jsme podepsali i deklaraci o spolupráci. Dále tu máme požadavky objednatelů dopravy, což jsou ministerstvo dopravy, kraje, potažmo organizace provozující integrované dopravní systémy, a samozřejmě musíme respektovat vlastní potřeby SŽDC týkající se optimalizace údržby. U kapacity dráhy je situace velmi kritická! Požadavky na přidělování tras jsou často protichůdné a vznikají paradoxy typu expres předjíždějící expres.

## Jaké jsou možnosti optimalizace traťových rychlostí?

Jde o zvýšení rychlosti na stávajících tratích v důsledku provedení souvisejících opravných prací či rekonstrukcí železničního svršku. Máme také možnost zvýšit rychlost po provedení stavby investičního charakteru, především pak rekonstrukce koleje a zabezpečení přejezdů.

## Zastavme se u velké skupiny modernizačních akcí zahrnutých do takzvaných malých projektů Operačního programu Doprava...

Jedná se o soubor modernizačních akcí 15 tratí po celé ČR zahrnující rekonstrukce vybraných traťových úseků. Cílem je zlepšit i vybrané stanice a zastávky, rekonstruovat osvětlení, instalovat informační systémy, provést rekonstrukci vybraných staničních zabezpečovacích zařízení, radiofikaci, rekonstrukci vybraných umělých staveb, zřízení bezostykové koleje nebo instalaci traťové části systému automatického vedení vlaku.

## Co to umožní kromě zvýšení bezpečnosti a úspory zaměstnanců?

Zejména zvýšení rychlosti, a to bez nutnosti stavby přeložek. Dále zvýšení plynulosti a hospodárnosti provozu, ale může to být i zvýšení únosnosti nebo prostorové průchodnosti. Malé projekty by mohly přinést zásadní zkvalitnění regionální i meziregionální dopravy. Jsou to soubory malých stavebních akcí s jednodušší přípravou, pokud možno bez územního řízení a nutnosti vykupovat pozemky. Lze je provádět pouze na stavební povolení, případně jen ohláše-

ní. Musíme u nich spěchat, abychom je dostali do Operačního programu Doprava v tomto rozpočtovém období, tedy aby se povedlo čerpat do roku 2015.

## Jejich financování by se dělo z jednoho balíku peněz?

Některé uvažované stavby jsou na síti TEN-T, což by šlo z první priority. Něco je na síti ostatní, tak to by šlo ze třetí priority Operačního programu Doprava. Snažíme se připravovat projekty po ucelených cílech. To znamená, že

Bavíme se o určitých úsecích na stávajících koridorech nebo na koridorech teprve projektovaných. Jde o poměrně složitý proces, u něhož nejdříve musely být definovány problematiku okruhy nutné k řešení. Vytipovali jsme úseky k prověření zvýšení rychlosti nad 160 km/h, z nejznámějších uvedu třeba Pardubice – Choceň nebo Břeclav – Brno. Samostatným případem je prověření možnosti zvýšení rychlosti na připravovaných stavbách 4. koridoru. Ta-

jeví odstranění všech úrovňových nástupišť a úprava stanic na plnou peronizaci. Samostatnou studií se bude muset řešit ochrana před bočním najetím. Vytipovali jsme osm posuzovaných úseků.

## V souvislosti s avizovaným snížením rozsahu dálkové osobní dopravy objednané ministerstvem dopravy bylo zmíněno velké riziko pro některé probíhající stavby, a to z důvodu možného vrácení prostředků z EU. Můžete to vysvětlit?

Pokud by došlo k redukci rychlíků například na 4. koridoru, nevycházela by jeho ekonomika, nebyly by dosaženy prokazatelné přínosy, jak byly nadefinovány ve studii proveditelnosti. Mohlo by dojít i k tomu, že EU řekne: Tak nám vraťte peníze, když jste nedodrželi nadefinované využití tratě. Je to dáno požadavkem na udržení projektu. Evropská komise v tomto směru připravuje audity.

## RADEK ČECH

Vystudoval MFF Univerzity Karlovy, Dopravní fakultu ČVUT Praha a doktorské studium na Univerzitě Pardubice, Dopravní fakultě Jana Pernera. Má za sebou četné publikační počiny, zpracoval například analýzu požadavků interoperability ve vazbě na konkurenceschopnost železniční infrastruktury v České republice. Působil jako učitel odborných předmětů, na Odboru drah ministerstva dopravy a Generálním ředitelství Českých drah. Od dubna 2013 pracuje jako vedoucí oddělení koncepce infrastruktury Správy železniční dopravní cesty.

## V čem vidí SŽDC hlavní priority rozvoje infrastruktury?

Seřadil bych je asi takto: dokončení modernizace koridorů a uzlů s maximálním využitím fondů EU, dále řešení kapacity pro příměstskou dopravu, zvyšování kapacity a rychlosti pro nákladní dopravu, železniční napojení Letiště Václava Havla Praha řešené současně s kvalitním a kapacitním spojením Praha – Kladno, příprava nových „rychlých spojení“ pro dálkovou a rychlou meziregionální osobní dopravu, naplňování požadavků pro interoperabilitu (ETCS, GSM-R), zavěšení nových technologií, například dálkového řízení, automatického vedení vlaku, automatického stavění vlakových cest a rekuperace trakční energie. V neposlední řadě je to zlepšování parametrů sítě – zdvoukolejnění, nové zastávky – a elektrizace tratí se silnou nákladní a příměstskou dopravou. Nesmím zapomenout ani na využití regionálních tratí, které jsou technicky podudržované.

MARTIN NAVRÁTIL

každá trať bude jedním celkem, i když se na ni budou provádět různé činnosti. Pokud někde uděláme moderní přejezd, tak dojde ke zvýšení rychlosti a zkrácení jízdní doby, takže si potom můžeme dovolit provést třeba komplexní rekonstrukci svršku nebo nové nástupiště.

## Které tratě jsou mezi těmi patnácti?

Například Praha – Dobříš/Čerčany, Karlovy Vary – Potůčky, Louny – Litoměřice horní nádraží, Jaroměř – Trutnov, Strakonice – Volary, Okříšky – Zastávka, Vsetín – Velké Karlovice, Bludov – Jeseník.

## Další zajímavou kapitolou je možnost zvyšování rychlosti na 200 km/h na některých tratích. O co jde?

každá trať bude jedním celkem, i když se na ni budou provádět různé činnosti. Pokud někde uděláme moderní přejezd, tak dojde ke zvýšení rychlosti a zkrácení jízdní doby, takže si potom můžeme dovolit provést třeba komplexní rekonstrukci svršku nebo nové nástupiště.

dy jde o úseky Ševětín – Horusice a Horusice – Veselí nad Lužnicí. Dobrá zpráva je, že modernizace úseku Nemanice I – Ševětín bude nově projektována na rychlost 200 km/h. Úsek Votice – Sudoměřice je již v takové fázi, že nelze stavbu zdržovat zásahem do projektu.

## Jaké jsou ty problematiku okruhy u úprav již dokončených koridorových úseků na 200 km/h?

Je nutný geotechnický průzkum železničního spodku a z něj plynoucí opatření, dále přepočítání a úprava trakčního vedení a jeho napájení, nutná instalace zabezpečovacího zařízení ETCS, náhrada všech přejezdů mimoúrovňovým křížením. Poměrně velkým problémem se

## KRÁTCE

### Vlakem na EURO má Duhový paprsek



Porota soutěže Duhový paprsek vybrala nejlepší „signmakingové“ práce v oboru za minulý rok. V kategorii mobilní reklamy vyhrálo kreativní řešení návrhu Vlakem na EURO. Odborníky zaujala zejména realizace polepu dvou lokomotiv řad 163 a 380, které táhly mimořádné vlaky Českých drah na fotbalové mistrovství v Polsku. Cena byla určena pro agenturu Spyron. Soutěž Duhový paprsek, která se konala již podesáté, vyhlašuje Sdružení dodavatelů pro signmaking ČR.

### Zavedli jsme páteční posilové D1 Expressy

Od 24. května jezdí mezi Brnem a Prahou dva nové D1 Expressy 575/574. Spojí vyrážejí každý pátek v 11.09 h z Prahy s příjezdem do Brna ve 13.44 a ve 14.08 zpět z Brna s příjezdem do Prahy v 16.45. České dráhy je zavádějí z toho důvodu, aby odlehčily pravidelným vlakům EC 77 (odj. z Prahy 10.39) a EC 70 (odj. z Brna 14.39), o které je na konci pracovního týdne velký zájem, mimo jiné kvůli stavebním pracím na dálnici D1. Posilové spoje budou jezdit prozatím do 28. června.

### Dobrá reprezentace při pochodu Praha – Prčice

V sobotu 18. května se uskutečnil již 48. ročník pochodu Praha – Prčice. Zaměstnanci Českých drah zvládli zvýšený nápor cestujících se ctí. „Velmi děkuji za profesionalitu a prozákaznický přístup našeho personálu ve stanici Heřmaničky, kde probíhal improvizovaný prodej jízdenek ve venkovních pokladnách pod stanem ČD a mimořádná zastavení dálkových spojů. Zaměstnanci ČD byli výrazně označeni na vestách a vše bylo skvěle zorganizováno,“ uvedl Jiří Jeřeta, ředitel Odboru dálkové a mezinárodní dopravy, který se pochodu zúčastnil.

### ČD - Telematika za bezpečný internet

Od května nabízí společnost ČD - Telematika svým zákazníkům službu ČDT-MONITOR, která umožňuje získat velkoobchodním partnerům přehled o bezpečnostních incidentech na jejich internetové konektivité. Díky této službě mohou zákazníci včas odhalit útoky na koncové klienty ve své síti, napadení počítačů viry, zdroje odesílání spamu a další bezpečnostní rizika. ČD - Telematika tak jako jedna z prvních na trhu u nás přináší produkt, který poskytuje kvalitní základ pro splnění narůstajících zákonných požadavků na bezpečnost a kyberkriminalitu a umožní přípravu na budoucí legislativní změny, které budou pro poskytovatele konektivity stěžejní. (hop, čdt)

INZERCE

**UniControls**  
Řídící systémy pro dopravu a průmysl

**UNITRACK PIREDI**

dáváme informace Vaším cestujícím

www.unicontrols.cz

## Stolní kalendář ČD 2014 ...i vy můžete být jeho tvůrcem



### Fotíte, šotíte?

Nenechte si své ulovky jen pro sebe!

Staňte se spoluautorem stolního kalendáře Českých drah získáte honorář 500 Kč za každou uveřejněnou fotografii. Soutěž probíhá od 1. 6. do 7. 7. 2013. Více informací na stránkách:

kalendar2014.cd.cz



Počínaje prvním prázdninovým dnem vstoupí v platnost opatření ministerstva dopravy omezující rozsah objednané dálkové dopravy. Z důvodu stále rostoucích cen, zejména energií, nemá stát dostatek prostředků, aby kryl Českým drahám ztrátu ze závazku veřejné služby v původně objednaném rozsahu. Jedná se o omezení u 23 dálkových vlaků, z nichž pouze šest bude zcela zrušeno. V létě dojde i k dočasnému omezení dálkových spojů provozovaných na komerční riziko.

České dráhy denně vypraví zhruba půl tisícovky dálkových spojů. Většina z nich jsou vlaky vedené v závazku veřejné služby objednané státem, respektive ministerstvem dopravy. Smlouva hovoří o tom, že dopravce za tyto spoje dostane od objednatele uhrazeny prokazatelné ztráty vzniklé z provozu vlaků objednaných v závazku veřejné služby, a to včetně inflace, která ovšem už není řadu let zohledňována. Na toto krytí má objednatel určitý „balík peněz“, jehož objem se ale již několik let nemění. Problém je v tom, že všechny ostatní ceny (včetně těch, na které má stát přímý či nepřímý vliv) rostou. Nejmarkantnější je asi zdražení energií a také poplatků za dopravní cestu.

Stát se tak dostává do lehce schizofrenní situace. Na jedné straně by měl mít vyšší příjmy za zdražení vstupů (např. za dopravní cestu), na straně druhé jeho národní dopravce, zajišťující veřejnou službu, má právo na úhradu ztráty zvyšující se právě díky rostoucím nákladům. Ministerstvo dopravy se tedy rozhodlo šetřit. Od 1. července se úspory dotknou 23 dálkových vlaků a v ročním vyjádření znamenají redukci o cca 221 tisíc vlakokilometrů.

#### Při redukcí se přihlíželo k provozním hlediskům

V úvahu připadalo několik desítek vlaků, které byly pečlivě analyzovány. Z nich bylo ministerstvem dopravy finálně vybráno 23 vlaků s nejnižší efektivitou. „Cílem bylo omezit dopad na cestující. Zástupci objednatele nakonec rozhodli, že se opatření dotkne dálkových vlaků vedených v málo exponovaných časech nebo s omezenou poptávkou. Úplně zrušeno bude šest spojů, ostatní pojedou jen v některé dny. Při škrtech byl brán ohled nejen na ekonomickou stránku, ale i na provozní efektivitu, aby opatření výrazně nezasáhlo do oběhů vozidel nebo služeb personálu. Redukce je vyhlášena od 9. června ke změně jízdního řádu, platit ale začne až od 1. července,“ vysvětluje Jiří Jeřeta, ředitel Odboru dálkové a mezinárodní dopravy ČD.

Od počátku prázdnin tak již nepojede posilový páteční rychlík z Prahy do Třince a v neděli zpět, večerní rychlík z Plzně do Chebu a zpět nebo ranní rychlík Havlíčkův Brod - Brno hlavní nádraží a večerní na stejné trati přes Vysočinu v opačném směru. Opatření ministerstva dopravy vyvolalo kritické hlasy z krajů. Podle některých hejtmanů bude mít re-

# Od července vstupují v platnost změny dálkových spojů



FOTO AUTOR

## SPOJE V ZÁVAZKU VEŘEJNÉ SLUŽBY – TRVALÉ ZMĚNY OD 1. ČERVENCE

Vlak	Začátek úseku	Konec úseku	Staré omezení	Nové omezení
661	Jihlava <b>18.39</b>	Brno <b>20.36</b>	denně	4, 5, 6, 7
671	Havlíčkův Brod <b>5.03</b>	Brno hl. n. <b>6.41</b>	x	zrušen
690	Brno hl. n. <b>19.21</b>	Havlíčkův Brod <b>20.56</b>	x, 7	zrušen
691	Havlíčkův Brod <b>21.02</b>	Brno hl. n. <b>22.29</b>	5, 7	zrušen
750	Plzeň hl. n. <b>6.07</b>	Cheb <b>7.28</b>	denně	x, 6
766	Plzeň hl. n. <b>22.07</b>	Cheb <b>23.28</b>	x, 7	zrušen
767	Cheb <b>20.33</b>	Plzeň hl. n. <b>21.55</b>	denně	zrušen
830	Bohumín <b>5.35</b>	Brno hl. n. <b>7.57</b>	x, 6	x
831	Brno hl. n. <b>6.02</b>	Bohumín <b>8.30</b>	x, 6	x
865	Praha hl. n. <b>5.47</b>	Pardubice hl. n. <b>7.00</b>	x, 6	1
876	Pardubice hl. n. <b>21.00</b>	Praha hl. n. <b>22.15</b>	denně	6, 7
894	Kolín <b>21.14</b>	Ústí n. L. západ <b>23.05</b>	x, 7	4, 5, 7
895	Ústí n. L. západ <b>18.47</b>	Kolín <b>20.40</b>	x, 7	4, 5, 7
922	Jihlava <b>5.25</b>	Jindřichův Hradec <b>6.41</b>	x	1
924	Havlíčkův Brod <b>7.00</b>	Jihlava <b>7.23</b>	denně	16
925	České Budějovice <b>18.10</b>	Jindřichův Hradec <b>19.14</b>	denně	x, 7
925	Jindřichův Hradec <b>19.14</b>	Havlíčkův Brod <b>20.58</b>	denně	5, 7
926	Jihlava <b>19.34</b>	České Budějovice <b>22.01</b>	denně	5, 7
927	České Budějovice <b>4.10</b>	Jihlava <b>6.33</b>	x	1
928	Brno hl. n. <b>19.20</b>	Jihlava <b>21.19</b>	x, 7	4, 5, 7
1168	Liberec <b>18.28</b>	Ústí n. L. hl. n. <b>20.32</b>	denně	L: denně, Z: 4, 5, 7
1167	Ústí n. L. hl. n. <b>19.28</b>	Liberec <b>21.37</b>	denně	L: denně, Z: 4, 5, 7
1484	Třinec <b>15.44</b>	Praha hl. n. <b>20.27</b>	7	zrušen
1485	Praha hl. n. <b>15.07</b>	Třinec <b>19.49</b>	5	zrušen

L – léto, Z – zima, x – pracovní dny, 1 – pondělí, 2 – úterý, 3 – středa, 4 – čtvrtek, 5 – pátek, 6 – sobota, 7 – neděle

## KOMERČNÍ SPOJE – OMEZENÍ V LÉTĚ 2013

Vlak	Výchozí stanice	Cílová stanice	Nejede
509	Praha hl. n. <b>14.29</b>	Bohumín <b>17.49</b>	od 5. 7. do 30. 8.
514	Bohumín <b>16.18</b>	Praha hl. n. <b>22.11</b>	od 5. 7. do 30. 8.
518	Bohumín <b>19.18</b>	Praha hl. n. <b>22.39</b>	od 5. 7. do 30. 8.
519	Praha hl. n. <b>20.29</b>	Bohumín <b>23.49</b>	od 5. 7. do 30. 8.
580	Brno hl. n. <b>6.08</b>	Praha hl. n. <b>8.45</b>	od 1. 7. do 30. 8.
581	Praha hl. n. <b>18.09</b>	Brno hl. n. <b>20.44</b>	od 1. 7. do 30. 8.
Ex 1472	Brno hl. n. <b>17.08</b>	Praha hl. n. <b>19.43</b>	od 5. 7. do 25. 8.
Ex 1473	Praha hl. n. <b>20.39</b>	Brno hl. n. <b>23.19</b>	od 5. 7. do 25. 8.

dukce negativní dopad na přestupní vazby na regionální vlaky i autobusové spoje. Nejvíce se to projeví v Kraji Vysočina. Hejtmanům také vadí, že s nimi ministerstvo dopravy plánovaný krok nediskutovalo a opatření zavedlo v polovině platnosti jízdního řádu.

#### Stále chybějí desítky milionů

Kraje aspoň doufají, že se některé dálkové spoje vrátí v prosinci. Jenže vzhledem k tomu, že ministerstvo dopravy nemá dostatek financí na dálkové spoje ve veřejném zájmu ani po provedení zmíněných úsporných opatření, je návrat ru-

šených spojů nepravděpodobný. „Výše úhrad stagnuje. Již několik let nepokryvají celý roční rozsah výkonů v dálkové dopravě. Letní redukce se dotkne o,67 procenta spojů a bude aplikována v polovině roku, což znamená, že letošní deficit zmírní asi o třetinu procenta. Za situace, kdy se chybějící prostředky pohybují v řádech desítek milionů korun, nelze vyloučit, že budou další redukce následovat, pokud se ministerstvu nepodaří zajistit finanční prostředky na plnou úhradu své objednávky,“ říká šéf dálkové dopravy ČD Jiří Jeřeta.

České dráhy jsou připraveny zajistit pro objednatele realizaci dálkových spojů v závazku veřejné služby v původním rozsahu, pokud bude zajištěna úhrada celé prokazatelné ztráty.

České dráhy přitom hledají cestu, jak uspořít také u svých komerčních spojů, kterých se státní dotace vůbec nedotýkají. Na očekávaný pokles přepravních proudů během dovolených u vlaků určitých zejména pro obchodní cestující reaguje „letní“ jízdní řád spojů Pendolino a D1 Express. Dočasná redukce se většinou týká jen posilových spojů. „V případě zvýšení poptávky jsme ale připraveni počet komerčních spojů navýšit stejně operativně, jako jsme nyní posílili D1 Expressy. Stejně tak mohou České dráhy zajistit pro objednatele realizaci dálkových spojů v závazku veřejné služby v původním rozsahu, pokud bude zajištěna úhrada celé prokazatelné ztráty,“ dodává Jiří Jeřeta.

VÁCLAV RUBEŠ

## Kinematovlak podesáté rozdával radost a smích

→ Pokračování ze strany 1

### Zavítal už do všech krajů, poznali ho také na Slovensku

A co je to vlastně Kinematovlak? Tradiční doprovodná akce Mezinárodního festivalu filmů pro děti a mládež ZLÍN FILM FESTIVAL a Českých drah. Vznikl v roce 2004 s cílem přivážet kvalitní filmy a pohádky všem, kteří se do Zlína na festival nedostanou. Během devíti předcházejících let projel všechny domácí kraje a stal se vítanou a nedočkavě vyhlášenou atrakcí. Několikrát zavítal i na Slovensko.

Letos startoval ve středních Čechách a pak zamířil na Vysočinu a do Jihomoravského kraje. Svou pouť končí 30. května ve stanici Otrokovice. Na svých zastávkách nabídl zdarma přístupné projekce pohádek a filmů pro děti a mládež. Dopolní promítání byla přednostně určena školám a školám, odpolední pak veřej-



DOBŘÁ NÁLADA. O atmosféru se staral také slon Elfík.

FOTO RENATA PŘÍVRATSKÁ

nosti. Souprava byla doplněna Výstavním vozem, kde se děti mohly seznámit s historií železniční dopravy. Bohužel tento rok chyběl oblíbený Vláček Hráček, který se v současné době po mimořádné události nachází v opravě.

#### Sedadla jako v klasickém kině

Takzvané „kino na kolejích“ tvoří projekční sál ve speciálně upraveném vagonu, který původně sloužil k přepravě zásilek. Dnes je vybaven digitální promítací technikou a kvalitním ozvučením. Sedadla jsou stupňovitě uspořádána jako v klasickém kině. Promítací sál je zatemněný, klimatizovaný a má kapacitu čtyřicet míst k sezení.

Pro České dráhy je pojízdné kino tradičním projektem, který má své stále a významné místo v Junior programu ČD. Je o to důležitější, že zde přímo komunikujeme s našimi nejmenšími a prostřednictvím nich i s jejich rodiči. Kine-

#### KDE ZASTAVIL KINEMATOVLAK 2013

15. 5.	St	Mladá Boleslav
16. 5.	Čt	Kutná Hora město
17. 5.	Pá	Čáslav
20. 5.	Po	Poděbrady
21. 5.	Út	Kolín
22. 5.	St	Světlá nad Sázavou
23. 5.	Čt	Havlíčkův Brod
24. 5.	Pá	Žďár nad Sázavou
25. 5.	So	Brno hlavní nádraží
26. 5.	Ne	Brno hlavní nádraží
27. 5.	Po	Brno hlavní nádraží
28. 5.	Út	Kroměříž
29. 5.	St	Zlín střed
30. 5.	Čt	Otrokovice

matovlak má obrovský ohlas u široké veřejnosti a dětem ukazuje příjemnou a zábavnou formou současnou železniční dopravu. A tím vlastně získává a vychovává naše nové zákazníky. Zároveň můžeme popřát Kinematovlaku hodně malých spokojených diváků a další úspěšné ročníky. ELEN MÁTEOVÁ



V těchto dnech vrcholí výběrová řízení do dalšího ročníku Stipendijního programu ČÉDés. Žáci z devátého ročníku základních škol a prvního, druhého nebo třetího ročníku partnerských středních škol v nich přesvědčují nejen o svých schopnostech a znalostech, ale také o skutečné motivaci pro práci na dráze.

Stipendijní program ČÉDés letos vstoupil již do pátého běhu. Zájem o tento program, jehož prostřednictvím podporujeme mladé lidi – budoucí strojvedoucí Českých drah – ve studiu, neustupuje ani poté, co profese výpravčího přešla na podzim 2011 na Správu železniční dopravní cesty. Do výběrových řízení se v letošním roce přihlásilo více než sto uchazečů, z nichž ale mohlo být vybráno jen 20 žáků, tedy jen každý pátý! Není proto divu, že ve dvanácti výběrových řízeních probíhajících na stejném počtu partnerských škol měli šanci uspět jen ti nejlepší.

#### Hrát si s vláčky nestačí

Jedno z výběrových řízení proběhlo také na Vyšší odborné škole a Střední škole technické v České Třebové. Před výběrovou komisí složenou ze zástupců Českých drah a pedagogů školy zasedlo postupně celkem 13 mladých mužů. „Vybrat toho, komu pomůžeme k často vysněnému povolání, není lehký úkol. Všichni uchazeči totiž mají zájem o železnici, my však hledáme opravdu zapálené nadšence pro náročnou práci strojvedoucího,“ vysvětluje Věra Nadějová z oddělení rozvoje lidských zdrojů Odboru personálního.



CHVÍLE NAPĚTÍ. V náročném přijímacím řízení má šanci uspět jen každý pátý uchazeč.

FOTO AUTOR (3x)

# Vybíráme další žáky pro pátý ročník programu ČÉDés

Výběrovou komisí zajímalo, zda mladý železničářský elév tuší, co profese strojvedoucího obnáší. Dílem šlo o poměrně odborné dotazy a zájemci o stipendium například museli popsat konkrétní činnosti strojvedoucího zachycené na fotografiích. K tomu mimochodem hodnotitelé využívali časopis ČD pro vás, který se v jednom z minulých čísel věnoval právě tomuto povolání. Další část dotazů směřovala k odhalením toho, zda mladí muži tuší, že za pulty lokomotiv budou usedat i v noci nebo že jim může být určena služebna daleko od jejich bydliště. Většinu z nich to ale neodradilo. „Po tomto povolání toužím od malička, chci prostě jezdit, všechno ostatní jde stranou,“ řekl odhodlaně Jakub Metelka, jeden z pěti úspěšných českotřebovských adeptů. Pokud splní ještě zdravotní požadavky, budoucí stipendista ČÉDésu.

#### Výhody, ale i závazek

Žákům středních odborných škol přináší stipendijní program Českých drah řadu benefitů a v mnoha ohledech patří k nejvýhodnějším v České republice.

Toho jsou si dobře vědomi nejen samotní zájemci o vstup do programu, ale také jejich rodiče. Mohlo by se zdát, že nejlákavějším stimulem bude měsíční



Uchazeči museli popsat činnost strojvedoucího podle časopisu ČD pro vás.

volná jízdenka, která je další výhodou ČÉDésu. Na druhou stranu je stipendium závazkem. K podmínkám programu patří dobrý prospěch a následně úspěš-



Pracovnice výběrové komise zvládaly náročný den s úsměvem.

finanční příspěvek, daleko častěji byla ale zmiňována jistota zaměstnání hned po úspěšném ukončení studia. Elévy z neželezničářských rodin také oslovuje

né složení maturitní zkoušky. Určitou motivací je i nepřijemná možnost v podobě navrácení všech vložených investic do žáka v případě neúspěchu. V opač-

ném případě následuje po absolutoriu minimálně pětiletý pracovní poměr na pozici strojvedoucí. „To ale neznamená, že jsou stipendisté ochuzeni o možnost studovat vysokou školu. V tom jim nebráníme, ani je za to nijak nesankcionujeme. Vysokoškoláci ale nemají nárok na benefity, které poskytujeme žákům na střední škole,“ dodává Věra Nadějová.

#### Nadšení drážních elévů

České dráhy se svým stipendijním programem snaží mladé a nadějně lidi motivovat, aby jejich nadšení pro železnici nevyprchalo. Když ale člověk vidí čiré nadšení drážních elévů, krade se mu na mysl otázka, zda by to nefungovalo i bez programu ČÉDés. Pravděpodobně ano – vždyť celá řada zaměstnanců Českých drah by svou práci nevyměnila ani po dlouhých letech služby! Je ovšem svatá pravda, že s programem ČÉDés jsou studentská léta mnohem příjemnější a pro ČD jako zaměstnavatele bude situace s náborem kvalifikovaných mladých strojvedoucí mnohem jednodušší.

VÁCLAV RUBEŠ

#### KAM JET

#### Parní jízdy s výtopnou a muzeem v Jaroměři



Společnost Železniční výtopna Jaroměř i letos bude pro cestující vyjíždět s turnovskou parní lokomotivou 310.0134 (ČD), a to vždy v sobotu 1. a 29. června, 3. srpna a 7. září na trati Jaroměř – Česká Skalice – Náchod a v (navazující) neděli 2. a 30. června, 4. srpna a 8. září na trati Jaroměř – Kuks – Dvůr Králové – Mostek. Od května do září svátky a víkendy a v létě denně mimo pondělí je přístupné i muzeum v Jaroměři. Podrobnosti a jízdní řády najdete na webu [www.vytopnajaromer.cz](http://www.vytopnajaromer.cz). Přehled akcí Klubu přátel železnice Českého ráje, provozovatele zmíněné parní lokomotivy, se nachází na [www.3100134.cz](http://www.3100134.cz).

#### Festival otevřených sklepů na Podluží

Letní Festival otevřených sklepů proběhne opět po roce na Podluží 1. a 2. června. Akce se koná ve třiceti sklepech ve vinařských obcích Hrušky, Moravská Nová Ves, Prušánky, Nový a Starý Poddvorov. Jako vždy bude připraven bohatý doprovodný program včetně pořadů o víně, řízených degustací, koncertů cimbálek i dalších kapel. Letní festival začíná oficiálně v sobotu 1. června, sklepy budou otevřené od 10.00 do 21.00 h s následným večerním programem. V neděli se pak pokračuje od 10.00 do 15.00, po oba dva dny s možností nákupu vín. V programu festivalu opět nebude chybět delikátní gurmetské menu s místními víny, servírované nejlepšími kuchaři v místních restauracích i přímo ve sklepech.

Festival začíná v sobotu v 8.00 h v čekárně stanice Moravská Nová Ves, kde až do 15 hodin je možné zakoupit vstupenky (v neděli pak od 10.00 do 12.00 hodin). Návštěvníci mohou využít nabídku pro zakazníky ČD Bonus a získat po předložení jízdenky ČD slevu 20 procent z ceny vstupenky zakoupené na místě. Jízdenka musí mít cílovou stanicí Moravská Nová Ves a platnost do 1. nebo 2. června 2013. Se vstupenkou máte volný vstup do všech festivalových míst, bezplatnou degustaci více než 300 vzorků, startovní balíček se stylovou taškou, skleničkou a tištěným průvodcem, kupon na nákup vín v hodnotě 200 korun podle vlastního výběru, autobusovou dopravu mezi obcemi a vstup na většinu pořadů doprovodného programu. V souvislosti s festivalem zastavují v Moravské Nové Vsi mimořádně některé rychlíky Českých drah: v sobotu 1. června ve směru od Brna R 805 (9.36), R 807 (11.36), R 809 (13.36) a ve směru od Olomouce R 802 (8.23), R 804 (10.23), R 806 (12.23), v neděli 2. června ve směru od Brna R 807 (11.36) a R 809 (13.36) a ve směru od Olomouce R 806 (12.23) a R 808 (14.23). Další podrobnosti na [www.otevrenesklepy.cz](http://www.otevrenesklepy.cz). (mn, mt)

## Společné jednání evropských celních správ a CER

Ve dnech 22. a 23. května organizovala společnost ČD Cargo celoevropské společné jednání zástupců členských železnic CER (Společenství evropských železnic se sídlem v Bruselu) a evropských celních správ. Jednání se zúčastnili i představitelé za Evropskou komisí Jean-Michel Grave a Lenka Jelínková. Část pracovního jednání proběhla také za účasti výkonného ředitele CER Libora Lochmana.

#### Dva dny jednání s bohatým programem na témata

Průběh jednání koordinoval zástupce sekretariátu CER Xavier Martin. Celý mítink se konal pod patronací ministra dopravy Zbyňka Stanjury v reprezentativních místnostech ministerstva dopravy v Praze. Hlavním organizátorem a hostitelem vydařeného setkání byla ale společnost ČD Cargo, a to za podpory sekretariátu CER.



CHVÍLE PRO DIALOG. Organizátorem setkání celních správ a zástupců Společenství evropských železnic byla společnost ČD Cargo.

FOTO MICHAL MÁLEK

První den jednání obě profesní skupiny odděleně a připravovaly program pro společné jednání o aktuálních celních záležitostech železnice. Probíraná témata se týkala nové celní legislativy, nového Unijního celního kodexu, analýzy rizik při vstupu, resp. výstupu zboží do nebo z Evropské unie, podmínky vstupu Srbska do EU a přechodu z papírového na elektronický nákladní list CIM a souvisejících zjednodušených postupů.

Program zahrnoval také prezentaci Chorvatska a Turecka o jejich IT celních procedurách na železnici při začleňování do evropských struktur. Dále se hovořilo o novinkách v plombování vozů a stanovení podmínek při tranzitních železničních přepravách na dohodnutých korydorech přes mimounijní Švýcarsko.

#### Hledání kompromisu

Druhý den společného jednání pod vedením chairmana celní skupiny Spole-

čenství evropských železnic Wessela Sijle hledaly obě pracovní skupiny konsensus a vyhovující řešení pro obě strany. Celkem padesát dva účastníků významné akce našlo mezi jednacími dny čas i na zrelaxování při procházce a prohlídce Starého Města pražského. Součástí doprovodného programu bylo i slavnostní posezení s hudbou v prostorách restaurace Marina Holešovice.

Sblížení partnerů při oficiálním jednání i neformálních setkáních v neoficiální části programu vytvořilo ideální podmínky pro snazší řešení každodenních problémů při celních procedurách. A to bylo i jedním z důležitých cílů této mezinárodní akce.

KATEŘINA SZCZEPONIECŮVÁ,  
VLADISLAV TOLAR



# Dostupné pouze v tištěné podobě

## Padesát let unikátního železničního oválu v srdci Evropy



**R**ozsáhlý železniční ovál v srdci Evropy, který spojuje Prahu, Brno a Olomouc, je unikátním jevem. Jeho historie sahá až do první poloviny 19. století, kdy byla vybudována první železniční trať mezi Prahou a Brnem. Oválná trať vznikla díky tomu, že železniční společnost chtěla mít přístup k oběma městem z každé strany. V současnosti je ovál využíván pro rychlé vlaky, které spojují Prahu, Brno a Olomouc v pouhých několika hodinách.

**A** jedním z hlavních důvodů, proč byl ovál vybudován, bylo to, že v té době neexistovaly žádné přímé trasy mezi Prahou, Brnem a Olomoucí. Každá z těchto měst byla spojena s Prahou jinou trasou. Pokud chtěl vlak jet z Prahy do Brna a dále do Olomouce, musel se vrátit do Prahy, což bylo velmi neefektivní. Oválná trať umožnila přímé spojení mezi těmito městy, což bylo velkým pokrokem. V současnosti je ovál stále důležitou součástí železniční sítě v této oblasti.

Způsob, jakým ovál vznikl, je unikátní. Byl vybudován v době, kdy železniční sítě byly stále v počátcích. Oválná trať byla vybudována jako součást většího projektu, který měl spojit Prahu s Brnem a Olomoucí. V současnosti je ovál stále důležitou součástí železniční sítě v této oblasti.

- Příklady železnic realizovaných ve VUZ**
- Vysočina - Železniční společnost (ŽSP)
  - Středočeská - Železniční společnost (ŽSP)
  - Středočeská - Železniční společnost (ŽSP)
  - Středočeská - Železniční společnost (ŽSP)
  - Středočeská - Železniční společnost (ŽSP)
  - Středočeská - Železniční společnost (ŽSP)
  - Středočeská - Železniční společnost (ŽSP)
  - Středočeská - Železniční společnost (ŽSP)
  - Středočeská - Železniční společnost (ŽSP)
  - Středočeská - Železniční společnost (ŽSP)



**S** moderními vlaky je ovál stále využíván. V současnosti je ovál využíván pro rychlé vlaky, které spojují Prahu, Brno a Olomouc v pouhých několika hodinách. V současnosti je ovál stále důležitou součástí železniční sítě v této oblasti.

**STE SE TAKÉ ZVAHOVALA STAVBA OKRUHŮ**

VUZ se zabývá i plánováním nových železničních tratí. V současnosti je v plánu vybudování nových tratí, které by umožnily rychlejší spojení mezi Prahou, Brnem a Olomoucí. V současnosti je ovál stále důležitou součástí železniční sítě v této oblasti.



Mapa železničního oválu v srdci Evropy, který spojuje Prahu, Brno a Olomouc.



### HLAVNÍ EVROPSKÁ ŽELEŽNIČNÍ CENTRA



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



## MIMOŘÁDNOSTI

## Ostrava-Bartovice

4. května

V nočních hodinách v žst. Ostrava-Bartovice vykojila při posunu motorová lokomotiva 742.093-8 na výhybce číslo 3. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 90 tisíc korun.

## Beroun

5. května

Odpoledne v obvodu seřadovacího nádraží stanice Beroun při posunu vykojila lokomotiva 122.049-0 na výhybce číslo 109. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 175 tisíc korun.

## České Budějovice

7. května

Nad rámem v obvodu nákladového nádraží stanice České Budějovice při prudkém najetí na zarážedlo kusé koleje číslo 223 vykojil nákladní vůz řady Falls. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 76 tisíc korun.

## Horní Police – Františkov n. Ploučnicí

7. května

V odpoledních hodinách mezi stanicemi Horní Police a Františkov nad Ploučnicí najela Regionova 814/914.097 osobního vlaku 6610 na spadlý strom v km 7,027. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 70 tisíc korun.

## Plzeň hlavní nádraží

11. května

Odpoledne v obvodu stanice Plzeň hlavní nádraží se na železničním přejezdu v km 94,078 střetl osobní automobil Peugeot 407 SW s rychlíkem 36827, v jehož čele byla elektrická lokomotiva 242.266-5. Při střetnutí byl zraněn řidič automobilu i jeho spolujezdec. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 275 tisíc korun.

## Kyjov

11. května

V nočních hodinách ve stanici Kyjov při posunu vykojila lokomotiva 742.134-0 na výhybce číslo 21. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 80 tisíc korun.

## Letovice – Skalice nad Svitavou

11. května

Nad rámem mezi stanicemi Letovice a Skalice nad Svitavou vznikl u osobního vlaku 4703 požár elektrického vozu 560.007-7. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 490 tisíc korun.

## Chotěšov – Mladá Boleslav

16. května

Odpoledne mezi železničními stanicemi Chotěšov a Mladá Boleslav hlavní nádraží najela motorová jednotka Regionova 814/914.080 osobního vlaku 9554 na spadlý strom v kilometru 71,010. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na částku 100 tisíc korun.

(Mirko)

# Vozy řady Bdmpee vyrazily do ostrého provozu



VLNA MODERNIZACE. Cestující si pochvalují především pohodlné sedačky a prostorové řešení vozů.

FOTO AUTOR (4x)

Začátkem letošního května vyjel do zkušebního provozu s cestujícími první modernizovaný vůz řady Bdmpee ze čtyřicetikusové série určené pro České dráhy. Po prvních nespěšných krůčcích, menších technických závadách, a tím pádem sporadickém řazení do souprav mezistátních expresů spojujících Prahu a Ostravu se Žilinou, již slouží v běžném provozu. Od úterý 14. května k tomuto vozu přibyl ještě druhý, který je zařazován na stejnou mezinárodní relaci.

V posledních týdnech se na vnitrostátních i mezinárodních expresích na prvním koridoru objevují modernizované vozy druhé třídy řady Bdmpee. Mají velkoprostorové uspořádání, pohodlné sedačky potažené textilem, vakuové toalety a moderní elektronický informační systém. Rekonstrukci zajišťuje společnost Pars nova (více jsme psali v čísle 4/2013). Zjišťovali jsme první zkušenosti z provozu pohledem cestujících i vlakové čety.

**Připadáte si jako v první třídě** Jirka a Beáta z Prahy, kteří jezdí drah do Olomouce, si nový vůz Českých drah nemohou vynachválit. „Vagon vypadá na první pohled velmi dobře a poměrně luxusně. Vůbec mi nepřipomíná klasickou dvojkou, kterou často jezdíme na Moravu, spíše bych ho tipoval na vůz první třídy,“ sděluje své dojmy Jirka. Přítelkyně Beáta ho doplňuje, že mají s sebou tablet, takže se jim po cestě bude hodit elektrická zásuvka na jeho dobití, a je nadšena z velkoprostorového uspořádání se sklá-



SNADNÝ POHYB. Nastupní, ale i oddílové dveře ještě trpí dětskými nemocemi. Pro cestujícího ale představují posun k vyšší kvalitě – i díky lepší manipulaci.



pěcími dřevěnými stolkami. „Konečně si budeme moci někde rozložit naše věci a taky přístroje,“ směje se. Oba si také pochvalují klimatizaci. „Po dnešní jízdě se budu dívat mnohem kritičtěji na staré dvojkou s kupátky. Tento nový vůz hodnotím čtyřmi hvězdami z pomyslných pěti,“ dodává s úsměvem Jirka.

A co říká na posilu ve vozidlovém parku personál Českých drah? „Když své

poznatky shrnu, tak pokud vše funguje, cestujícím se jízda v tomto novém voze velmi líbí, dokonce je zřejmé, že přepravu v tomto voze preferují a vyhledávají ho. Pochvalují si především čistotu a prostorové řešení vozu, včetně vakuových toalet, a v těchto teplých dnech také klimatizované prostředí. Prototypový vůz byl ale na začátku zkušebního provozu zařazován pouze sporadicky, takže ces-

## Kde aktuálně jezdí vozy Bdmpee

Oba nové vozy řady Bdmpee, depované v Provozní jednotce Bohumín (DKV Olomouc), jsou řazeny podle přesně stanovených oběhů na vlaky expres v úsecích Praha – Ostrava – Třinec, resp. Praha – Ostrava – Žilina a zpět. Lze se s nimi setkat na mezinárodních expresích 140, 141, 142, 143, 146, 147, 148 a 149 a vnitrostátních expresích 540, 541, 542 a 543.

tující neměli mnoho příležitostí si jej užít,“ říká ostravská supervizorka Jana Jurečková. Dodává, že trochu nešťastně je řešeno číselné označení míst, kde nelze bezpečně poznat, které číslo k jakému sedadlu náleží. Pro některé cestující může být displej příliš malý a číslo na něm nečitelné. „Největším problémem ale bývají dveře, a to jak nástupní, tak oddílové. Občas se zasekávají, neotvírají, nebo se naopak otvírají samovolně. Také toalety bývají někdy v poruše,“ dodává supervizorka. Prostě také běžné dětské nemoci, které je třeba vychytat.

## Jako bonus místo pro jízdní kola

Vlakvedoucí Jaroslav Sedláček, který měl v neděli 12. května službu na expresu 146, jel s novým vozem zcela poprvé: „Vůz řady Bdmpee již na první pohled dělá dojem lepšího vagonu a myslím, že jej tak vnímají i naši zákazníci. Velké plus má tento vůz hlavně v tom, že je v něm speciálně vytvořené místo na čtyři jízdní kola. Na této trase je velký zájem o přepravu kol. Rezervace na jejich přepravu proto bývají vyprodány daleko dopředu,“ říká vlakvedoucí.

Toho doplňuje cyklista Láďa z Kolína, který vůz s horským kolem vyzkoušel. „Jsem opravdu spokojený. Úchytné háky mají správnou šířku, takže se nepoškodí ráfky, což není vždy běžné. Navíc oceňuji dostatečný rozstup mezi úchytnými háky a také to, že se dá kolem bicyklu v pohodě projít vlakem a nikdo se tak o kolo zbytečně neumaže.“



Úchytné háky jsou navrženy tak, aby nepoškodily ráfky kol.

Do poloviny příštího roku už bude na našich tratích jezdit všech 40 vozů této nové řady. „Jsem přesvědčen, že pozitivně osloví řadu našich stálých, ale i nových zákazníků. Vozy řady Bdmpee budeme přednostně nasazovat mimo relaci Praha – Vsetín/Ostrava – Žilina též na relaci Praha – Brno – Budapest,“ dodává ředitel Odboru dálkové a mezinárodní dopravy Jiří Jeřeta. **MARTIN HARÁK**

## Zlevnili jsme vytápění výpravní budovy v Pardubicích

Regionální správa majetku Hradec Králové zrealizovala v minulém období výměnu a přemístění technologie předávací stanice tepla pro vytápění a dodávku teplé vody pro výpravní budovu stanice Pardubice hlavní nádraží. Důvodem přistoupení k realizaci díla byl již nevyhovující a těžko udržovatelný stav stávající předávací stanice a její neekonomický provoz.

### Nová předávací stanice tepla vznikla v suterénu přístavby

Realizace probíhala postupně od roku 2011 ve spolupráci s dodavatelem tepla, tj. Elektrárnou Opatovice. Podmínkou realizace bylo oddělení zásobování teplem bytového domu v majetku města Pardubice od dodávky tepla pro výpravní budovu v majetku Českých drah, čímž došlo k pomínutí nutnosti provozovat licencovaný tepelný zdroj ze strany ČD a tím k úspoře administrativy. Další

podmínkou bylo osazení plně automatické moderní technologie bez nároku na obsluhu.

Jako nejvhodnější řešení bylo zvoleno vybudování nové předávací stanice tepla pro výpravní budovu v suterénní místnosti přístavby výpravní budovy a úplné odpojení stávajícího výměníku od primárních rozvodů tepla tak, aby budova stávajícího výměníku mohla být nabídnuta Českými drahami k odprodeji. Vlastní realizaci předcházelo výběrové řízení na dodavatele, ze kterého vzešel jako nejlepší dodavatel při zachování požadovaných vlastností díla – tím se stala firma EVČ.

Nově vybudovaná předávací stanice má nominální výkon 1,5 MW a slouží k dodávce tepla pro vytápění a ohřev teplé vody ve výpravní budově stanice Pardubice hl. n. Vlastním zdrojem tepla jsou dva deskové výměníky Alfa Laval CB 77/100M. Otopná voda pro vytápění je



INVESTICE. Rozvod tepla nyní probíhá hospodárněji.

FOTO MARTIN NAVRÁTIL

ekvitermně regulována směšováním v závislosti na teplotě venkovního vzduchu. Teplá voda je připravována rychloohřevacím způsobem v celonerezovém deskovém výměníku Alfa Nova.

### Menší náklady na údržbu a výhodnější cena energie

Přesné vyhodnocení úspor vzniklých vybudováním nové technologie bude možné až koncem roku 2013. Již nyní, po

odečtu dat za první tři měsíce roku, je jasné, že úspory za vytápění budou nezanedbatelné. Hlavním zdrojem úspor jsou kromě lepší účinnosti předávací stanice snížené náklady na údržbu, nulové náklady na obsluhu předávací stanice a přechod na jednosložkovou (výhodnější) cenu za tepelnou energii od dodavatele. Zároveň je nutno vzít v úvahu, že prodejem budovy původní předávací stanice získaly České dráhy finanční částku pokrývající náklady na vybudování nové technologie a rezervu k tomu.

Pro další úsporu na vytápění se pracovníci Regionální správy majetku Hradec Králové zabývají nutnou modernizací celého systému vytápění výpravní budovy Pardubice hl. n. Hlavním zdrojem neekonomičtosti je zde již zastaralé podlahové vytápění typu Krytal, které se nachází už za hranicí životnosti a neumožňuje potřebnou regulaci vytápění.

VÁCLAV FIKR





**PODIVNÁ LIBERALIZACE.** Evropská komise chce na jedné straně zakázat vznik nových holdingů mezi správci železniční infrastruktury a dopravci, na druhé straně ustoupila tlaku velkých zemí a souhlasila s fungováním těch stávajících. Společnosti jako Deutsche Bahn nebo SNCF tak získají i proti ČD konkurenční výhodu. FOTO DEUTSCHE BAHN

# Čtvrtý železniční balíček EU neměří každému stejně



V prosinci 2019 možná dojde k plnému otevření železničního trhu v oblasti vnitrostátní dálkové a regionální dopravy ve všech členských státech EU. Alespoň s tím počítá čtvrtý železniční balíček Evropské komise, jehož návrh byl zveřejněn na začátku letošního roku. Cesta, po které se evropští dopravci mají vydat, je ale značně kontroverzní, protože pro všechny státy nebudou platit stejné podmínky.

Bílá kniha Evropské unie pro dopravu si klade za cíl podpořit vznik konkurenceschopného dopravního systému v Evropě. Z tohoto důvodu vydala Evropská komise v minulosti již tři takzvané železniční balíčky, které vstoupily v platnost v letech 2001, 2004 a 2007. Týkaly se mezinárodní nákladní, vnitrostátní nákladní a mezinárodní osobní drážní dopravy. Projednávaný čtvrtý balíček má legislativně upravit více než 90 procent železničního trhu – měřeno v osobních výkonech – vnitrostátní osobní dopravy. Komise si od svého návrhu slibuje zvýšení zájmu o cestování po železnici a zlepšení služeb dopravců. Pod praporem tohoto jistě chvályhodného úmyslu se ale budou realizovat opatření, která bohužel nenastavují shodné podmínky pro všechny dopravce v zemích EU. Nejvíce je to patrné u povinnosti oddělení správců železniční infrastruktury od dopravců.

## Holding někde ano, jinde ne

Návrh balíčku přichází v tomto bodě s obrovskou disproporcí. Na jedné straně sice zakazuje vznik nových holdingů mezi dopravci a správci infrastruktury, na druhé straně povoluje fungování těch stávajících. Smůlu tedy mají ty státy, které do začátku platnosti balíčku vytvořily holdingu nestihnou. Podle návrhu Evropské komise navíc musí být správce infrastruktury řízen jiným ministerstvem než národní dopravce. V našich podmínkách by tak Správa železniční dopravní cesty pravděpodobně zůstala pod ministerstvem dopravy, zatímco na České dráhy by dohlíželo například ministerstvo financí. Fakticky to znamená zákaz integrovaného modelu železnice po vzoru Německa či Rakouska.

A co to znamená pro země, které již integrované modely zavedly? Nesporně velkou konkurenční výhodu na otevřeném trhu železniční dopravy. Přeživší holdingy by ovšem musely mít právně, finančně i provozně oddělené společnosti. Avšak i přes snahu sankcionovat dopravce zakázaným provozem služby v ostatních zemích EU v případě nedodržení výše uvedených podmínek je velice pravděpodobné, že

správce infrastruktury bude na zájmy „svého“ holdingového dopravce hledět jinou optikou než na ty ostatní.

Česká železnice tak nyní doplácí na to, že naši politici se snažili být „papežtější než papež“ a důkladně se připravili na model, o kterém Evropská komise roky prohlašovala, že je jediný možný, tedy důsledně oddělení dopravců od správy infrastruktury. Nyní se ukazuje, že silní hráči si dokážou vypudat výjimky. Ve Francii před deseti lety vyčlenili nezávislého správce infrastruktury (RFF), ale v současné době své rozhodnutí přehodnocují. Francouzská vláda nedávno ohlásila záměr restrukturalizovat RFF a SNCF a integrovat je do určitého typu holdingu.

## POSTOJ ČESKÝCH DRAH K BALÍČKU

O dopadech čtvrtého železničního balíčku na dopravní trh v České republice jednal v polovině dubna ve Strasburku generální ředitel Českých drah Petr Žaluda. Na pracovní snídani, kterou zorganizoval místopředseda Evropského parlamentu Oldřich Vlasák, přijel i šéf SŽDC Jiří Kolář. Petr Žaluda mimo jiné uvedl: „Je potřeba, aby byly vytvořeny rovné podmínky pro další železniční podnikání v Evropě. Souhlasím s tím,

## Dálková doprava pouze na komerční riziko

Návrh Evropské komise dále počítá – v zájmu zvýšení hospodářské soutěže – s vyloučením ze závazku veřejné služby u těch spojů, které nevyužívají síťový účinek na místní, regionální nebo nižší než vnitrostátní úrovni. Fakticky se jedná o zákaz dotování dálkových spojů ze státního rozpočtu. Současně má platit strop pro rozsah veřejných služeb (z jedné smlouvy) pro každého dopravce na úrovni 10 milionů vlakokilometrů nebo jednou třetinou vnitrostátních služeb (použije se vyšší hodnota). Je tedy jasné, že České dráhy, které zajišťují v dálkové dopravě 31 milionů vlakokilometrů a v re-

gionální 80 milionů vlakokilometrů ve veřejné službě ročně, by s touto regulací měly velký problém. V oblasti zadávání veřejných zakázek panuje i jedna nejasnost. Jde o novou definici příslušného místního orgánu (objednatel), ze které není zřejmé, zda jím bude moci být i nadále kraj.

Čtvrtý železniční balíček počítá také s posílením pravomocí Komise. Asi nejmarkantnějším příkladem je plánovaná úloha arbitra, kterou si v návrhu vymýnila v případě rozporu stát versus dopravce žádající o vstup na jeho infrastrukturu, pokud jde o dopravce patřící do holdingu. Tehdy totiž musí splňovat výše zmíněnou nezávislost na ostatních čle-

by dopravci měli právo na rovný přístup k železniční infrastruktuře ve všech členských státech, ale pouze při dodržení spravedlivých, transparentních a nediskriminačních podmínek. Tento navrhovaný železniční balíček však takové podmínky nezajišťuje. Budu usilovat o to, aby změny v evropské legislativě umožnily českému národnímu dopravci plynulé fungování a další rozvoj.“

nech holdingové struktury. V případě, že ji nespěluje, nesmí se ucházet o provozování v jiných zemích. Míru nezávislosti však posoudí Evropská komise, což opět nevzbuzuje důvěru ve stejné podmínky pro všechny, zejména u dopravců, kteří do holdingu nepatří.

## Odbory čekají více stávek

A jak se na návrh čtvrtého železničního balíčku dívají jednotlivé země a veřejnost? Podle podkladů, které Evropská komise sbírala od prosince 2011 do září 2012, si 60 procent respondentů (bylo osloveno 25 tisíc cestujících) myslí, že by podmínky pro přístup na trh či povinná nabídková řízení mohly evropské železnici

**Podle návrhu Evropské komise musí být správce infrastruktury řízen jiným ministerstvem než národní dopravce.**

pomoci v integraci. Většina členských zemí ale dala najevo, že požádá o přechodné období. Zástupci zaměstnanců zase očekávají, že otevření vnitrostátního trhu povede ke zhoršení pracovních podmínek a většímu počtu stávek.

Návrh se nelíbí ani Deutsche Bahn, i když si mohou ponechat holdingové uspořádání. Důsledně oddělení jednotlivých složek DB se totiž negativně projeví v jejich oficiálním hospodaření. Nejně divu: polovinu zisku Deutsche Bahn tvoří výnosy DB Netz, tedy správce infrastruktury. Tyto obavy už nepanují ve Francii, Rakousku a Itálii (kde mají také holding), ovšem i zde by preferovali jiné způsoby pro zvýšení atraktivitu železnice, například upozadění silniční dopravy. Řada zemí EU navíc ještě neaplikovala předchozí tři balíčky.

Česká republika ale šla příkladem a svůj železniční trh liberalizovala v míře, která zatím není v západní Evropě obvyklá. Je otázkou, zda to bylo ku prospěchu domácích firem. Když totiž například České dráhy požádají o přidělení dopravní cesty pro své spoje do Berlína, dostane se jim od správce infrastruktury DB Netz odpovědi, že už bohužel není na trati kapacita. Liberalizace neliberalizace. Čtvrtý železniční balíček na tom zřejmě nic nezmění, silnější zůstanou silnější a pravidla se budou stále upravovat v jejich prospěch. I když je otázkou, zda a v jaké podobě bude balíček vůbec schválen. Je možné, že se o něm bude hlasovat až po příštích evropských volbách na jaře 2014.

VÁCLAV RUBEŠ

## KRÁTCE

### ŠVÝCARSKO

#### Rheintal Express v novém provedení

Společnost SBB nasadí od 9. června na spoje Rheintal Express mezi Churem a St. Gallenem nové šestivozové patrové vlaky z produkce Stadler Rail určené pro vlaky InterRegio. Nahradí soupravy z více než 40 let starých vozů. Moderní vlaky nabídnou vyšší komfort, především klimatizované prostory a nízkopodlažní nástup. V první třídě bude 120 míst, ve druhé třídě 415 míst. Díky modernizaci tratě a zvýšení rychlosti na 160 km/h se má od prosince také zkrátit cestovní čas v úseku Chur – St. Gallen o 13 minut.

### NĚMECKO

#### DB opouští projekt rychlovlaků z Paříže

DB se rozhodly opustit mezinárodní společnost Thalys provozující rychlovlaky TGV z Paříže do Amsterdamu, Bruselu a Kolína nad Rýnem. Od 9. června tak končí nákup jízdenek na spoje Thalys z Kolína nad Rýnem do Paříže v prodejních místech největšího železničního dopravce v Evropě. Cestující v Německu si nadále mohou jízdenky zakoupit pouze v prodejní síti Thalys a u smluvních prodejců. Stále však platí podmínky Railteamu, skupiny evropských železnic provozujících mezistátní vysokorychlostní dopravu, pro odškodnění cestujících nebo použití DB Lounge v Kolíně nad Rýnem.

### SLOVENSKO

#### Kdo dřív přijde, má levnější cestu InterCity

ZSSK rozšiřují nabídku levnějších jízdenek s včasným nákupem na vlaky InterCity mezi Bratislavou a Košicemi. Když si cestující koupí jízdenku 60 až 9 dní před cestou, může uspořit až 4 eura, při nákupu 8 až 1 den před cestou uspoří 2 eura. U vybraných spojů jsou levnější jízdenky nabízeny až do odjezdu, resp. vyprodání kapacity vlaku. Spoje InterCity zaznamenaly meziroční nárůst v nejvyšší cenové úrovni 4 procenta cestujících. Vlaky jsou sestaveny z nových nebo modernizovaných vozů a v 1. třídě nabízejí i internet, denní tisk a nápoj zdarma.

### NORSKO

#### Miliardové investice do infrastruktury

Norská vláda investuje v letech 2014 až 2023 celkem 168 miliard korun (asi 570 miliard Kč) do rozvoje železniční infrastruktury. Součástí těchto výdajů má být výstavba nebo úpravy několika tratí pro rychlost 250 km/h z Oslo do Tønsbergu, Hamaru, Fredrikstadu, Skienu, Lillehammeru a Haldenu, elektrifikace tratí Trønderbanen a Meråkerbanen. Mezi další naplánované projekty patří výstavba druhého tunelu mezi Bergenem a Arna.

### NOVÝ ZÉLAND

#### Čínské lokomotivy pro KiwiRail

Společnost KiwiRail objednala dalších dvacet kusů dieselových lokomotiv od čínského dodavatele CNR Dalian. Jedná se o vylepšenou druhou sérii těchto strojů. V jeho útroběch tluče šestivalcové srdce o výkonu 2 700 kW od německého výrobce MTU. Všechny 20 kusů této lokomotivy má dorazit na Nový Zéland do července letošního roku. Nové stroje mají o 5 až 10 procent nižší spotřebu než dosud používané starší motorové lokomotivy vyrobených mezi lety 1961 a 1988.

### MAĎARSKO

#### Kvůli úsporám budou vlaky bez průvodčích

Kvůli úsporám stahuje dopravce MÁV průvodčí z vlaků na málo frekventované trati mezi stanicemi Somogyuszob a Nagyatád na jihozápadě země. Maďarští vyzkoušejí tento způsob přepravy, který je u nás známý jako Specifický způsob odbavení cestujících, na 9 km dlouhém úseku tratě. V současnosti tam jezdí zpravidla jeden motorový vůz Bzmot vyrobený ve Studénce. Na trati mezi koncovými nádražními není žádná stanice ani zastávka. Kontrolu jízdenek budou vykonávat – stejně jako u nás – revizori. (Pešák, gak)



# Chlouba a kouzlo nádražních budov zachycené na pohlednicích

Nádražní budovy byly od vzniku železnice vděčným objektem pro fotografy. Představovaly zviditelnění města nebo vesnice, tvořily součást reprezentace vůči okolí. Není tedy divu, že od konce 19. století až do času první republiky, především do poloviny 20. let, se nádraží velmi často vyskytovala na pohlednicích v prodejních novinách a tabáku.

Obec, která má krásné a výstavní nádraží, patří mezi elitu. Tato myšlenka se zakořenila v hlavách našich předků ještě za c. k. mocnářství. Z období boomu železnice se nám zachovaly nejen architektonicky vydařené staniční budovy, ale také pohlednice s motivy železničních budov. Mezi ně patří například nádraží Severozápadní dráhy, později nazývané Denisovo nebo Praha-Těšnov. Na snímku ho vidíte vyobrazené kolem roku 1907. Při stavbě Severojižní magistrály byla tato nádherná budova v roce 1985 nemilosrdně zlikvidována. Nádražní budova ve Vraném nad Vltavou byla zase zachycena fotoaparátem s přeškrtnutým nápisem Wran. Se vznikem re-



Nádraží na pražském Těšnově zaniklo v roce 1985.



Takto si představovali ještě před více než sto lety.



Vrané nad Vltavou bez německých nápisů.



Pražská zastávka v Klánovicích.

publiky byla změna názvu pro nádraží typická. Jména stanic se ale měnila i z jiných než politických důvodů. Například středočeské Votice mají dnes jen jedno nádraží – dříve tam ale existovala dvě. Dnešní stanice Votice nosila název Votice-Beztahov, zatímco dřívější stanice Votice-Veselka má v aktuálním jízdním řádu označení Olbramovice.

## Jak se jmenuješ, stanice?

Na pohlednicích z Rakousko-Uherska je železniční stanice Jirna, která ze všech našich nádraží snad nejvíce změnila své jméno. Na Olomoucko-pražské dráze



Stanice Olbramovice s jiným názvem.

vznikla až v roce 1883 a dostala název podle obce vzdálené asi 4 km, jež hrála ve zdejší oblasti nejdůležitější roli z pohledu hospodářství, školství a poštovní a církevní správy. Po několika letech provozu si rovněž asi 4 km vzdálené Koloděje, ležící ovšem na opačné straně kolejí, vymohly změnu. Od roku 1887 tak na zastávce přibyl za pomlčku nápis Koloděje. Další změna nastala krátce po první světové válce, kdy se rozrostly u tratě nově založené Klánovice, a tak následovala žádost o přejmenování. Vedení drah však akceptovalo žádost pouze zčásti. V roce 1921 se tudíž v jízdních řádech ob-

jevil název Jirna-Klánovice. Daný stav se však Klánovickým nezamlouval. Kýženeho názvu se dočkali až po další žádosti v roce 1937, kdy byla zastávka pojmenována Klánovice. Poslední změna nastala po připojení Klánovic ku Praze; od roku 1976 tak nese název Praha-Klánovice. Za časů mocnářství a protektorátu však byly na železničních budovách ještě názvy v německých překladech.

Staré pohlednice vám mohou ukázat, jak se v minulosti vydávaly na nádražích a zastávkách jízdenky. A někdy zase odhalí fantazii našich předků. Na pohlednicích z přelomu 19. a 20. století vyobrazili fiktivní nádraží ještě (Jeschken) v roce 1960. Mimo nádraží měl ještě předtím nabízet hotel, restauraci, továrnu a automobilovou závodní dráhu. Mimochodem, pohlednice je vyrobena dvoubarevným světlotiskem s knižtiskovým přitiskem textu. Na snímku kolejiště ve skutečné stanici Reichenberg (Liberec) ze začátku minulého století zase stojí za povšimnutí netradiční točna depa.

## Kolik měří správná pohlednice na šířku a kolik na výšku?

Většina těchto pohlednic byla vyrobena technikou bromografie nebo ofsetovým tiskem. Principiálně existují čtyři základní druhy tisku: z výšky (knihtisk), z plochy (ofset), z hloubky (hlubotisk) a skrze síto (sítotisk) – k nim ještě přistupuje litografie a světlotisk. Tak jako bývaly různé techniky tisku pohlednic, tak i bývaly různé jejich formáty. Na pařížské Světové poštovní konferenci konané roku 1878 byl zaveden formát 140 x 90 mm, který najdeme u většiny historických pohlednic. V současnosti mají rozměry pohlednic mezinárodní standard: minimální rozměry 140 x 90 mm, maximální rozměry 148 x 105 mm (formát A6). Většinou se nyní setkáváme s rozměrem A6 s povolenou odchylkou 2 mm.

JAN DVOŘÁK

INZERCE



ČD travel, s.r.o., Perlová 3, tel. 972 243 051-55. e-mail: obch@cdtravel.cz, lazne@cdtravel.cz, web: www.cdtravel.cz  
Pobočka: Praha hl. nádraží 972 241 861, provozní doba: pondělí-pátek 9.00-17.00 h



## Česká republika

### Hustopeče u Brna – hotel Centro \*\*\*\*

Termín: 1. 4.–30. 6. 2013, Jaro v akci

Cena: 1 990 Kč/os./pobyt; děti do 12 let na přistýlce za 620 Kč, pobyt Ne-Čt, sleva 245 Kč/os./pobyt.

Užijte si možnost 2 nebo 3 nocí za cenu dvou nocí!

2x/3x ubytování ve dvoulůžkovém pokoji s polopenzí, 1 hodina denně zdarma ve wine wellness (saunový svět, whirlpool, Kneipova vinařská stezka, finské vědro), volný přístup na wi-fi, parkovné na hotelovém parkovišti



## Česká republika

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

2. 6.–29. 9. 2013, Seniorský pobyt 55+

Cena: 8 490 Kč/osoba

Cena zahrnuje: 7 nocí s polopenzí, 7x odpolední kávu/čaj s moučnickem, 1x polodenní zájezd do okolí, 1x návštěvu kulturního představení, 1x vycházku po pramenech, 1x kulturní představení, regenerační program výběr A, B, C – přesný rozpis z procedur zašleme na základě poptávky.



## Česká republika

### Jáchymov – LD Praha, Elektra, Astoria

Vital pobyty (Regenerace pro každý věk)

Cena: 5 940 Kč/osoba

Cena zahrnuje: 6 nocí s polopenzí, 1x radonovou koupel, 1x částečnou masáž, 1x perličkovou koupel, 1x bylinkovou koupel, 1x oxygenoterapii, 1x solnou jeskyni, 1x malé občerstvení, 1x aquagymnastiku.



## Česká republika

### Jeseníky, Priessnitzovy léčebné lázně, LD Priessnitz

Dotek Indonésie, 3. 5.–30. 5. 2013

2 noci s polopenzí, 1x koupel lotosová + perličková – je vhodná pro harmonizaci těla, 1x jávská masáž (60 min.) – je výjimečná svým velmi silným tlakem působícím na sval, až dojde k jeho celkovému uvolnění a následné relaxaci, 1x terapie vulkanickými kameny (90 min.) – prohřívání bodů na těle a jemné masírování pomocí teplých kamenů

Bonus: v den příjezdu k večeri thajský koktejl, 2x saunový svět – volný vstup během pobytu, zapůjčení županu na celou dobu pobytu

Cena: 4 495 Kč/osoba/pobyt



## Itálie

### Sicílie – kouzelný ostrov slunce

Vlakový pobytovo-poznávací zájezd, 29. 8.–11. 9. 2013/9. 9.–23. 9. 2013

9x (10x) ubytování, 4x místenka, 2x lehátko T4 včetně příplatku k jízdence FIP, služby vedoucího zájezdu. Navštívíme to nejzajímavější – po cestě tam i zpět Řím, nejvyšší evropskou sopku Etnu, krásně situované pobřeží letovisko Taormina, ostrov Vulcano se známými a vyhledávanými bahenními lázněmi, město Agrigento, městečko Cefalu a Palermo.

Cena: 8 990 Kč



## Slovensko

### Piešťany – hotel Park \*\*\*

1. 6.–28. 6. 2013, Seniorský pobyt 55+, cena: 6 020 Kč/osoba

Cena zahrnuje: 5x ubytování s polopenzí, 1x orientační vyšetření lékařem, 1x klasickou masáž částečnou, 1x parafango zábal, 1x hydromasážní vanu, 1x oxygenoterapii s vitam. nápojem, 1x měkkou techniku s fyzioterapeutem, 1x denně kávu se zákuskem, župan, volný vstup do bazénu a fitness, 20% sleva na další procedury.





**HLAVNĚ SE DOMLUVIT.** Zdeněk Mikeš školí strojvedoucí jak ze znalosti němčiny, tak obsluhy hnacích vozidel. FOTO AUTOR

# Instruktor pro Německo pomáhá strojvedoucím do kondice

Za současnou práci na dráze vděčí Zdeněk Mikeš své zálibě z dětství. Tehdy se svým kamarádem Zdeňkem Chrdlem, dnes ředitelem společnosti AŽD Praha, trávil bezpočet hodin u tratí a s modelovou železnicí. Není divu, že po základní škole začal studovat na dopravní průmyslovce a potom nastoupil hned do pražského depa a stal se specialistou pro provoz na německých tratích.

Jeho pracovní zařazení se nazývá instruktor nebo slangově také cvičný. Zdeněk Mikeš má totiž na starosti školení strojvedoucích Českých drah jezdících na ramenu Praha – Drážďany – Lipsko. „V náplni práce mám současně komunikaci s kolegy z německých dopravních společností DB Fernverkehr a DB Regio. S nimi domlouvám školení, zkoušky a výcvik nových strojvedoucích, kteří mají dopravovat vlaky na německou síť, kterou spravuje manažer infrastruktury DB Netz.“ Navíc k tomu školí a zkouší jednotlivé strojvedoucí z obsluhy nových hnacích vozidel.

## Náročná němčina část zájemců odradí hned na začátku

„Naším zaměstnancům, kteří vozí mezinárodní vlaky do Německa, se snažím vytvářet co nejoptimálnější podmínky pro jejich práci. Ne vždy se vše podaří podle mých představ. Zastávám názor, že služba strojvedoucího na území cizího státu je především o tom, jak kdo umí používat jazyk a také jak mu rozumí.“

Proto by tato práce měla být náležitě oceněna. Asi nikoho nepřekvapí, že v minulosti někteří strojvedoucí odstoupili již ve fázi přípravy, když zjistili, jak to bude doopravdy náročné.

**Zastávám názor, že služba strojvedoucího na území cizího státu je především o tom, jak kdo umí používat jazyk a také jak mu rozumí. Proto by tato práce měla být náležitě oceněna.**

Jako instruktor pro Německo musí Zdeněk Mikeš perfektně ovládat jazyk našeho západního souseda. „První kontakt s němčinou jsem měl na základní škole, kde jsem ale po třech lekcích usoudil, že tohle asi nebudu nikdy potřebovat. Chyba lávky! Někdy v roce 2002 jsem byl delegován do tehdy rozjetého projektu s názvem Pendolino do Berlína,

a tak mně nezbylo nic jiného, než se začít učit němčinu. Začátky byly opravdu těžké, a i když se dnes domluvíme na slušné úrovni, v podstatě se musím neustále zdokonalovat.“

## Na mašině se naučil spoléhat především sám na sebe

Čeští strojvedoucí, kteří pravidelně vozí mezinárodní vlaky EuroCity do Drážďan nebo i Lipska, se dvakrát do měsíce mohou zúčastnit konverzačních hodin s rodilým mluvčím, což je pro ně vynikající možnost, jak si stále trénovat němčinu. „V roce 2011 se mi podařilo

## ZDENĚK MIKEŠ

Po absolvování Střední průmyslové školy dopravní v Praze nastoupil v roce 1980 do funkce kandidáta strojvedoucího v Lokomotivním depu Praha-Vršovice. Po absolvování výcviku a zkoušek pracoval do roku 1999 jako strojvedoucí na vlcích osobní dopravy a v letech 1999 až 2008 následně ve funkci kontrolora vozby v DKV Praha. V roce 2008 nastoupil jako systémový specialista pro mezinárodní provoz českého personálu a lokomotiv na tratích DB Netz ve Spolkové republice Německo. Na starosti má školení strojvedoucího ČD, kteří jezdí na trati mezi Prahou, Drážďany a Lipskem.

získat německý certifikát z centra pro školení strojvedoucího zajištěných na železniční síť společnosti DB Netz. Měsíční školení a zkoušky byly pochopitelně pouze v německém jazyce. To mi tehdy opravdu velmi pomohlo,“ vzpomíná instruktor Zdeněk Mikeš.

Vzhledem k tomu, že dříve jezdil Zdeněk Mikeš jako strojvedoucí, umí vyhodnotit, co je v této práci nejvíce inspirativní a naopak nejvíce depresivní. „Na mašině jsem se naučil zodpovědnému chování a hlavně spoléhat se sám na sebe. Pro práci strojvedoucího je nejvíce depresivní nejistota – jak vlastní, tak vyvolaná vnějšími vlivy. Podmínky pro tuto náročnou práci by měly být vytvá-

řeny tak, aby strojvedoucí ve službě musel co nejméně improvizovat a řešit nestandardní situace. Kromě zahraniční agendy se ještě zúčastňuje na výchově a školení nových strojvedoucího. Tam jsou moje zkušenosti z provozu k zaplacení.“

## Ze všech lokomotiv ho nejvíce oslovilo stanoviště Taurusu

Zdeněk Mikeš začínal jako strojvedoucí na diesellových lokomotivách v pražských Vršovicích. „Takzvaná Zamračná bez tlumiče na bájně trati, zvané slangově Posázavský pacifik, tak to byl opravdu silný zážitek. Z elektrik mě asi nejvíce oslovil rakouský Taurus. Stanoviště, obsluha, přehledné uspořádání rozváděčů se podle mě blíží k ideálu toho, jak by měla vypadat lokomotiva z hlediska obsluhy. Vše je totiž relativně jednoduché a intuitivní, což je krásné vidět při zaškolování nových strojvedoucího,“ uvádí s tím, že nikdy neměl vyhraněné názory na to, co je nejlepší nebo nejhorší. Zajímalo se spíše o nové nepoznané, o vytváření cest, jak se s novou technikou seznamovat a učit provozní personál.

„Když všechno běží a je funkční, tak již netrpělivě očekávám novou techniku. Dodneška se ale nemožu vyrovnat se stavem vlakových zabezpečovačů na našich vozidlech. Proto hodně fandím novému systému ETCS. Tam vidím opravdový posun ke zvýšení bezpečnosti provozu,“ dodává Zdeněk Mikeš.

MARTIN HARÁK

## POŠTA

### Kéž by Pendolino zastavovalo v Hulíně

Poprvé jsem vyzkoušel Pendolino. Klidná jízda s příjemnou obsluhou, pohodlí a suprové místo. Ještě kdyby tak zastavovalo v Hulíně! Doufám, že Railjety někdy pojedou i přes Pardubice do Olomouce, protože bych je pak pravidelně používal. Přeji vám hodně úspěšných zakázek, žádné zpoždění. Přeji vám ale i konkurenci, protože se říká, že ten nejlepší se ukáže, jedině když má konkurenci.

PATRIK KOMPAS

### Jízda v Railjetu pohledem vlakové čety

Nástup do soupravy není z nástupišť náročný a k dobrému pocitu napomáhají prostorné dveře. Dřevem vykládaný nástupní prostor navozuje luxusní atmosféru, a to i na palubě druhé třídy. Všechny vozy jsou velkoprostorové, najdeme zde letadlové uspořádání sedadel i daleko prostornější a vzdušnější palubu než u Pendolina. Části vozu jsou oddělené skleněnými stěnami, které přidávají na útulnosti. Velké odkládací prostory (tři pro každý vůz) jistě nadchnou cestujícího s velkým zavazadlem. Uličky mezi sedadly přesto nejsou stísněné. Pro zpříjemnění jízdy a zachování standardu expresního cestování cestující najdou mezi vozy 1. a 2. třídy restaurační vůz s velkým barem a příjemně navrženým interiérem. Během jízdy z Prahy do Ostravy toto stanoviště obsadil personál JLV s širokou nabídkou a cenami na úrovni. Posezení v tomto voze opravdu stojí za to.



Hned ve vedlejším voze se nalézá prostor se třemi místy pro invalidy. V Praze a Olomouci dokonce obdávatelé mohli plošinu pro nakládání a vykládání vozičku vidět v akci. Jednoduché ovládání zajistí rychlé odbavení imobilních cestujících a dopřeje jim stejný servis a komfort jako ostatním. Zvedací plošina se nachází ve voze uprostřed soupravy, v blízkosti služebního oddílu vlakového doprovodu. Ovládání plošiny je velmi jednoduché a k obsluze je potřeba mít jen jeden klíč, který je dodáván ke každé soupravě a slouží také k otevření skříněk pro zavazadla. Tento klíč by měl mít každý člen vlakového doprovodu. Rozložení a složení plošiny trvá přibližně 30 až 40 sekund. Chválím jednoduchost obsluhy a snadnost rozložení a složení. Zvedací plošina je dostatečně široká, takže i cestující na ortopedickém vozičku s přídavným motorkem nemá problém s najetím na plošinu. Maximální zatížení plošiny činí 300 kilogramů. Ve voze, kde se nachází zvedací plošina, jsou také k dispozici bezbariérové toalety. Na závěr mohu říci, že celá souprava splňuje ty nejvyšší standardy vlaků dnešní doby.

LUKÁŠ MAXMILIÁN STRUŽKA

### Děkuji výpravčímu v Havlíčkově Brodě

Ráda bych vašim prostřednictvím poděkovala výpravčímu z Havlíčkova Brodu. Jedná se o pana Křivouňka. V sobotu 20. dubna jsem jela posledním vlakem z Prahy hl. n. v 21.59 do Havlíčkova Brodu. Vystoupila jsem v Čáslavi a po příjezdu domů jsem si uvědomila, že jsem ve vlaku zapoměla tašku s dobrotami (balík švýcarské čokolády a hlavně půl bochníku švýcarského sýra). Ani jsem nedoufala, že budu mít štěstí, ale přes spojovatelku jsem se dovolala do Havlíčkova Brodu, kde vlak končil. Výpravčí Křivounek byl tak ochotný, že mi tašku nejen našel, ale také zavolal zpátky na mobil a poslal mi ji rychlíkem do Čáslavi. Později ještě zavolal, zda je vše v pořádku a jestli nic v tašce nechybí. I když jsem mu říkala, ať si z tašky vybere nějakou čokoládu, odmítl. Za jeho ochotu a poctivost bych mu ráda vyjádřila velké díky.

MARTINA HORÁKOVÁ

Dopisy jsou redakčně upraveny a kráceny.

## KŘÍŽOVKA

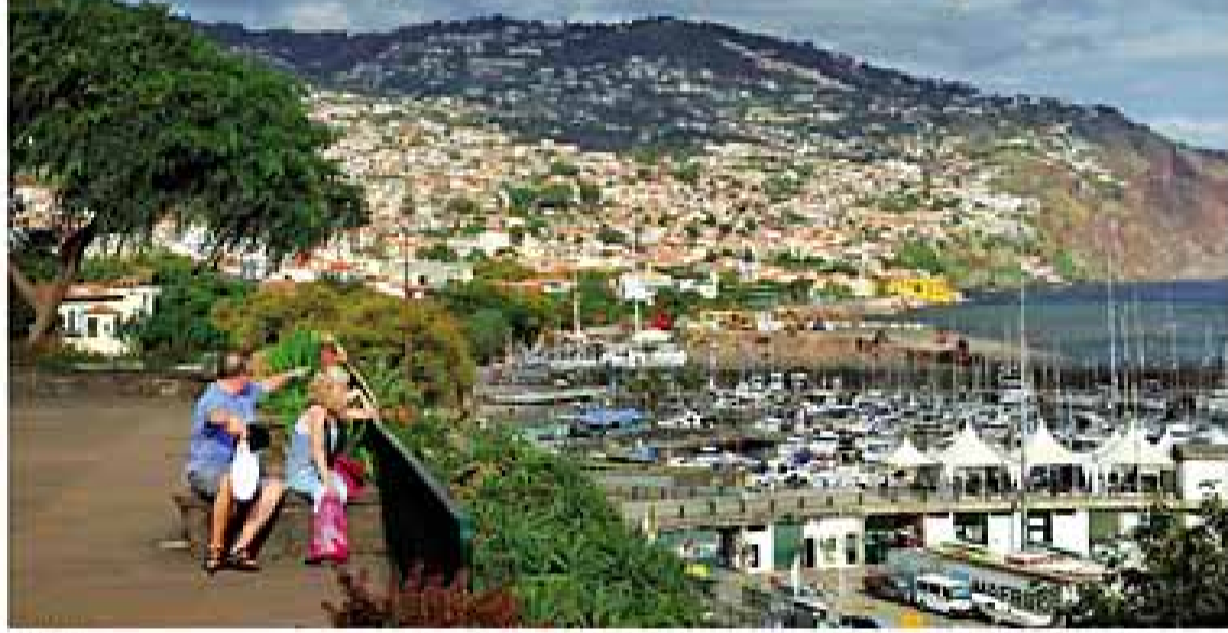
**K. W. von Metternich (1773–1859) – rakouský státník: DIPLOMAT SI NEMUSÍ MYSLET TO, CO ŘÍKÁ, ALE ... (dokončení v tajence).**

POMŮCKA: ANOL, ATON	KAMPAK	HAVAJSKÝ DRŇKÁČ NÁSTROJ	DOCHUTTIT SOLÍ	PŘIJATI SRADOSTÍ	NĚKDY (KNÍŽNĚ)	VÝHERNÍ POUKÁZKA	ZAPÍT	PODE-STYLKA	SIBIRSKÝ VELETOK	SPOJENÉ STÁTY	LÍH	SLAVNOSTNÍ ZAKONČENÍ VYSOKOŠK. STUDIA	ÚMRŤI (KNÍŽNĚ)	NÍZKÁ DŘEVINA	UPADATI DO SPANKU	NEHRÁT KOPANOU	ZKRACOVÁNO
AFRICKÁ ANTILOPA				ČESKÝ FILMOVÝ REŽISER (ELMAR)				DAREBÁK				AMERICKÁ PÁCHNOUČÍ SELMA					
BALKÁNSKÁ DUTÁ MÍRA				ZNAČNĚ				RUSKÝ REVOLUCIONÁŘ				MALÁ RYBÁŘSKÁ SÍŤ					
				NAVÍJET				PATŘÍČÍ TĚTĚ				KOMPLEX					
<b>TAJENKA</b>																	
	DRUH LEKNINU							ANTICKÁ HRA V KOSTKY				KONEC MODLITBY			DOBA PO SETMĚNÍ		
	UZLUČEK VTKANINĚ							JAMAJSKÁ HUDBA				AUTOMOTO-KLUB (ZKR.)			PULZ		
NEHUBOVAT					ZÁRE				SOUČÁST AROMATICKÝCH OLEJŮ					MAGNETOFONOVÝ PÁSEK			
OLA					NOVO-ZELANDSKÝ NELETAVÝ PŤÁK				PŘECHYLOVÁNÍ (LINGVIST)					PLYNNÝ UHLOVODÍK			
STUPEŇ VELIKOSTI TISKÁRSKÉHO PÍSMÁ					STARO-EGYPTSKÉ BOŽSTVO				POLOHA NA KOLENOU					NEALKOHO-LICKÉ PIVO			



# Dostupné pouze v tištěné podobě

## Portugalský ostrov Madeira láká turisty po celý rok na věčné jaro



**V PRŮSTŘEHU** Portugalský ostrov Madeira láká turisty po celý rok na věčné jaro. Zobrazení je pouze ilustrativní a nemusí odpovídat skutečnosti. Zdroj: Shutterstock.com

Madeira si nezpůsobí svůj rázovou mezi největší ostrovy v Atlantickém oceánu, to jí ale reálně nedává na turistické přitažlivosti. S tak vysokou koncentrací hrad, útěšů, skalních štěrů, hlubokých údolí a turistických atrakcí jen málokde na světě. Však se také jedná o území, které je vrcholově starých podmořských sopek. Navzdory námořnímu terému tu ještě před sedmdesáti lety existoval paměť vln po dutinové trati.

**P**řestože ostrov Madeira je známý především svou krásou, je to také ostrov, který má bohatou historii a kulturu. V minulosti byl ostrov součástí portugalské kolonie a v současnosti je součástí Portugalska. Madeira je známý svou krásou a bohatou historií. V minulosti byl ostrov součástí portugalské kolonie a v současnosti je součástí Portugalska.

**U**ž od dob starověku byl Madeira známý svou krásou a bohatou historií. V minulosti byl ostrov součástí portugalské kolonie a v současnosti je součástí Portugalska. Madeira je známý svou krásou a bohatou historií.

**U**ž od dob starověku byl Madeira známý svou krásou a bohatou historií. V minulosti byl ostrov součástí portugalské kolonie a v současnosti je součástí Portugalska. Madeira je známý svou krásou a bohatou historií.

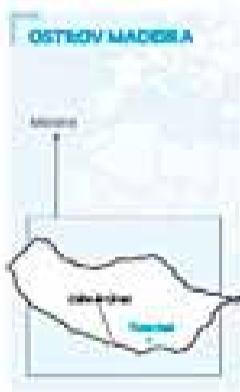
**U**ž od dob starověku byl Madeira známý svou krásou a bohatou historií. V minulosti byl ostrov součástí portugalské kolonie a v současnosti je součástí Portugalska. Madeira je známý svou krásou a bohatou historií.

**U**ž od dob starověku byl Madeira známý svou krásou a bohatou historií. V minulosti byl ostrov součástí portugalské kolonie a v současnosti je součástí Portugalska. Madeira je známý svou krásou a bohatou historií.

**U**ž od dob starověku byl Madeira známý svou krásou a bohatou historií. V minulosti byl ostrov součástí portugalské kolonie a v současnosti je součástí Portugalska. Madeira je známý svou krásou a bohatou historií.

**U**ž od dob starověku byl Madeira známý svou krásou a bohatou historií. V minulosti byl ostrov součástí portugalské kolonie a v současnosti je součástí Portugalska. Madeira je známý svou krásou a bohatou historií.

**U**ž od dob starověku byl Madeira známý svou krásou a bohatou historií. V minulosti byl ostrov součástí portugalské kolonie a v současnosti je součástí Portugalska. Madeira je známý svou krásou a bohatou historií.



**U**ž od dob starověku byl Madeira známý svou krásou a bohatou historií. V minulosti byl ostrov součástí portugalské kolonie a v současnosti je součástí Portugalska. Madeira je známý svou krásou a bohatou historií.

**U**ž od dob starověku byl Madeira známý svou krásou a bohatou historií. V minulosti byl ostrov součástí portugalské kolonie a v současnosti je součástí Portugalska. Madeira je známý svou krásou a bohatou historií.

### Informace před cestou

- Letiště má kapacitu až 10 milionů cestujících ročně a je vybaveno moderními službami.
- Madeira ostrov má 760 km², na kterém žije asi 250 tisíc lidí.
- Pro cestu z ČR na ostrov stačí pouze letenka.
- V létě můžete využít letní sezónu a navštívit ostrov v krásném počasí.
- Madeira je známý svou krásou a bohatou historií.

**Mají tu nejvyšší úroveň života**  
Madeira je známý svou krásou a bohatou historií. V minulosti byl ostrov součástí portugalské kolonie a v současnosti je součástí Portugalska. Madeira je známý svou krásou a bohatou historií.

**U**ž od dob starověku byl Madeira známý svou krásou a bohatou historií. V minulosti byl ostrov součástí portugalské kolonie a v současnosti je součástí Portugalska. Madeira je známý svou krásou a bohatou historií.

**U**ž od dob starověku byl Madeira známý svou krásou a bohatou historií. V minulosti byl ostrov součástí portugalské kolonie a v současnosti je součástí Portugalska. Madeira je známý svou krásou a bohatou historií.

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