Železničář

ČÍSLO 12 | ROČNÍK XIX — ČTRNÁCTIDENÍK SKUPINY ČESKÉ DRÁHY — 14. ČERVNA 2012 | CENA 12 KČ

Dopravili jsme do Wrocławi národní fotbalový tým

FOTO MICHAL MÁLEK

Na evropský fotbalový šampionát EURO 2012 do polské Wrocławi odcestovali v neděli 3. června fotbalisté českého reprezentačního týmu poprvé v novodobé historii vlakem. České dráhy jako oficiální dopravce naší reprezentace pro ně vypravily zvláštní vlak, který nesl jméno legendy českého fotbalu Josefa Masopusta. Odjezd z pražského hlavního nádraží vyvolal zaslouženě obří zájem médií.

Nestává se často, aby na pražském hlavním nádraží bylo tak živo jako dopoledne o první červnové neděli. Odjezd českých fotbalistů na evropských šampionát si nenechala ujít nejen přední média včetně televize, ale ani zhruba stovka fanoušků, kteří se přišli s reprezentanty rozloučit. Sportovci, kteří zvolili přepravu po kolejích zejména kvůli pohodlí, se na cestu těšili.

ZVLÁŠTNÍ VLAK JOSEF MASOPUST

Délka jízdy: asi 600 km (Praha – Ostrava – Wrocław)

Doba jízdy: 6 hodin 30 minut (odjezd proběhl symbolicky v 11.11 h)

Celková kapacita vlaku: kolem 100 míst

Složení vlaku: lokomotiva 380.011 (Praha – Ostrava) a 163.047 (Ostrava – Wrocław), 1. třída Ampz, jídelní vůz WRmz, lůžkový vůz WLABmz, salonní vůz PKP Intercity ASmnouz, vůz BDbmsee pro zavazadla a doprovod

LOUČENÍ. Nadšené davy fanoušků přišly vyprovodit naše fotbalisty.

CESTA. Část sportovců trávila jízdu v družné zábavě.

PŘÍJEZD. Ve Wrocławi se dostalo českému týmu vřelého uvítání.

FOTO VÁCLAV RUBEŠ (3x)

Pohodlnou jízdu proložili zábavou i spánkem

Když se v symbolický čas 11 hodin a 11 minut dal vlak do pohybu, byla naprostá většina z nich velmi příjemně překvapena. Zvláštní vlak Josef Masopust totiž vypravili hned tři „výpravčí“ – generální ředitel Českých drah Petr Žaluda, ministr dopravy Pavel Dobeš a předseda Fotbalové asociace ČR Miroslav Pelta. Mimochodem – jedna výpravka se organizátorům nevrátila. Kdopak z těchto tří pánů si ji asi vzal jako suvenýr?

Samotné jízdě předcházely pečlivé přípravy. Pětivozová souprava, ve které nechyběl ani lůžkový vůz pro odpočinek nebo salonní vůz pro pohodlí a relax, byla připravována na Odstavném nádraží Jih od pátku 1. června. Cestu do Wrocławi trávil každý ze sportovců po svém. Po lehkém obědě v jídelním voze (podávala se kuřecí rolka se špenátem a divoká rýže) se někteří zabavili sledováním filmů nebo četbou, brankář Petr Čech nebo kapitán Tomáš Rosický využili připraveného lůžkového vozu. Naopak plzeňská pětka Pilař, Petržela, Darida, Kolář a Rajtoral „mastila“ karty až daleko za Ostravu – první a poslední zastávku speciálu na českém území.

Ostravské hlavní nádraží bylo nejen dějištěm výměny strojů v čele vlaku, kde fotbalovou třistaosmdesátku vystřídal polonizovaný Peršing 163.047. I zde přišly zástupy fanoušků – okolo tří stovek lidí – zamávat našim reprezentantům a popřát jim mnoho štěstí. Na osobní kontakt už bohužel nedošlo, fotbalisté totiž zůstali podle vyjádření organizátorů z bezpečnostních důvodů ve vlaku.

Když Poláci fandí Čechům

Příjemné překvapení se odehrálo už pár metrů za hranicemi. Polští obyvatelé přišli fotbalový tým sousední země uvítat skoro v každé stanici i podél tratě. Po šesti a půl hodinách přijeli sportovci na nově zrekonstruované nádraží Wrocław Główny. Fotbalisté byli přivítáni takřka se státnickými poctami. Nechyběl červený koberec a stovky fanoušků, kteří (možná nelogicky) skandovali: „Češi do toho!“ Také staniční rozhlas jim přál hodně štěstí. A jak hodnotili cestu – mimochodem jako jediný tým EURA 2012, který použil vlak – samotní hráči? „Byli jsme jako doma v obýváku,“ řekl tiskový mluvčí reprezentace Jaroslav Kolář. Za fotbalisty následně odjely dalšími zvláštními vlaky 8. a 12. června tisícovky fanoušků.

VÁCLAV RUBEŠ

SLOUPEK

Vlaky pro fanoušky: beznadějně vyprodáno

Sportovní svátek jménem EURO 2012 je již v plném proudu. Příznivci našeho týmu se mohli na pražském hlavním nádraží osobně rozloučit s fotbalisty, kteří na zápasy do Wrocławi odjeli zvláštním spojem Českých drah. Pro fanoušky také vypravujeme další mimořádné vlaky z Prahy i z Brna, které se setkaly s nečekaně velkým ohlasem. Když jsme projekt Vlakem na EURO spouštěli, optimisticky jsme věřili, že si najde své zákazníky, následný zájem ovšem předčil naše očekávání.

JIŘÍ JEŠETA
výkonný ředitel pro obchod a marketing

Již několik dní před odjezdem prvního speciálního vlaku 8. června ráno zbývalo jen posledních 60 volných míst z Ostravy. Kapacita vlaku, který tentýž den odjížděl z Prahy, původně čítala 720 míst. Přidali jsme ještě jeden vůz, čímž jsme zvýšili kapacitu na 800 míst. Přesto naše systémy hlásily, že je vyprodáno! Podobná situace nastala u speciálu z Brna s kapacitou 360 míst, který nabízel poslední volná místa jen díky plánované posile v podobě pěti vozů v úseku Ostrava hlavní nádraží – Wrocław Główny. Kdo ale chtěl jet už z Brna a odložil nákup jízdenky na poslední chvíli, musel jet pravidelným spojem.

Na zápas s Řeckem 12. června se situace prakticky opakovala, oba vlaky byly kompletně vyprodány, zaplnila se i volná místa vozů připojených v Ostravě. Na zvláštní spoje mířící na poslední utkání českého týmu ve skupině A v sobotu 16. června ještě v době, kdy píši tyto řádky, zbývá pár posledních volných míst. Je ale pravděpodobné, že i zde se všechna místa vyprodají, což nám dělá velkou radost. Projekt Vlakem na EURO tedy evidentně zamířil na správnou cílovou skupinu. Soupravy plné fanouškovského nadšení a pozitivní ohlasy v médiích jsou toho důkazem.

Historické dědictví potřebuje dobrovolníky

Vrchní přednosta DHV v Lužné Jindřich Rachota říká, jak se staráme o vzácná vozidla.

STRANA 3

Za pohádkami do Zlína i do Kinematovlaku

Děti z různých krajů republiky se díky Českým drahám zasmály a zahrály si se slonem Elfíkem.

STRANA 4

Polská lokomotiva se chystá na provoz v ČR

Modernizovaný stroj EP 09 absolvuje testy, aby ho Drážní úřad pustil na naše spoje.

STRANA 8

Na Ferdinandce pojedeme vpravo

Po 140 letech skončí letos v zimě levostranný provoz na celém 2. koridoru.

VNITŘNÍ DVOUSTRANA 6–7

KAM JET

S těžkými kufry poběží z Police do Police

Dobrovolný svazek obcí Policka plánuje na sobotu 23. června recesistickou akci Běh z Police do Police. Jejím posláním a smyslem je především zavzpomínat na staré časy,

kdy obyvatelé Police nad Metují utíkali s těžkými kufry na vlakové nádraží, které je od Police nad Metují vzdálené asi 3 km. Účastníci této akce, oděni v dobových kostýmech a plni adrenalinu, se budou snažit svůj cíl pokořit s co možná nejlepšími výsledky. Start je ve 13 hodin na autobusovém nádraží v Polici nad Metují za účasti Ostrostřelecké gardy Polické – výstřelem z pušek. Trasa vede směrem k Velkým Petrovicím. Na vlakovém nádraží je připravena kapela, která účastníkům akce zpříjemní čekání na vlak, a také občerstvení. Soutěží se v kategoriích děti a dospělí. Druhá část akce probíhá ve Žďáru nad Metují. České dráhy se akce účastní prostřednictvím KCOD Hradec Králové, které přepraví všechny účastníky zdarma vlakem Sp 1748 mezi Policí nad Metují a Žďárem nad Metují.

Plážový volejbal v olomoucké hale

Všichni zájemci o sport jsou zváni na oblastní kolo železničářů v plážovém volejbalu smíšených družstev. Uskuteční se 22. června od 10 hodin v Olomouci na hřišti TJ MILO (za tenisovými kurty u sportovní haly UP). Pokud si chcete zahrát, můžete se přihlásit telefonicky na čísle 606 178 482 nejpozději do 18. června. První dvě družstva postupují na celorepublikové mistrovství. Akci pořádá Odborové sdružení železničářů ve spolupráci s Českými drahami a společností ČD Cargo.

Jak vypadala železnice před půlstoletím

Dopravní nakladatelství Saxi v těchto dnech vydává poměrně obsažnou publikaci Československé státní dráhy před půlstoletím od železničního historika Jana Rachoty. Kniha mapuje v patnácti kapitolách, jak vypadaly naše dráhy na přelomu 50. a 60. let minulého století. Kapitoly jsou rámcově členěny na železniční stavby pro cestující i pro vnitřní potřebu dráhy, zabezpečovací a přejezdovou techniku, rozsah provozu a skladbu vlaků a samozřejmě nechybějí hnací vozidla. Kniha obsahuje téměř 300 fotografií. Její křest proběhne 16. června dopoledne v železničním muzeu v Lužné u Rakovníka po příjezdu zvláštního vlaku z Prahy. V prodeji bude i ve zdejším areálu historického muzea. Janu Rachotovi nedávno vyšla i druhá knížka Příběhy eléva, která obsahuje devět vzpomínek ze železničního prostředí převážně z východních Čech. **(mn)**

VLAJKOVÁ LOĎ. Počet spojů Pendolina se od 10. června sice snížil, přesto zůstává celková nabídka vlaků SuperCity vyšší než v minulém grafikonu. FOTO **VÁCLAV RUBEŠ**

Dálková doprava ČD ve světle změn jízdního řádu

V neděli 10. června začala platit změna jízdního řádu 2012. V dálkové dopravě se podstatné úpravy dotkly spojů SuperCity Pendolino, které již nezajíždějí na Slovensko. Kvůli opravě dálnice D1 také chystají České dráhy zcela nové spoje mezi Prahou a Brnem. Svou konkrétní podobu již dnes dostává také jízdní řád 2013.

Největší rozsah změn v dálkové dopravě se dotýká linky Praha – Ostrava. Co se týče spojů SuperCity Pendolino, změny jsou vyvolány jednak snahou lépe uspokojit potřeby cestujících v přepravních špičkách, jednak potřebou vytvořit rezervní soupravu pro řešení mimořádných událostí. Protože v uplynulém období bylo nasazeno v denním provozu 6 ze 7 souprav, docházelo v některých dnech k vypravování náhradních souprav sestavených z vozů standardu EuroCity. Tomu se chtějí ČD propříště vyhnout.

Pendolino už jen do Bohumína

V dopravní špičce jsou zavedeny některé nové vlaky. Například v pátek odpoledne pojede z Prahy (odjezd 14.12) nový spoj SC Pendolino 1511 do Ostravy hl. n. (příjezd 17.18). V pátek a v neděli v opačném směru pojede nový vlak SC Pendolino 512 z Ostravy hl. n. (odjezd 16.41) do Prahy (příjezd 19.46). U některých spojů zároveň došlo k omezením, a to především v červenci a srpnu, kdy je z důvodu dovolených a prázdnin každoročně o něco nižší zájem o tyto velmi rychlé manažerské spoje. Například jde o brzké ranní spoje SC 500 Bohumín – Praha a SC 501 Praha – Ostrava, které po dobu prázdnin pojedou jen v pondělí. Došlo také k ukončení provozu spojů SC Pendolino do a ze Žiliny a vlaky budou začínat, resp. končit v Českém Těšíně nebo v Ostravě. I po změně 10. června je však celková nabídka spojů SC Pendolino vyšší oproti loňskému jízdnímu řádu.

Jako reakce na vytížení expresních spojů došlo k úpravě jízdy spoje Ex 140/141 Beskyd v úseku Praha hl. n. (odjezd 4.17) – Olomouc (příjezd 6.42) pouze na pondělí a z Olomouce (odjezd 21.17) do Prahy (příjezd 23.45) pouze na neděli. V oblasti pražského uzlu dochází ke změnám výchozích a cílových stanic u některých expresů, které jezdily z/do stanice Praha-Smíchov. Nově vybrané spoje budou začínat/končit přímo na pražském hlavním nádraží. Jde například o vlaky Vsacan, Zlínský expres nebo Šohaj.

Až se bude opravovat D1

Úplnou novinkou jsou dva páry nonstop expresů D1 Express na trati Praha – Brno, které budou jezdit v dopravní špičce pracovních dní ode dne vyhlášení, tedy od zahájení stavební činnosti na dálnici D1. Vlaky budou odjíždět z Brna v 6.15 a 7.15 a v opačném směru z Prahy hl. n. odjedou v 17.03 a v 18.03. Doba jízdy bude 2 hodiny 42 minut. Spoje nebudou nikde zastavovat. Cestujícím nabídnou klimatizované vozy 1. a 2. třídy, bistro, zásuvky 230 V pro napájení notebooků a další drobné elektroniky cestujících, klidový vůz nebo dámský oddíl. České dráhy připravují v těchto D1 Expressech zavedení wi-fi připojení k internetu.

Mezinárodní doprava na změny teprve čeká

V mezinárodní dopravě jsou nyní změny minimální a týkají se jízdy vlaků mimo území České republiky. Například Vlak EC 178/179 Alois Negrelli pojede nově pouze v úseku Praha – Berlín a zpět. O to více novinek se objeví v jízdním řádu 2013, který se v dopravě sice projeví až 9. prosince, ale již dnes dostává konkrétní obrysy. Nejvíce změn bude souviset s rozšířením taktu směrem do Rakouska, na Slovensko a do Maďarska. V tomto směru přibudou nové vlaky EuroCity Johann Gregor Mendel mezi Prahou a Vídní, Petrov z Brna do Budapešti a zpět, nový vlak Varsovia pojede v trase dosavadního vlaku Moravia, nově však po trase Budapešť – Bratislava – Břeclav – Ostrava – Varšava a dosavadní spoj Rastislav bude přejmenován na vlak Comenius a svoji trasu Břeclav – Přerov – Ostrava – Bohumín prodlouží až do Varšavy. Změní se i výchozí stanice vlaku EuroCity 378 Carl Maria von Weber, který nově pojede z Bratislavy místo Vídně, a cílová stanice vlaku EC 177 Johannes Brahms, který bude z Břeclavi směřovat nově do Bratislavy místo do Vídně.

V důsledku zavedení dvou nových vlaků EuroCity směrem z ČR do Varšavy dojde ke změně času spoje Praha (Praha – – Varšava). Ten nově pojede z Prahy o hodinu později, po 11. hodině, a do Prahy přijede o hodinu dříve, před 17. hodinou. Další větší změny budou na trase z Prahy přes Plzeň do Bavorska. Současný počet vlaků a přibližné časy odjezdů a příjezdů zůstanou zachovány, všechny vlaky však pojedou nově do stanice München Hbf. Dosud jezdí dva páry spojů na trase Praha – Norimberk. **PETR ŠŤÁHLAVSKÝ**

Desítka Regionov s evropskou pomocí pro Čechy i Moravu

V průběhu května a června představily České dráhy deset nových Regionov pro cestující. Prvních pět z nich obslouží regionální tratě na Kolínsku a Kutnohorsku, druhých pět (z toho dvě v netradičním modrém nátěru) je určeno pro Moravskoslezký kraj. Celkem se tedy jedná o deset jednotek, které vznikají zásadní přestavbou starých motorových vozů řady 810 a přípojných vozů řady 010. Regionovy mají díky pohodlnějším sedačkám s opěrkami hlavy a rukou, uzavřenému WC a částečné bezbariérovosti přispět k vyšší kvalitě cestování.

Střední Čechy

Ve Středočeském kraji posílí pět nových Regionov tratě Kolín – Ledečko a Kutná Hora hl. n. – Zruč nad Sázavou. Jejich hodnota činí 128 milionů korun, z toho 51 milionů zaplatí Evropská unie prostřednictvím Regionálního operačního programu. Prezentační jízda pro novináře a zástupce kraje se konala 31. května. Náměstek hejtmanky pro dopravu Robin Povšík během ní připomněl, že již přibližně 90 procent cestujících ve spojích objednaných Středočeským krajem u Českých drah využívá zcela nová nebo modernizovaná vozidla. „Tak vysoký podíl nemá žádný jiný kraj, přitom náš region tvoří téměř pětinu všech přepravených cestujících v České republice," řekl Robin Povšík.

FOTO **JAN CAKL**

PREZENTACE. Pětice nových Regionov je určena pro Kolínsko a Kutnohorsko.

Tyto údaje potvrdil i náměstek generálního ředitele pro osobní dopravu Antonín Blažek, který se na nové Regionovy přijel do Kolína také podívat: „Přestože průměrný věk vozidel Českých drah je 25 let, v regionální dopravě ve Středočeském kraji je to méně než 20 let a v případě nejvytíženějších spojů směřujících do hlavního města v rámci Pražské integrované dopravy je to dokonce jen 17 let."

Moravskoslezský region

V pátek 1. června představily České dráhy novou Regionovu ve Frýdku-Místku. Měla nikoli žluto-zelený, ale modro-šedý nátěr se speciálními polepy propagujícími pohodlné cestování za přispění peněz z Evropské unie. Další jednotka řady 814 přijela do Moravskoslezského kraje o několik dní později. Již na začátku května přitom další tři Regionovy (tentokrát žluto-zelené) zahájily v kraji zkušební provoz. Celkové náklady za tuto pětici jsou opět 128 milionů, přičemž EU zaplatí 51 milionů. Regionovy potěší cestující na tratích z Frýdku-Místku do Českého Těšína, ale také na vybraných spojích mezi Frýdlantem nad Ostravicí, Valašským Meziříčím a Frenštátem pod Radhoštěm. V Moravskoslezském kraji letos ČD ještě nasadí čtyři nové CityElefanty. První dva vyjedou na podzim na trať z Bohumína do Mostů u Jablunkova.

PETR HORÁLEK, MARTIN HARÁK

Naše historické dědictví stojí na umění šikovných lidí

Depo historických vozidel v Lužné u Rakovníka je ojedinělým místem nejen ve struktuře Českých drah, ale i z pohledu železničního muzejnictví v celé republice. V čele depa, které propaguje služby železnice velmi účinným způsobem, stojí přednosta Jindřich Rachota. Jak nám řekl, naše technické dědictví by připomínalo jen historicky cenný šrot, nebýt nadšených dobrovolníků, kteří pracují ve volném čase bez nároku na finanční odměnu.

Být přednostou odpovědným za historická vozidla neznamená jen stát v parádní uniformě o slunečném víkendu a usmívat se na lidi. Je to náročná a zodpovědná práce, jejíž výsledky se projevují při každé veřejné akci. Jindřich Rachota stál před patnácti lety u zrodu Depa historických vozidel, které dnes vede. Jak sám říká, železniční nostalgie v tuzemských podmínkách je spíše ukázkou dobrovolné práce nadšených brigádníků než výnosným podnikáním.

Když se na podzim zavřou brány muzea, máte čas na odpočinek?
Zdání klame, a i když to vypadá, že se v areálu muzea nic neděje, mimo sezonu je vlastně nejvíc práce. V tu dobu se soustředíme na akce většího rozsahu, jako je oprava kolejiště i jednotlivých budov. Příprava na letošní sezonu přinesla jako hlavní akci generální opravu točny z roku 1923. Oprava v hodnotě jednoho milionu jí prodlouží život o dalších 30 let. Chtěli jsme provést i opravu vnějšího pláště historické vodárny, ale pro tento záměr se již nenašlo dostatek financí. Pustili jsme se proto alespoň do úpravy hlavních prostor pro návštěvníky muzea, do pohodlnější podoby pomocí panelů, aby lidé nemuseli klopýtat přes koleje.

Jak moc je složité udržet desítky let staré stroje v kondici?
Nejvíce práce je pochopitelně na vozidlech, která jsou provozní. Velký rozdíl je v dostupnosti náhradních dílů tehdy a dnes a také ve znalostech opravárenského personálu. Lidí, kteří dnes vědí, co stroje staré šedesát, sedmdesát i více let trápí, je pochopitelně jen hrstka v porovnání s dobou parního provozu. Proto je nezbytně nutné nahlížet na spolupracovníky, dobrovolníky a nadšence, kteří ve svém osobním volnu a většinou bez nároku na odměnu udržují historii naší železnice stále při životě, s velkým pochopením. Nostalgie je z převážné části o fandovství a zapálení. Šikovné ruce leckdy kompenzují i nedostatek financí, protože spoustu věcí jsme schopni si opravit nebo vyrobit sami.

Kolik máte stálých zaměstnanců?
Depo historických vozidel má pouhých patnáct stálých zaměstnanců, kteří zajišťují převážně administrativu a v samotné Lužné zejména opravy vozidel a údržbu areálu depa. Další podstatnou částí jejich práce je koordinace provozu a údržby historických vozidel v celé České republice. Samotnou údržbu historických vozidel, tedy tu namáhavou fyzickou práci, odvádějí dobrovolníci, organizovaní do různých spolků a klubů, ale i jednotlivci. To je asi největší specifikum DHV, které je na práci těchto nadšenců přímo závislé. Jde o stovky lidí v celé republice, kteří po skupinkách pěti, deseti lidí udržují historická vozidla v provozu. Díky jejich umění a fortelu můžeme každý rok svézt desetitisíce lidí při nostalgických jízdách.

FOTO AUTOR

Může být u nás nostalgie výdělečným byznysem?
Kdybychom měli jednu, dvě lokomotivy a soupravy, pak se možná můžeme bavit o lukrativním byznysu, ale my spravujeme stovky vozidel, z nichž se část snažíme uvést do provozuchopného stavu a ty provozuschopné v tomto stavu udržet. Jen Albatros 498.022, aby se vrátil do čela vlaku, musí projít opravou kotle a zejména tendru, který se bude muset kvůli devastující korozi vyrobit jako novostavba. Náklady se vyšplhají k pěti milionům korun. Snažíme se proto řešit financování také prostřednictvím sponzorů a partnerů, jako je například CZ LOKO nebo Pars nova, a získat pro spolufinancování i další. V případě výše zmíněného Albatrosa je to společnost Škoda Transportation, která je nástupnickou firmou původního výrobce Škoda Plzeň. Cílem je přilákat k současné železnici prostřednictvím nostalgie více potenciálních cestujících. Naše úloha je tedy veskrze marketingová.

Když srovnáte podmínky pro nostalgii u nás s jinými evropskými zeměmi, jaké jsou zásadní rozdíly?
V Německu má nostalgie velice silnou finanční podporu od velkým firem a spolků, které se zásadním způsobem podílejí na renovacích a údržbě vozidel i přesto, že nejsou jejich vlastníky. Němci jsou na své technické dědictví pyšní. Nejlépe jsou na tom ovšem Britové. V kolébce železnice mají nejméně 500 provozních parních lokomotiv a jejich přístup k vlastní technické minulosti je příkladný. Oproti nim volnomyšlenkářští Francouzi si na nostalgii moc nepotrpí – nechali si v roce 1962 dokonce sešrotovat i nejvýkonnější evropskou parní lokomotivu. Řada francouzských konstrukcí se dochovala jen díky aktivitě Britů nebo Švýcarů. My stojíme někde uprostřed. Chceme své technické dědictví zachovat, máme dostatek zapálených lidí a šikovné ruce, ovšem naše ekonomika není tak silná a bohatá.

A co finanční podpora státu?
Ministerstvo kultury finančně podporuje Národní technické muzeum, které vlastní podobný počet vozidel jako České dráhy, které ovšem neprovozuje. Jeho činnost je víceméně sbírkotvorná. Takže snaha o záchranu dědictví ze strany státu tady existuje, ale ve srovnání s prostředky, které jsou investovány do hradů a zámků, jde o zlomky procent z rozpočtu. Některé samosprávní celky sice pochopily, že nostalgie pomůže turistickému ruchu, ale zatím jsou to spíše ojedinělé projekty. Přesto se ukazuje, že nostalgie není zbytečným luxusem pro pár bláznivých fanoušků, ale funkčním nástrojem, jak přitáhnout k železnici ještě více cestujících a také mladou krev.

VÁCLAV RUBEŠ

JINDŘICH RACHOTA

Absolvent děčínské dopravní průmyslovky se v roce 1980 rozhod pro studia na ČVUT v Praze. Železnice ho však lákala více a kvůli strojvůdcovskému řemeslu studia přerušil a začal pracovat u ČSD. Po vojenské službě nastoupil jako technik do libeňského lokomotivního depa, kde vystřídal většinu provozních profesí. Zde se stal součástí kolektivu, který v letech 1982 až 1986 znovuzprovoznil lokomotivu 498.022 Albatros. V roce 1994, po dokončení vysokoškolských studií, se stal vedoucím provozu v kladenském depu. Rok poté přešel k Drážnímu úřadu, kde založil Odbor drážních vozidel. V roce 2008 se vrátil k Českým drahám, kde od ledna 2009 zastává pozici vrchního přednosty Depa historických vozidel v Lužné u Rakovníka.

Vrátí se díky dražší ropě náklad na koleje?

Konkurenceschopnost železniční nákladní dopravy – okolo tohoto tématu se točila většina 18. kolokvia, které 24. května tradičně pořádala Univerzita Pardubice ve spolupráci se SŽDC v Praze. Bílá kniha Evropské komise mimo jiné doporučuje do roku 2030 převést třetinu objemu nákladní dopravy ze silnice, především na koleje. Teď ještě vymyslet, jak to uskutečnit, a potom to opravdu zařídit. Přednášejícími byli například expert z Evropské komise Gerhard Troche nebo Milan Neviďanský z Železnic Slovenské republiky.

Vlastimil Polach z AŽD Praha se například zabýval technickým stavem někdejší nákladní páteře ČSSR, dnes součásti jednoho z evropských nákladních koridorů. Mezi Děčínem východ a Kolínem vesměs chybějí nástupiště podvazující nákladní dopravu, úsek mezi Děčínem východ a stanicí Ústí nad Labem-Střekov je dokonce bez autobloku. Na druhé straně je úsek Kolín – Havlíčkův Brod – Brno dobře propustný (osobní doprava zde není tak hustá), ovšem sklonově ne zrovna ideální.

Podle přednášky Vlastimila Polacha mohou (i na jiných tratích) zefektivnit nákladní dopravu a ušetřit velké množství energie technologie automatického vedení vlaku, automatického stavění vlakových cest a navádění vlaků do optimalizované polohy. S tratí 072/231/230 Správa železniční dopravní cesty rozhodně do budoucna počítá a chce ji rozvíjet, dodal v odpovědích na dotazy Jan Ilík, rada z ministerstva dopravy.

CO POMŮŽE? Nákladní doprava na železnici zatím zaostává za silnicí. FOTO AUTOR

Ačkoli tématem byly železniční nákladní koridory, řada diskutovaných námětů se úzce týkala i osobní dopravy. Třeba tradičně vtipně a věcně uchopené téma Snižování závislosti na ropě ve smyslu již zmíněné Bílé knihy. Chmurné vize, plynoucí nejen ze závislosti na kapalných palivech, by nemusely železnici zasáhnout tolik jako silniční dopravu. Leč není důvod k přehnanému optimismu, tím spíše, že harmonizace ekologické železniční dopravy je zatím jen na papíru. Možná coby ozvěna špatných zpráv ze světové ekonomiky zazněla v referátech snad až kacířská konstatování, že české koridory nepřinesly novou poptávku po přepravě nebo že motivační efekt nemělo ani zlevnění poplatků za použití dopravní cesty na Slovensku.

MARTIN NAVRÁTIL

KRÁTCE

Vlakem na půlmaraton do Českých Budějovic

V sobotu 9. června se v Českých Budějovicích běžel vůbec poprvé Budějovický ½Maraton. Nebylo důležité vyhrát, ale zúčastnit se, proto byl naplánován i tříkilometrový běh pro

rodiny s dětmi. České dráhy, jako tradiční partner rodinných běhů po republice, zajistily o den dříve přepravu čtyř elitních atletů z Prahy spojem R 635. Na jízdu se podařilo zajistit lokomotivu s výrazným polepem RunCzech.com.

Uzavřené toalety na osmi stovkách vozů

V současné době mají České dráhy v provozu téměř 800 vozů s uzavřeným systémem WC. Ještě v roce 1995 přitom neměly ve svém vozidlovém parku ani jeden, v roce 2000 pouze 45 kusů a v roce 2005 jen 104. K dramatickému nárůstu došlo až v posledních sedmi letech. Tato „vymoženost" se týká z větší části regionální dopravy (asi pět stovek kusů).

Loutková show o příliš velké lokotce

Fantova budova pražského hlavního nádraží byla od 26. května do 2. června svědkem loutkových představení pro děti. Soubor ProDivadlo

představil hru založenou na kultovních Pohádkách o mašinkách. Příběh Nejlokomotivovatější lokomotiva vymyslel už v 80. letech Zdeněk Pospíšil (zakladatel Husy na provázku), teď se jí chopili Julek Neuman a Jaroslav Šebek z Ypsilonky. Show bude pokračovat v kulturním sále ve stanici Praha Masarykovo nádraží, a to od 24. do 30. června a od 20. do 26. srpna, vždy od 16.30 h, v některých dnech i v 9 a 11 h. **(mn, tis)**

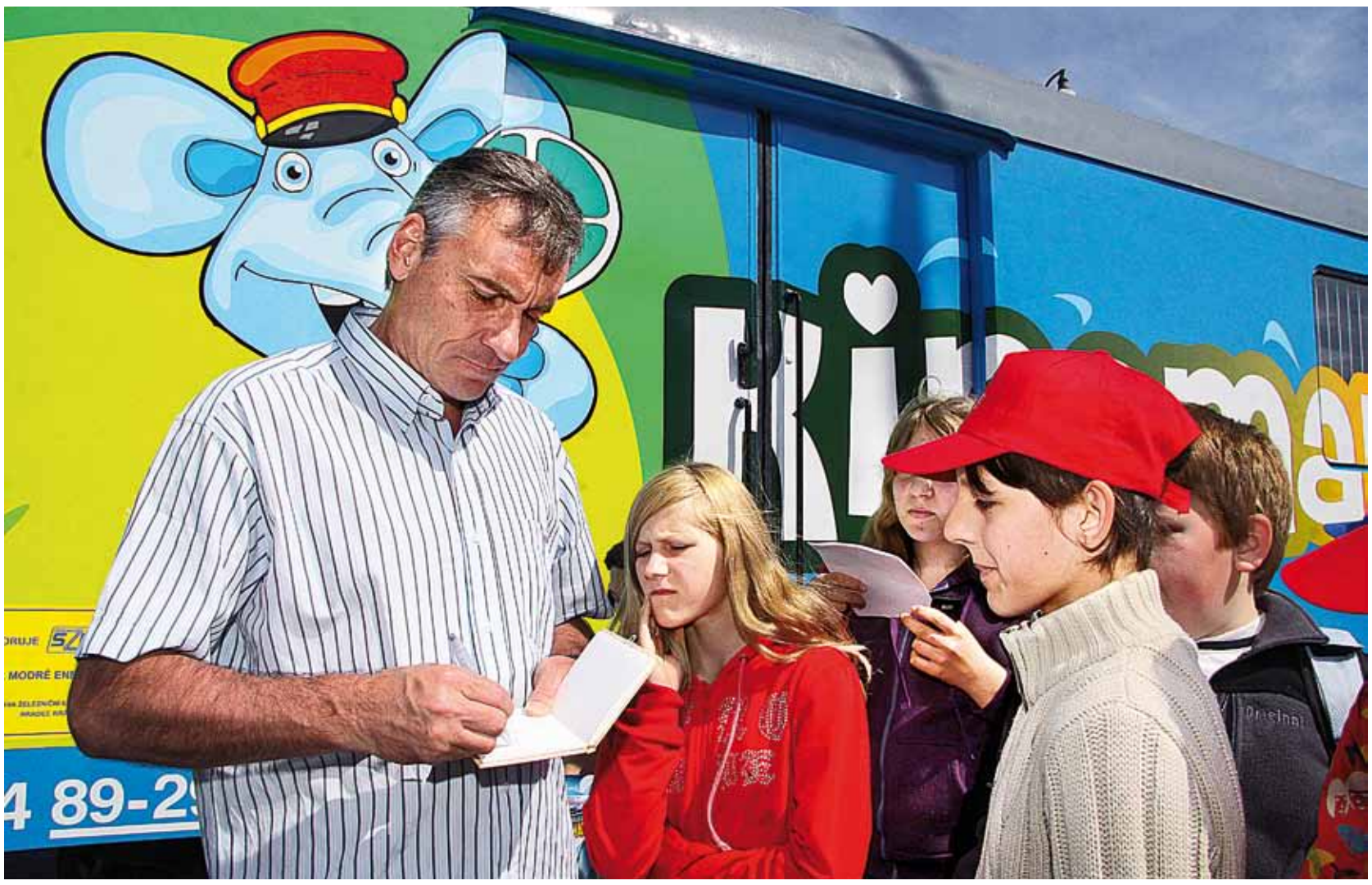
PRO VÁS

Omezení jízdenek FIP ve vlacích DB AG

S účinností od 10. června se zavádělí ve vlacích osobní přepravy společnosti DB AG nová omezení využití volných jízdenek FIP. Tato omezení se týkají vybraných spojů v některých úsecích a dnech (nezávisle na tom, zda tento den je, či není svátek). Držitelé jízdenek FIP v těchto vlacích budou při předložení jízdenky FIP považováni za cestujícího bez platného jízdního dokladu a budou požádáni o zaplacení jízdného dle předepsaného tarifu. Přílohu s přehledem „zakázaných" spojů, úseků a dní naleznete na intranetu ČD v sekci Stránky jednotek ČD, dále Dokumenty – Dokumenty personální – Jízdní výhody – Zahraniční jízdní výhody. Dále si ji můžete otevřít přes služební e-mailovou poštu v prostředí Lotus Notes v sekci Dokumenty, dále Dokumenty GŘ O10 a GŘ O9 veřejné – Jízdní výhody – Zahraniční jízdní výhody.

Dále jsou stále v platnosti povinné příplatky včetně povinných rezervací ve vlacích typu ICE Sprinter, kde je cestující povinen uhradit povinný příplatek včetně rezervace ve výši 11,50 eur pro 2. třídu nebo 16,50 eur pro 1. třídu. Zároveň je ve vlacích DB AG zavedena třída Comfort. Touto třídou je možné cestovat pouze v případě, že je cestující členem věrnostního programu společnosti DB AG. Tato omezení se také týkají jízdních dokladů FIP s označením „bez příplatku" nebo „služební cesta". Dále není možné ve zmíněných vlacích použít Průkaz FIP na padesátiprocentní slevu jízdného. Tato omezení platí od 10. června do 8. prosince 2012. **(šp)**

Vypravujeme zvláštní vlaky do Zlína kvůli dětskému úsměvu



KINEMATOVLAK ZAHAJUJE. Pojízdné kino Českých drah začalo svou pouť v západočeských Domažlicích. Moderátorem byl herec Jan Čenský. FOTO **AUTOR (3x)**

Vlak plný úsměvů znovu dovezl předposlední květnový den necelé dvě stovky dětí do Zlína na mezinárodní filmový festival. Ještě před návštěvou projekčního sálu ale mohli malí cestující navštívit Kinematovlak, který zde končil svou pouť po republice. Tu začal o dva týdny dříve v západních Čechách.

Dita Olexová, vychovatelka speciální školy Svítání Pardubice, dojíždí do práce až z Třemošnice. Aby s dětmi stihla odjezd Vlaku plného úsměvů z Pardubic, musela ve středu 30. května vstávat už ve čtvrt na pět, odpustit si snídani a řešit problém s omezením parkování u nádraží. Ale stálo to za to. Na ni i na více než dvě stovky spolucestujících, především dětí, s nimiž se po roce ve vlaku setkala, čekal ve Zlíně pestrý program.

Bezbariérová cesta plná zábavy

Zábava ale začala vlastně už ve vlaku. Pro malé pasažéry byla připravena malá soutěž zaměřená mimo jiné na bezpečnost na železnici. Pro děti s postižením nebo děti z dětských domovů nevšední zážitek z cesty vylepšily drobné dárky, Elfíkův sešit proti nudě číslo 2 a také basebalové čepičky s Elfíkem, které byly nejen upomínkou na cestu, ale i dobrým identifikačním znakem sloužícím proti případnému ztracení v tlačenici.

Vzhledem k tomu, že mezi pasažéry se nacházely děti s tělesným postižením, nasadily České dráhy pro tuto jízdu částečně bezbariérový CityElefant, a to v celé trase, tedy z Prahy přes Pardubice, Olomouc a Otrokovice do Zlína. Shodou okolností se jednalo o nejnovější CityElefant, který ČD vůbec mají, tedy s číslem 75. Díky vybavení hydraulickými plošinami mohli vozíčkáři pohodlně nastoupit i vystoupit. Na poslední neelektrifikovaný úsek tratě z Otrokovic byla za použití speciálního spřáhla k CityElefantu připojena motorová lokomotiva 750.714.

Děti ve Vlaku plném úsměvů si při cestě četli Elfíkův sešit proti nudě č. 2.

Ochota udělat něco pro druhé

Na nádraží Zlín střed přivítali chvíli před desátou hodinou dopolední Vlak plný úsměvů Jan Čenský a Dana Morávková v roli moderátorů, ale také bavič a herec Josef Alois Náhlovský. Význam události podtrhla i přítomnost statutárního náměstka hejtmana Libora Lukáše, primátora Zlína Miroslava Adámka a ředitele KCOD Zlín Ludvíka Urbana. Po nástupišti se pohybovaly i obživlé pohádkové postavičky v plyšovém provedení, například Křemílek s Vochomůrkou nebo Maxipes Fík. Pro pasažéry Vlaku plného úsměvů to jistě musel být silný zážitek.

„Když se řekne Vlak plný úsměvů, vybaví se mi skupina lidí, která je ochotná udělat něco pro druhé. Moc vám děkujeme! Letos jsem zkusila vzít děti s autismem, kteřé jsou velmi problematičtí. Ale jejich spokojenost byla pro mě znamením, že jsem udělala dobře. A to všechno díky vaší obětavosti. Přeji vám, abyste měli hodně usměvavých dnů a aby i vás potěšili druzí tak, jak jste vy potěšili nás," řekla po skončení akce Vladimíra Chiroiu, učitelka ze Šumperka.

VLAK PLNÝ ÚSMĚVŮ

Každoročně tento vlak převáží děti z domovů mládeže, stacionářů a speciálních škol. Vedle pardubického Svítání se jedná zejména o klienty Stacionáře pro osoby s mentálním postižením v Ústí nad Orlicí, Speciální střední, základní a mateřské školy ze Šumperka, Dětského domova a Kojeneckého ústavu z Olomouce. Na cestu, kterou s Českými drahami spolupořádá i Unie železničních zaměstnanců, se letos přihlásilo 248 cestujících, z toho 166 dětí a pět vozíčkářů. Cílem cesty je tradičně Mezinárodní festival filmů pro děti a mládež ve Zlíně.

Do Zlína odjeli i zdravotně postižení, kteří se na pohádky moc těšili.

KINEMATOVLAK

Tento projekt si již v minulých letech získal zaslouženou pozornost dětí z různých koutů republiky. Projekt vznikl ve spolupráci Českých drah a Mezinárodního festivalu filmů pro děti a mládež ve Zlíně v roce 2004. Hned od začátku si kladl za cíl přivážet filmy a pohádky dětem, které se do Zlína na festival nedostanou, a také tam, kde klasické kino nemají.

Kinematovlak se skládá z kinovozu, bývalého zavazadlového vozu upraveného na pojízdný kinosál, který je vybaven promítací technikou včetně zvuku 5. 1. Sedadla jsou stupňovitě uspořádaná jako v klasickém kině, sál je zatemněný, klimatizovaný a jeho kapacita je 36 míst. Dalším vozem je Vláček Hráček, který je upraven jako dětská herna se stolky, váledlem a prostorem na hraní. Za svou devítiletou historii navštívil Kinematovlak zhruba 160 měst v České a Slovenské republice a projekce zhlédlo více než 100 tisíc diváků.

Pojízdné kino nejen na objednávku

Ve Zlíně děti i s doprovodem zamířily nejčastěji do centra města, kde je čekalo promítání filmů na mezinárodním dětském festivalu. Na zlínském nádraží ale měl otevřeno i další zvláštní vlak Českých drah, Kinematovlak. Vedle něj nemohl chybět už rovněž tradiční Vláček Hráček a pojízdná expozice pana Simbartla. Děti si také prohlédly výstavu s železniční tematikou a obrázky svých vrstevníků v rámci výtvarné soutěže, která je každoročně vyhlašována – tentokrát na téma Irsko.

Letošní Kinematovlak odstartoval 15. května v západočeských Domažlicích. I zde se role moderátora ujal herec Jan Čenský. Pojízdné kino vyjelo již podeváté a radost rozdávalo v Klatovech, Horažďovicích, Sušici, Vodňanech, Českém Krumlově, Veselí nad Lužnicí, Jindřichově Hradci, Vyškově na Moravě i Kroměříži. Finále samozřejmě proběhlo v Otrokovicích a Zlíně. Celkem ujel Kinematovlak více než 500 kilometrů.

Dopolední projekce se přednostně nabízely školkám a školám, které si promítání objednaly. Odpolední projekce už byly přístupné veřejnosti. Za návštěvu Kinematovlaku nikdo neplatil! „Pojízdné kino je pro nás tradičním projektem, který má své stálé a významné místo v Junior programu ČD. Je pro nás o to důležitější, že zde úzce komunikujeme s našimi nejmenšími a prostřednictvím nich i s jejich rodiči," uvedl Jiří Ješeta, výkonný ředitel pro obchod a marketing Českých drah. Oficiálním dopravcem projektu byla společnost ČD Cargo, která zajišťovala přepravu vlaku mezi jednotlivými městy. **MARTIN NAVRÁTIL**

Kde chodí modrý plyšák Elfík, tam je kopec legrace

Květen a červen jsou obvykle měsíce, kdy České dráhy pořádají nebo spoluorganizují nejvíce akcí zaměřených na děti a mládež. Kromě Kinematovlaku to je například účast na Bambiriádě nebo dětských dnech, které se obvykle konají o víkendu nejblíže 1. červnu. Podívali jsme se na dvě z těchto akcí, kde jsme pokaždé potkali plyšového modrého slona Elfíka.

Bambiriáda se letos uskutečnila již počtrnácté. Jako celorepublikovou přehlídku volnočasových aktivit ji Česká rada dětí a mládeže zorganizovala mezi 24. a 27. květnem v osmnácti městech. S mottem Nadšení i zkušenost chtěli pořadatelé zdůraznit výhody mladšího i zralejšího věku, které by měl člověk umět vhodně zkombinovat. Pravidelní návštěvníci nejen pražské části Bambiriády si již zvykli na stánek Českých drah s propagačními předměty, ale i hracími prvky.

V neděli 3. června se zase všichni, kteří vešli do pražské zoo, mohli zapojit do zábavného programu Českých drah. V rámci oslav dne dětí tu od 14 do 17 hodin byly připravené soutěže. Na pěti stanovištích se běhalo ve sloních botách, probíhalo krmení slona, skládalo se poměrně složité puzzle nebo se vypravoval vlak. Kdo splnil úkol, získal razítko na sloní kartu. A proč se stále opakoval motiv slona? Protože tu „kraloval" maskot Českých drah, slon Elfík, který se rád nechal na požádání vyfotografovat. V rámci programu vystupovali i herci z divadélka Romaneto. Zpívaly se tu písničky a chovatelé vyprávěli, jak se starají o zvířátka. Velký úspěch měl bublinář, kouzelník a žonglér v jedné osobě. Zaměstnanci ČD (i jejich potomci) měli vstup do zoologické zahrady zdarma. Další Den s Elfíkem se uskuteční v ostravské zoo 1. července od 14 do 17 hodin.

EVA BALÍKOVÁ, PETR HORÁLEK

FOTO **MICHAL MÁLEK**

Maskot ČD na letošní Bambiriádě.

ROZHOVOR S CELEBRITOU

Využili jsme chvilky, kdy slon Elfík odpočíval u stánku v pražské zoo, a požádali ho o krátký rozhovor. Došlo nám totiž, že se jedná o docela známou celebritu. Navíc v Železničáři ještě tento pozoruhodný modrý plyšák prostor k vyjádření nedostal.

Ahoj, Elfíku, kdy ses vlastně narodil?
Narodil jsem se v roce 2007, takže mi je pět let.

Kde tě ještě můžeme potkat? Ve vlaku jsme tě zatím neviděli...
Chodím například na akce Bambiriády, dny dětí, dny železnice... Vlakem nejezdím, protože bych se do něj nevešel.

Vždycky mě zajímalo, jestli je jen jeden Elfík, nebo je vás víc?
Mám tři sourozence, takže jsme čtyři. Práce je opravdu hodně, sám bych to všechno nestihl.

A kde spíš nebo odpočíváš?
Spím ve velké krabici.

Máš rád jenom děti, nebo se s tebou mohou fotit i dospělí?
Mám rád všechny, ale nejraději mladé slečny.

Netahají tě děti často za chobot?
Spíš mě tahají za ocas.

Máš moc hezký kožíšek, ale není v něm v létě teplo?
Je mi opravdu velké teplo, proto musím hodně pít.

Kam ti mohou psát tvoji fanoušci a fanynky?
Mám svoji stránku www.elfikuvweb.cz, kde je i odkaz na můj facebookový profil.

PO ZÁPASE. Mohelnice na Olomoucku byla svědkem zápasů čtrnácti družstev složených z vlakových čet ČD. Na hřiště nastoupily i ženy. FOTO **AUTOR**

Vlakové čety ze všech regionů jako hvězdy na hřišti

V době vrcholících příprav na šampionát EURO 2012 a současně po premiéře filmu Okresní přebor, který vznikl z kultovního televizního seriálu, se v Mohelnici na střední Moravě hrál set přátelských utkání zaměstnanců vlakových doprovodů Českých drah. Zápasů se zúčastnili vybraní pracovníci ze všech Regionálních center vlakového doprovodu v čele s ředitelem VDOD Petrem Barochem, který si v jedné skupině i zahrál.

Jen pár desítek metrů od koridorové tratě Praha – Ostrava se 23. května na trojici mohelnických fotbalových hřišť rozléhal pískot rozhodčích. Na tom by asi nebylo nic divného. Za zvuků projíždějících Pendolin, écéček a lokálek na trávnících běhali hráči v dresech jako obvykle, ale při pozornějším pohledu jste mohli zaznamenat známé tváře. Soutěžili tu totiž zaměstnanci vlakových čet Českých drah rozdělení to družstev podle svého regionu. Výhrou byl – kromě dobré zábavy – pohár ředitele VDOD.

Čas pro oddech i debatu

„Tato tradiční fotbalová akce se konala již popáté. Sjíždí se na ni průvodčí, vlakvedoucí, ale třeba i komandující včetně svých vedoucích ze všech koutů naší republiky, které mají své stabilní fotbalové týmy. Hraje se relaxačně a pro radost, i když samozřejmě někteří hráči berou zápasy hodně vážně. Toto přátelské setkání je dvoudenní a slouží nejen k uvolnění, ale i k prodebatování řady našich pracovních věcí, na které nebývá v běžném životě čas. Je to jedinečná možnost, aby se na jednom místě setkali lidé například z Chebu s těmi z Ostravy, což se běžně nestává. Jde vlastně o jakousi formu poděkování za celoroční namáhavou a občas nevděčnou práci," řekl ředitel Vlakového doprovodu osobní dopravy Petr Baroch, o jehož pohár se vlastně oficiálně hrálo. Dodejme ještě, že akce byla hrazena z prostředků sociálního fondu.

Poprvé nastoupilo 14 týmů

Na konci každého turnaje se při vyhlašování vítězů náhodným výběrem určí jedno Regionální centrum vlakového doprovodu, které bude pořádat turnaj v následujícím roce. „V loňském roce, kdy se turnaj konal v podkrkonošských Sedmihorkách, padl tento čestný, byť nelehký úkol na olomoucké vlakové čety. Nelehký tím, že se vždy musí umět zorganizovat akce pro zhruba sto padesát lidí, najít vhodný areál pro hru samotnou a dbát na to, aby ubytování bylo pokud možno co nejblíže sportovnímu areálu. Samotné organizace se za naše Regionální centrum zhostil dozorčí Roman Skoupý a myslím, že na výbornou," říká vedoucí olomouckého RCVD Radek Steiger.

Letošního turnaje se zúčastnilo celkem čtrnáct týmů, přičemž každý mohl disponovat maximálně deseti hráči. Poprvé v historii se podařilo každému RCVD postavit vlastní družstvo, z čehož lze usuzovat, že tato mimořádná akce získává na oblibě. Hrála se malá kopaná, což znamená pět hráčů v poli a jeden brankář. Hrací doba byla dva krát deset minut, což při porci šesti zápasů, které každý mančaft odehrál, už představuje slušnou dávku sportovního výkonu.

Někteří hráči to brali až moc vážně

„I když se hrály takzvané přáteláky, bez výsledků by zápasy neměly ten správný náboj. To dokládá i obětavý zákrok jednoho jihlavského hráče, po kterém musel být odvezen do olomoucké nemocnice. Z té se vrátil již s ortézou na koleně a francouzskými holemi s odrazkami. Doufejme, že jeho rekonvalescence nebude dlouhá a ke sportu se vrátí co nejdříve," dodává za organizační tým Steiger.

Celý turnaj, jako již tradičně, vyhrálo Regionální centrum vlakového doprovodu z Hradce Králové. „Tento tým je na špici již od počátku turnajů, takže v podstatě se hraje jen o místa za ním. Druhou příčku obsadilo regionální centrum z Olomouce, třetí místo pak kolegové z Prahy, což bylo překvapení letošního turnaje," vysvětluje Radek Steiger. Jak jsme se mohli přesvědčit, všichni účastníci akce se náramně bavili. A nejednalo se pouze o muže! V některých družstvech jsme viděli i ženy, což dokládá, že fotbalové turnaje se – aspoň u Českých drah – stávají hrou i zábavou pro všechny.

MARTIN HARÁK

Amatérští umělci se předvedli na výstavě

Ve dnech 14.–17. května se uskutečnila v budově ministerstva dopravy v Praze ojedinělá výstava. Svá díla – především obrazy a fotografie – zde prezentovali členové Zemského svazu FISAIC ČD. Amatérští výtvarníci a fotografové se pochlubili jak nejnovějšími pracemi, tak tím nejlepším, co vytvořili v posledních letech.

Vernisáž výstavy proběhla v pondělí 14. května ve tři hodiny odpoledne. Za vedení Českých drah přivítal hosty a umělce Jiří Kešner, ředitel kanceláře náměstka generálního ředitele pro osobní dopravu, kterého doprovázela Lucie Bauerová z Odboru odměňování a benefitů. Slavnostní atmosféru celé akce umocnil svým skvělým vystoupením pěvecký soubor Hlahol z Nymburka pod vedením sbormistra Tomáše Pergla.

Na zemské výstavě mohli návštěvníci vidět celkem 85 obrazů (s různou tematikou) od čtrnácti výtvarníků. Odborná komise vybrala kolekci 25 děl, která budou reprezentovat ZS FISAIC ČD na 29. mezinárodním salonu výtvarného umění letos v říjnu ve švýcarském Luzernu. Skupina foto se na výstavě předvedla asi stovkou fotografií (opět bez žánrového vymezení) od deseti autorů.

Letošní rok je pro tuto skupinu ve znamení nejdůležitější soutěže v oboru, neboť v září se koná 33. mezinárodní salon fotografie v německém Berchtesgadenu. Soutěžní kolekce našich fotografů byla odbornou komisí vybrána již v dubnu a následně odeslána do Německa. V minulosti naši výtvarníci a fotografové vždy získali na mezinárodních soutěžích celou řadu nejen čestných uznání a diplomů, ale i medailí. Věříme, že i v letošním roce tomu nebude jinak. Všem přejeme hodně úspěchů a dobrou reprezentaci našich železničářů.

JARMILA ŠMERHOVÁ

Autorka je výkonnou tajemnicí ZS FISAIC ČD.

FOTO **MICHAL MÁLEK (4x)**

DÍLO. Po čtyři dny jsme mohli vidět výsledky práce železničářů-výtvarníků.

MIMOŘÁDNOSTI

Vysoké Mýto – – Cerekvice n. Loučnou

11. května

Nad ránem mezi žst. Vysoké Mýto město a Cerekvice nad Loučnou se na železničním přejezdu v km 8,863 střetl osobní automobil Peugeot 207 s osobním vlakem 15014, kterým byl motorový vůz 810.245-1. Nikdo nebyl zraněn. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži a doplněn dopravní značkou Stůj, dej přednost v jízdě! Škoda byla předběžně vyčíslena na 91 tisíc korun.

Kojetín

13. května

Po půlnoci v žst. Kojetín vykolejily při posunu tři nákladní vozy řady Eas-u na výhybce číslo 20. Škoda byla předběžně vyčíslena na 480 tisíc korun.

Vlkoš

13. května

V podvečerních hodinách v žst. Vlkoš za jízdy osobního vlaku 4120 vznikl požár v prostoru strojovny motorového vozu 854.030-4. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 300 tisíc korun.

Hořice v Podkrkonoší – – Hněvčeves

14. května

Po poledni mezi žst. Hořice v Podkrkonoší a Hněvčeves se na železničním přejezdu v km 22,702 střetl osobní automobil Škoda 105L s osobním vlakem 5509, kterým byla motorová jednotka Regionova 814/914.180. Následkem střetnutí byl usmrcen řidič i jeho spolujezdec v osobním automobilu. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži a doplněn dopravní značkou Stůj, dej přednost v jízdě! Škoda byla předběžně vyčíslena na 125 tisíc korun.

Trutnov

17. května

Ve večerních hodinách mezi žst. Trutnov střed a Trutnov hlavní nádraží se na železničním přejezdu v km 126,191 střetl nákladní automobil Renault Master, který stál na přejezdu mezi sklopenými závorami, s osobním vlakem 15766, kterým byl motorový vůz 810.124-8. Nikdo nebyl zraněn. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením se závorami. Škoda předběžně činí 45 tisíc korun.

Lčovice – Čkyně

19. května

V podvečerních hodinách mezi dopravnami D3 Lčovice a Čkyně se na železničním přejezdu v km 22,660 střetl motocykl BMW s osobním vlakem 18114, v jehož čele byl motorový vůz 810.510-8. Řidič motocyklu byl při střetnutí smrtelně zraněn. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčíslena na 150 tisíc korun.

Štětí – Liběchov

20. května

V nočních hodinách mezi žst. Štětí a Liběchov vykolejil za jízdy nákladního vlaku Pn 66375 23 nákladní vůz řady Eas jedním podvozkem v km 383,535. Tento vůz jel ve vykolejeném stavu až do žst. Liběchov, kde na výhybkách celý vykolejil

a převrátil se. Následně vykolejily další čtyři nákladní vozy, byl silně poškozen železniční svršek, trakční vedení, zabezpečovací zařízení a osobní automobil Renault Scenic, který stál na cestě vedoucí ke stavědlu 2. Škoda byla předběžně vyčíslena na 110 milionů korun.

Tišnov – Nedvědice

22. května

V podvečerních hodinách mezi žst. Tišnov a Nedvědice za jízdy osobního vlaku 14954 najel motorový vůz 814.229-1 jednotky Regionova na spadlý strom v km 85,603. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 50 tisíc korun.

→ Pokračování na straně 8

Dostupné pouze v tištěné podobě

6 TÉMA

Od 9. prosince 2012
pravostranný provoz

TRADICE USTUPUJE. Po 163 letech se na 2. koridoru (na lidi pravostranný provoz). Z Bohumína na státní hranici s Polskem se tak již jezdí od roku 1908.

Revoluce na Ferdinandce

Od zimy se tu pojede vpravo

Koncem letošního roku se dočkají cestující na koridorové trati z Břeclavi přes Přerov do Ostravy a Bohumína, mezi železničáři známé jako Ferdinandka, jedné zásadní novinky. V prosinci má na této významné spojnici dojít v úseku Břeclav – Bohumín k přesměrování provozu vlaků z levostranného na pravostranný provoz. Z hlediska řízení provozu by nemělo dojít k zásadním změnám, zato na nový způsob cestování si bude muset zvyknout cestující veřejnost.

Z České republiky zmizí a provoz pro cestující se vrátí do Ostravy a Bohumína, mezi Železničáři známé jako Ferdinandka, jedné zásadní novinky. V prosinci má na této významné spojnici dojít v úseku Břeclav – Bohumín k přesměrování provozu vlaků z levostranného na pravostranný provoz. Z hlediska řízení provozu by nemělo dojít k zásadním změnám, zato na nový způsob cestování si bude muset zvyknout cestující veřejnost.

ŘÍZENÍ PROVOZU. Zaměstnanci Centrálního dispečerského pracoviště v Přerově mají na starosti dopravu na celém úseku Ferdinandky.

Pravostranný provoz
stav k srpnu 2012
stav k prosinci 2012
jednosměrný

RAKOUSKO
SLOVENSKO

Nastupuje preference pravostranného provozu

Mnohem evropštější jsou jednotlivé pracovníci, kteří se s tímto novinkami, tak, nevyzvedávají provozu jednosměrného. Zlatou provozu v centrálním dispečerském pracovišti. Do sa pavlovských a v minulých v centrovým bylo nutno přibližovat nové pracovníky spojitou mapu. Z nové přípravy pracovníci v Ostravě a Bohumíně, kteří budou v tomto úseku vlaky na Hlavní trati. Tyto vlaky budou vyjíždět z Ostravy a Bohumína v pravostranném provozu.

Nové výhodnější podmínky pro cestující, kteří budou cestovat z Ostravy do Prahy, Brna a Vídně, jsou v tomto okamžiku nejasné. Pro cestující se tedy nemusí nic změnit, jedinou výjimkou je, že budou nastupovat a vystupovat z vlaku na druhé straně. Tyto vlaky budou vyjíždět z Ostravy a Bohumína v pravostranném provozu.

Pro cestující se tedy nemusí nic změnit, jedinou výjimkou je, že budou nastupovat a vystupovat z vlaku na druhé straně. Tyto vlaky budou vyjíždět z Ostravy a Bohumína v pravostranném provozu.

Pro cestující se tedy nemusí nic změnit, jedinou výjimkou je, že budou nastupovat a vystupovat z vlaku na druhé straně. Tyto vlaky budou vyjíždět z Ostravy a Bohumína v pravostranném provozu.

Informace pro zákazníky

„Z mého stanoviska se neměnné změny v Ostravě nebudou zásadní. Zdůrazňuje jedna pracovník Ostravského dispečerského pracoviště. Ten bližšího přípravu informací o nové organizaci provozu.

7 TÉMA

DRUHÝ KORIDOR

ZMĚNA JE ŽIVOT. Cestující si na Moravě budou muset zvyknout na to, že vlaky přijíždějí na druhé straně vlaku.

POLSKO

Ostrava

Bohumín

Přerov

Olomouc

Brno

Ostrava

Bohumín

Přerov

Olomouc

Brno

Vídeň

Praha

Pravá, či levá strana?

Strana provozu na pravostranném koridoru bude nové pro mnoho cestujících. Na rychlé pochopení nové situace – jedna příklad – mělo sice dlouhodobou lidé, kteří jezdí na pracovní cestě do Polska, a to přes přechodu na druhé straně. Tento pracovník se bude nacházet na druhé straně vlaku. Zatímco dosud byl na pravé straně vlaku, bude nyní na levé straně vlaku.

Pro cestující se tedy nemusí nic změnit, jedinou výjimkou je, že budou nastupovat a vystupovat z vlaku na druhé straně. Tyto vlaky budou vyjíždět z Ostravy a Bohumína v pravostranném provozu.

Pro cestující se tedy nemusí nic změnit, jedinou výjimkou je, že budou nastupovat a vystupovat z vlaku na druhé straně. Tyto vlaky budou vyjíždět z Ostravy a Bohumína v pravostranném provozu.

DOPRAVNÍ ŘÍDICÍ. Přechod na pravostranný provoz se dotkne řízení provozu v Ostravě. Nebude vlaky budou v PCD také přijet.

Ferdinand I.

O FERDINANDCE

Zmatený zápas do práce (nejen) lidí na Moravě

Podmínky pro cestující jsou na tomto úseku po zaměnění dobré, i když zůstávají zakopané do Brna. Ostrava ve Zápasu. Bohumín – Olomouc a Ostrava – Brno. Do prvního vstupovaná nové pracovní dispečerské pracoviště v Ostravě a Bohumíně. Zlatou provozu v centrálním dispečerském pracovišti. Do sa pavlovských a v minulých v centrovým bylo nutno přibližovat nové pracovníky spojitou mapu. Z nové přípravy pracovníci v Ostravě a Bohumíně, kteří budou v tomto úseku vlaky na Hlavní trati. Tyto vlaky budou vyjíždět z Ostravy a Bohumína v pravostranném provozu.

Nové výhodnější podmínky pro cestující, kteří budou cestovat z Ostravy do Prahy, Brna a Vídně, jsou v tomto okamžiku nejasné. Pro cestující se tedy nemusí nic změnit, jedinou výjimkou je, že budou nastupovat a vystupovat z vlaku na druhé straně. Tyto vlaky budou vyjíždět z Ostravy a Bohumína v pravostranném provozu.

Pro cestující se tedy nemusí nic změnit, jedinou výjimkou je, že budou nastupovat a vystupovat z vlaku na druhé straně. Tyto vlaky budou vyjíždět z Ostravy a Bohumína v pravostranném provozu.

PŘERŮV. Nádraží je staré, zachovaný na Ferdinandově trati z roku 1909, nástup do cestovních drží významnou Ferdinandovi I. Ferdinand.

Předplaťte si čtrnáctideník *Železničář* na telefonu 972 233 090

Připravujeme

MIMOŘÁDNOSTI

Volary – Zbytiny
23. května

Nad ránem mezi žst. Volary a dopravnou D3 Zbytiny za jízdy osobního vlaku 18001 najela motorová jednotka Regionova 814/914.131 do stáda krav. Následkem bylo usmrcení devíti krav. Škoda byla předběžně vyčíslena na 100 tisíc korun.

Dobrá Voda u Pelhřimova
24. května

Po poledni mezi žst. Dobrá Voda u Pelhřimova a Horní Cerekev najela motorová jednotka Regionova 814/914.146 na spadlý strom v km 7,480. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 120 tisíc korun.

Třešť
25. května

Po poledni v obvodu žst. Třešť se na železničním přejezdu v km 7,800 střetl autobus Mercedes Benz Intouro se soupravou speciálních drážních vozidel v čele se strojem SVP 74-138, který při střetnutí vykolejil. Dalším následkem bylo těžké zranění jedné z cestujících v autobuse, která později bohužel zemřela. Dále byl zraněn řidič speciálních drážních vozidel a dva cestující, 27 cestujících bylo ošetřeno na místě. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na částku 700 tisíc korun.

Frýdlant v Čechách – – Višňová
29. května

V odpoledních hodinách mezi žst. Frýdlant v Čechách a Višňová najel motorový vůz 840.012-9 osobního vlaku 6320 na spadlý strom v km 191,281. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 1 milion korun.

Křimice – Kozolupy
30. května

V nočních hodinách mezi železničními stanicemi Křimice a Kozolupy za jízdy nákladního vlaku Vn 57772 vznikl požár elektrické lokomotivy 240.094-3. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 20 tisíc korun.

Štětkovice
2. června

Odpoledne v obvodu dopravny D3 Štětkovice se na železničním přejezdu v km 9,730 střetl osobní automobil Škoda Octavia s osobním vlakem 26121, kterým byl motorový vůz 810.184-2. Nikdo nebyl zraněn. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčíslena na 90 tisíc korun.

(MirKo)

ZAHRANIČNÍ NÁVŠTĚVA. Modernizovaná lokomotiva EP 09 přijela do Opavy, aby získala schválení od českého Drážního úřadu pro provoz v ČR. FOTO **AUTOR (3x)**

Polský rychlíkový stroj se chystá do českého provozu

Do provozu v České republice se chystá nasazení další polské lokomotivní řady – modernizované EP 09 společnosti PKP Intercity. Před jejím vyjetím v čele vlaku na našem území ale musí být odzkoušena a schválena, a proto se koncem května objevila v Opavě.

Polské lomotivy řady EP 09 nejsou na českých kolejích úplným novicem. Již několik let můžeme u nás potkávat zejména na Ostravsku původní nemodernizovanou řadu EP 09, kterou ČD nasazují na své spoje v rámci recipročních vztahů s PKP Intercity. Omlazená lokomotiva ale podstoupila zásahy v elektrické výzbroji, a proto bylo nutné před jejím nasazením do provozu na tratích SŽDC tyto nové konstrukční celky otestovat. Podle Karla Pešky z Výzkumného Ústavu Železničního, který byl za českou stranu garantem všech testů, se měřil obsah ohrožujících proudů generovaných lokomotivou, které nejsou trakčním proudem.

Nesmí rušit televizní signál

„Takzvané konduktivní proudy mohou významně ohrožovat zabezpečovací zařízení na železnici. Naše měření má za účel ochránit zabezpečovací zařízení před možnými nepříznivými vlivy lokomotivy. Laicky řečeno – aby jedoucí lokomotiva náhodou neuvolnila přejezd nebo nezpůsobila vydání povolující návěsti na trati," vysvětluje Peška. U modernizovaného provedení se proto testy zaměřily zejména na chování nového statického měniče pro pohon šroubových kompresorů. „Trakční pohony byly již prověřeny u starší verze této lokomotivy, ale také tuto modernizovanou modifikaci musíme důkladně prověřit, aby mohla získat oprávnění českého Drážního úřadu k vozbě po Česku," objasňuje Karel Peška.

Na lokomotivu se důkladně podívali také vojenští specialisté. Na opavském východním nádraží proměřovali speciálními anténami vyzařovaná elektromagnetická pole. To je to, co běžní uživatelé znají jako rušení rozhlasových nebo televizních přijímačů, případně mobilů. „Aby nebyl statický měnič zdrojem rušení ani v této oblasti, bylo nutné provést měření speciálním přijímačem s anténami ve vzdálenosti zhruba deset metrů od kolejí," doplňuje Karel Peška.

Dvojjazyčná lokomotiva

Šéfinstruktor společnosti PKP Intercity Zbigniew Budziński, který přijel s lokomotivou na testy z Varšavy, potvrdil, že modernizované stroje řady EP 09 mají již vybaveny řídicí pulty jak v polštině, tak i češtině. Navíc jsou standardně osazeny polskými i současně českými radiostanicemi. „Stroj EP 09, který se v Polsku používá především na vozbu dálkových a mezinárodních vlaků InterCity a EuroCity, doznal modernizací řady pozitivních změn. Do řídicích pultů byly dosazeny například nové elektronické rychloměry a české vlakové zabezpečovače LS 90. Zásadní změna se nachází ve strojovně lokomotivy, která je nově vybavena dvěma šroubovými kompresory – – každý disponuje vlastním statickým měničem. Kompresory jsou řízeny tak, že vždy pracuje jen jeden a ten se po určité době odpojí a nastupuje druhý. Děje se tak nezávisle na strojvedoucím. Lokomotiva je tak spolehlivější. V původním provedení stroje EP 09 byl jen jeden kompresor, a proto byla při jakékoli kolizi větší možnost poruch," potvrzuje Budziński. Po vyhodnocení všech zkoušek a schválení Drážním úřadem k běžnému provozu budou vozidla nasazená v Česku o něco rozmanitější.

MARTIN HARÁK

Měření probíhalo za účasti zástupců českého i polského dopravce.

Vojenští specialisté měřili, zda lokomotiva neruší televizní signál.

STRUČNĚ O EP 09

- Vyrobeno celkem 47 strojů v letech 1986–1997
- Výrobce: Adtranz-Pafawag
- Max. výkon: 2 920 kW
- Hmotnost: 83 500 kg
- Délka: 16 470 mm
- Max. rychlost: 160 km/h
- Čtyři stejnosměrné sériové trakční motory

RSM: Stanice Teplice v Čechách potřebuje partnera

Teplice vždy patřily nejen mezi významná lázeňská sídla, ale jsou i městem, které lemuje průmyslové srdce severu Čech. V historickém kontextu byly velice důležitým místem i z hlediska vývoje železnice. Výpravní budova největšího a nejvytíženějšího teplického nádraží (celkem jich tu leží pět na pěti tratích procházejících městem) byla dokonce ředitelstvím Ústecko-teplické dráhy (ÚTD). Od toho se také odvíjí její honosnost a rozlehlost. Dnes nádražím projde více než tři čtvrtě milionu cestujících ročně a řadí se na 45. místo ve vytíženosti všech výpravních budov Českých drah.

Přežila bombardování i těžební rozmach

Tato rozsáhlá památkově chráněná budova byla vystavěna v roce 1871 na místě původního nádraží z roku 1858. Jedná se o novorománskou stavbu dle návrhu architekta Turby. Původní sídlo ÚTD přešlo v roce 1923 do vlastnictví státních drah. Na konci války, na jaře 1945, měla na rozdíl od jiných železničních budov štěstí, že se nestala cílem spojeneckých náletů, které poškodily či zničily obdobně rozsáhlé výpravní budovy v Čechách. Dokonce přestála i budovatelský boom spojený s rozvojem těžby uhlí, kterému podlehla například nádraží v Mostě a Bílině.

Koncem dvacátého století však došlo k minimalizaci udržovacích prací a objekt postupně chátral. V posledním období byla prozatím jedinou zásadní změnou peronizace železniční stanice v režii SŽDC dokončená v roce 2005. Vlastní rekonstrukce či rozsáhlejší oprava výpravní budovy však nebyly předmětem této akce. Tehdejšímu správci budovy, SDC Ústí nad Labem, se však podařilo zajistit výměnu části oken při dodržení historického rázu a zejména obnovu střešní krytiny, což omezilo další chátrání objektu. Na konci roku 2007 byl celý objekt včetně sousedních areálů předán k revitalizaci v rámci projektu Živá nádraží. Ambiciózní projekt bohužel nedošel naplnění, což přineslo ztrátu nájemců i absenci údržby. S těmito následky se potýká aktuální správce objektu, RSM Ústí nad Labem, dodnes.

Rekonstrukce budovy by stála více než 100 milionů korun. FOTO **MARTIN HARÁK**

Honosná, ale nevyužitá stavba

Odhady na celkovou rekonstrukci budovy dnes překračují 100 milionů korun, což prakticky vylučuje, aby vlastník objektu – České dráhy – nesl náklady bez pomoci nějakého partnera. Přesto se investiční akce zcela nezastavily. V úzké spolupráci RSM Ústí nad Labem a KCOD Ústí nad Labem se v roce 2011 podařilo provést úpravy pracovního prostředí zaměstnanců KCOD spojené s centralizací všech služeb dopravce do těsného sousedství odbavovací haly. Celá akce byla realizována v objemu 1,9 milionu korun. Dalším dílčím zlepšením je nyní probíhající celková oprava veřejných WC. Nová vnitřní dispozice umožní přímý přístup z haly a současně zajištění plné bezbariérovosti včetně systému Euroklíč.

Dalšími kroky do budoucna budou repase historických prvků a fresek v odbavovací hale a úpravy podstřeší prvního nástupiště tak, aby byla zachována historická hodnota a pro cestující i návštěvníky města vytvořeno optimální prostředí. Z rozsáhlého sídla někdejší nejperspektivnější soukromé železnice v Rakousku-Uhersku je dnes pro účely železnice využito pouze 20 procent užitné plochy. Proto pro tento architektonický skvost, srovnatelný s hradem či zámkem, hledá RSM Ústí nad Labem nadále reálné využití a partnera pro investice. Atraktivní lokalita a památková ochrana jsou v tomto ohledu velkou výhodou.

PAVEL DVOŘÁK

Pilotní linku vlakotramvají najdete v Chemnitzu

Německý region Mittelsachsen v čele s městem Chemnitz má i na evropské poměry jednu dopravní specialitu. Jezdí tu nejen standardní tramvajové vozy, ale i vozidla, pro která angličtina používá označení Tram-Train, v češtině vlakotramvaje. Umějí využít městské i železniční koleje. Je to nejrozšířenější systém tohoto typu na území bývalé NDR.

V ČERVENÉM. Vlakotramvaj jezdí na lince 522 jak po městských, tak regionálních železničních kolejích. FOTO **AUTOR (2x)**

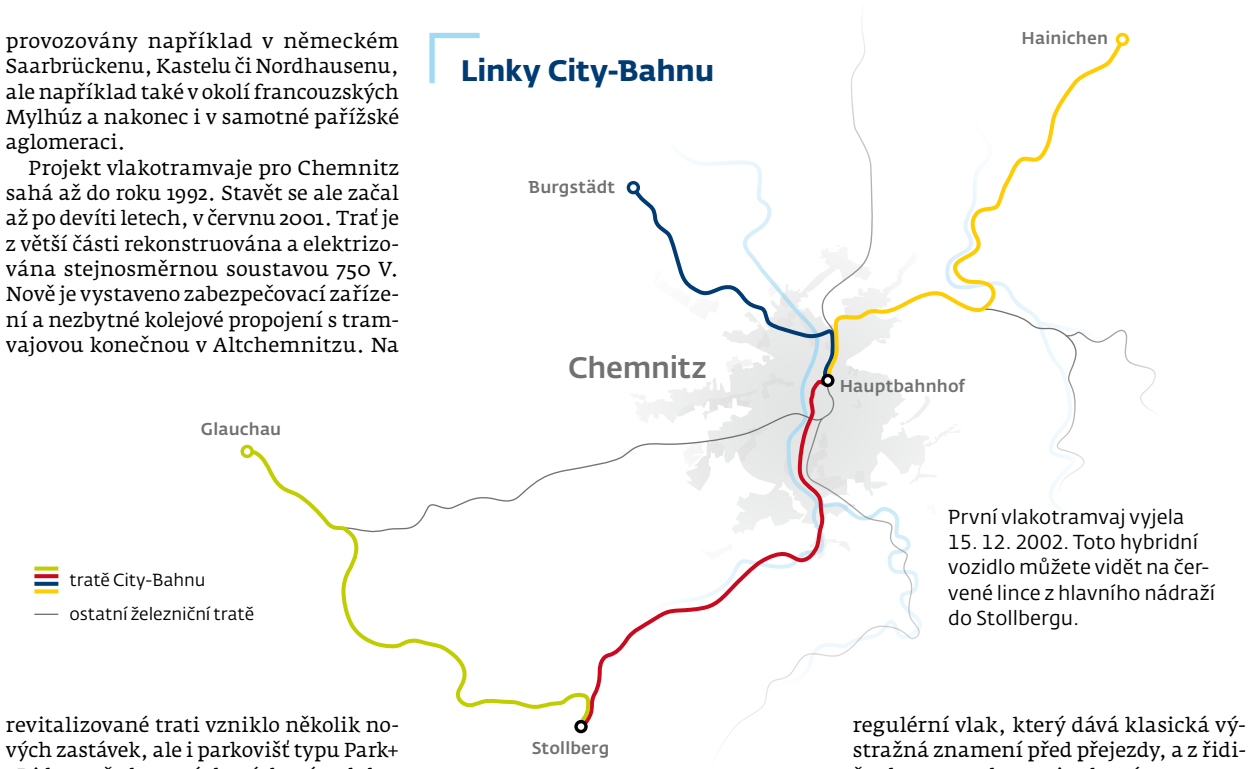
Pokud se chcete podívat, jak v praxi funguje vlakotramvaj, navštivte saské město Chemnitz (dříve Karl-Marx-Stadt). Na rozloze poloviční Prahy tu žije asi 240 tisíc lidí, kteří se každý den přepravují kvůli práci i na delší vzdálenosti. K tomu jim mimo jiné slouží postupně budovaný tramvajový systém na standardním rozchodu, který je částečně propojený s železnicí. V roce 1997 tu byla založena společnost City-Bahn Chemnitz (CB), a to jako dceřiná společnost městského dopravního podniku v Chemnitzu a regionálního autobusového dopravce Autobus GmbH Sachsen s cílem nabídnout kvalitní dopravní spojení. CB pak postupně přebrala provoz na čtyřech železničních tratích v okolí města, kde se setkáme nejen s motorovými vozy Stadler Regio-Shuttle, které známe i u Českých drah, ale i s hybridními tramvajemi.

Do systému City-Bahnu jsou zapojená i vozidla od firmy Stadler.

Integrace na čtyřech stovkách kilometrů tratí

Každá linka je označená nejen číslem tratě, má ale rovněž i své barevné rozlišení. Červená linka 522 jezdí v systému Tram-Train. Na lince jsou používána vícesystémová vozidla schopná přechodu z jednoho trakčního systému na druhý, některá dokonce mohou jezdit v motorové verzi na tratích bez trakčního vedení. Současně tato vozidla mohou jezdit jak po tramvajových, tak i železničních kolejích. V sousedním Německu byl tento systém poprvé uplatněn v osmdesátých letech minulého století v městě Karlsruhe a přilehlém regionu. Dnes jde o největší systém vlakotramvaje na celém světě, neboť je do něj integrováno kolem 400 kilometrů železničních nebo tramvajových tratí. Podobné systémy jsou provozovány například v německém Saarbrückenu, Kastelu či Nordhausenu, ale například také v okolí francouzských Mylhúz a nakonec i v samotné pařížské aglomeraci.

Projekt vlakotramvaje pro Chemnitz sahá až do roku 1992. Stavět se ale začal až po devíti letech, v červnu 2001. Trať je z větší části rekonstruována a elektrizována stejnosměrnou soustavou 750 V. Nově je vystaveno zabezpečovací zařízení a nezbytné kolejové propojení s tramvajovou konečnou v Altchemnitzu. Na revitalizované trati vzniklo několik nových zastávek, ale i parkovišť typu Park+ +Ride, a z řady zastávkových míst vlakotramvaje je zavedena návazná regionální autobusová doprava.



První vlakotramvaj vyjela 15. 12. 2002. Toto hybridní vozidlo můžete vidět na červené lince z hlavního nádraží do Stollbergu.

Cestující se orientuje podle barvy přijíždějícího vozidla

K zahájení provozu v prosinci 2002 byly dodány obousměrné vlakotramvaje typu Variobahn, které se od městských tramvají na první pohled liší červeným nátěrem společnosti. Oproti tramvajím však mohou jezdit na dvou trakčních soustavách – 600 a současně 750 V. Od té chvíle se v městě potkávají jak městské modré, tak i regionální červené jednotky typu Variobahn. Trasa červených vozů vede od hlavního nádraží v Chemnitzu ke smyčce Altchemnitz shodně s městskou linkou číslo 6. Před vjezdem do smyčky Altchemnitz najíždí na spojku mezi tramvajovou a železniční sítí, definitivně opouští městskou síť a jede již jen po jednokolejné trati s výhybnami. V té chvíli se z tramvaje stává regulérní vlak, který dává klasická výstražná znamení před přejezdy, a z řidiče obratem ruky strojvedoucí.

Pilotní projekt vlakotramvaje v Chemnitzu se ukázal jako životaschopný, proto bylo rozhodnuto o jeho dalším rozšíření. V současné době se staví již nová tramvajová linka od hlavního nádraží do severní části města, odkud by měla pokračovat do dalších míst jako železnice. V plánu je také propojení tramvajové a železniční sítě v prostoru kusých kolejí hlavního nádraží v Chemnitzu a zavedení speciálních vlakotramvají do dalších směrů. **MARTIN HARÁK**

Žilina dostala moderní seřaďovací stanici

Nejmodernější slovenská seřaďovací stanice Žilina-Teplička má za sebou první tři měsíce provozu. Vznikla mezi stanicemi Žilina a Varín v blízkosti hlavního železničního koridoru do Košic a vodního díla Žilina na Váhu. Nová seřaďovací stanice disponuje šesti kolejemi ve vjezdové skupině, pěti kolejemi v odjezdové skupině a svážným pahrbkem s osmnácti směrovými kolejemi. Navíc je do stanice zakomponována také odbočka do automobilky KIA Motors.

VONÍ NOVOTOU. Na seřaďovací stanici v Žilině dokážou každý den zpracovat až 21 vlaků o 650 vozech. FOTO **ŽSR (3x)**

Do stanice Žilina-Teplička se postupně přesouvají veškeré řadicí práce z okolních železničních stanic, jako jsou Vrútky, Žilina a Žilina seřaďovací stanice. Nová stanice tak může denně zpracovat až 21 cílových vlaků o celkem 650 vozech. Provoz zde zajišťuje v denní směně 27 turnusových a 8 neturnusových zaměstnanců. Ti mají k dispozici nejmodernější zařízení na Slovensku. Provoz stanice řídí dispečeři prostřednictvím elektronického stavědla ESA 11, do kterého je zapojeno dohromady 117 návěstidel, 98 elektromotorických přestavníků výhybek, 39 kolejových obvodů a 111 počítačů náprav, 3 přejezdová zabezpečovací zařízení a 5 výkolejek. Poprvé na Slovensku mají dispečeři na svém pracovišti k dispozici nejen klasické monitory, ale i velkoplošné zobrazení provozní situace stanice.

Srdcem nové seřaďovací stanice je svážný pahrbek s osmnácti směrovými kolejemi. Provoz na něm je plně automatizovaný. Elektronické spádovištní zařízení ovládá nejen výhybky, ale také 126 kolejových brzd. Na ochranu stanice, staničního zařízení i nákladních vlaků a jejich převáženého obsahu dohlíží 256 bezpečnostních kamer. Výstup z tohoto kamerového systému je k dispozici jak u dozorce spádoviště v provozní budově, tak přímo na stanovišti železniční policie v Žilině.

Stavba seřaďovací stanice Žilina-Teplička byla spolufinancována z prostředků EU ve výši přes 87 milionů eur. Na seřaďovací stanici by měla ve stejné lokalitě navázat také výstavba terminálu intermodální přepravy Žilina. V současnosti začínají práce na projektové dokumentaci a terminál by měl být vybudován do roku 2015. **PETR ŠŤÁHLAVSKÝ**

KRÁTCE

POLSKO

Na Chopinovo letiště ve Varšavě vlakem

Počet evropských letišť dostupných vlakem se rozšiřuje o Chopinovo letiště ve Varšavě. První zkušební vlak na něj přijel 20. dubna ve 22.35 hodin večer. Tím začalo testování a schvalování železničního spojení s varšavskou centrální stanicí. Železnice dnes spojuje také krakovské hlavní nádraží a letiště. Dráha je zavedena také na nově budované centrální letiště Berlin-Brandenburg (má být otevřeno až příští rok) a nová trať umožňující přímý provoz dálkových vlaků povede také na vídeňský Schwechat. V Praze kolejové spojení mezi centrem a letištěm stále chybí.

ŠVÝCARSKO

Kanton Schaffhausen s novými zastávkami

Další kanton ve Švýcarsku získá kvalitnější regionální dopravu. Schaffhausen na pomezí s Německem se chystá na rozšíření provozu S-Bahnu několika projekty v hodnotě 75 milionů franků. Do prosince 2015 má být dokončena například výstavba nového 170 metrů dlouhého nástupiště u šesté koleje schaffhausenského nádraží. V Neuhausenu vznikne nová zastávka s přístupem k blízkým průmyslovým podnikům i známým Rýnským vodopádům. Trať mezi Schaffhausenem a Erzingem bude přestavěna na dvoukolejnou a elektrifikována. Vznikne na ní také nová zastávka Beringerfeld.

VELKÁ BRITÁNIE

Devítimetrové dílo pomůže mládeži

Čeští i britští výtvarníci z mladé generace i etablovaní autoři se zapojili do tvorby tří desítek modelových vagonků vyrobených hračkářskou firmou Hornby. Vznikl tak devítimetrový vláček, jehož každý vůz představuje svébytné umělecké dílo. Exponát byl již převezen do Londýna, kde je v rámci blížící se olympiády představen na výstavě pořádané Českými centry. Akce vyvrcholí charitativní dražbou jednotlivých vagonků, přičemž výtěžek půjde na pomoc sociálně znevýhodněné mládeže v oblasti sportu.

BELGIE

Zkouška pro nákladní dopravu v Eurotunnelu

Europorte Channel – pobočka společnosti Eurotunnel pro železniční nákladní dopravu – zorganizovala zkušební jízdu vlaku z belgických Antverp do londýnské čtvrti Barking ve dnech 21.–22. května, aby prokázala možnost provozovat kontejnerové vlaky bez doprovodu do Londýna po trati High Speed 1. Tento vlak vezl polonávěsy P400 přestavitelné na jeřáby, které se používají v Evropě na kontinentě. Pravidelný provoz by mohl být zahájen koncem tohoto roku s jízdní dobou sedm hodin.

JIŽNÍ KOREA

Vysokorychlostní vlak zvládne až 430 km/h

V polovině května byl představen experimentální vysokorychlostní vlak navržený pro rychlosti do 430 km/h. Jednotka HEMU-430X má spojit velká jihokorejská města s cestovní dobou do 90 minut. Vlak v sobě obsahuje technické díly z asi padesáti korejských firem. Zakázku vyhrála společnost Hyundai Rotem. Během zkušebních jízd má jednotka najet do roku 2015 celkem 100 tisíc km.

RUSKO

Lastočka už zkouší na olympiádu

V Soči byla zahájena zkušební jízda první soupravy Lastočka z celkového počtu 38 elektrických vícedílných jednotek, které jsou dodávány firmou Siemens tak, aby byly včas připraveny pro zimní olympijské a paraolympijské hry v roce 2014. K 1. červnu dodala společnost Siemens tři pětivozové soupravy Desiro RUS. Jejich formální předání se plánuje v listopadu a první vlaky vstoupí do komerčního provozu koncem tohoto roku.

(PeŠŤ, acri)

Když východní vagonky vyráběly pro jadernou válku

Československo patřilo i po druhé světové válce k velmocem ve výrobě železničních vozidel. Díky členství v Radě vzájemné hospodářské pomoci, která stála na ekonomické spolupráci SSSR a jeho satelitů, ale naše vagonky musely přednostně vyrábět pro východní trhy, navíc podle zadání z Moskvy.

NA POVEL. Výroba československých Pomerančů (foto vlevo nahoře) byla oficiálně zastavena z důvodu nedostatečných kapacit ČKD. Skutečný důvod byl ale jiný: dopravci ve státech RVHP povinně používali sovětské Sergeje. FOTO **SBÍRKA AUTORA (3x)**

Psal se rok 1963 a celý svět měl v živé paměti tzv. kubánskou krizi. Lidstvo bylo na pokraji jaderné katastrofy, když USA ostře reagovaly na objevení sovětských hlavic v Karibiku. Východní blok si vzal z krize klíčové ponaučení: další hrozba může přijít znovu a globální válka je reálnou alternativou vývoje. To mělo svůj odraz i v železniční dopravě. Vstoupila totiž v platnost specializační dohoda RVHP, která mimo jiné přesně rozdělovala výrobu vozidel do jednotlivých států právě s ohledem na příští válečný konflikt. Díky tomu se v ČSSR po stovkách objevily poněkud monstrózní a triviální sovětské lokomotivy a NDR zase začala chrlit po tisících kusech do spřátelených zemí osobní a rychlíkové vozy, které u nás známe ještě dnes.

Sergeje zvládne každý voják

V oblasti železničního průmyslu měly jasnou vůdčí pozici právě Československo a východní Německo. Zejména úroveň našich lokomotivek byla vysoká, některé jejich výrobky mohly konkurovat západním strojům. Jenže nesměly. Místo toho rozdělila zmíněná specializační dohoda výrobu motorových lokomotiv do pěti výkonových kategorií. Ty nejvýkonnější stroje (nad dva tisíce koní) směly vyrábět jen závody v SSSR. Nám byla určena položka druhých nejvýkonnějších. V praxi to znamenalo stop výrobě nadějných lokomotiv řad T 679.0 a T 678.0, tzv. Pomerančů. Rovněž příliš silný Kyklop T 499.0 zůstal kvůli tomu jen ve dvou prototypech.

Jako náhradu jsme ze SSSR odebrali Sergeje řady T 679.1, které sice vynikaly robustností a výkonem, ale spotřeba jejich dvoutaktního motoru byla enormní. Byly tak jednoduché, že o nich dobový tisk psal jako o strojích, jejichž ovládání zvládne každý sovětský voják. Proč voják? Sergeje měly totiž být hlavním tahounem logistiky plánované války se Západem. Vojenské plány počítaly s odvážnou (patrně zcela absurdní) představou, že vojska Varšavské smlouvy budou stát tři dny po vypuknutí konfliktu u německého Rýna. I díky Sergejům.

> **Sergej byl tak jednoduchý, že o něm dobový tisk psal jako o stroji, jehož ovládání zvládne každý sovětský voják.**

Čmeláci kam se podíváš

Naopak Československo do Sovětského svazu dodalo téměř 7 500 lokomotiv ČME3 z ČKD pro nákladní a posunovací službu. O jejich kvalitách svědčí i to, že na rozdíl od Sergejů, které u nás dožívaly v průběhu 90. let, Čmeláci slouží na východ od nás dodnes. Ze země, kde zítra už znamenalo včera, se k nám na zkoušku dostaly také dvě lokomotivy, kterým se říkalo Ragulin – po sovětském hokejovém obránci z legendárního utkání v roce 1969. Nenašel se ale žádný podnik, který by byl ochoten ujmout se jejich údržby, a tak byly tyto šestinápravové lokomotivy s domovem v depu Brno-Maloměřice poměrně záhy prodány do Bulharska. Naopak v Německu se Ludmily – jak se jim tu říká – těší i dnes poměrně slušné oblibě.

Vize RVHP, poháněná snahou o unitární a levnou výrobu, nebyla zcela neúspěšná, ale narážela na zásadní problém. Úspěšný výrobek potřebuje využít kvalitní materiály podle nejnovějších technologií. Jenže vědecko-technická revoluce zuřila spíše v kapitalistických zemích, takže na nákup byly potřebné západní devizy. A těch byl zásadní nedostatek. Jak by také ne, když socialistické vagonky musely přednostně uspokojovat zákazníky v zemích RVHP za konvertibilní rubly. Tyto ekonomické a politické bariéry padly definitivně až na přelomu 80. a 90. let. **VÁCLAV RUBEŠ**

INZERCE

ČD Travel Člen Skupiny ČD

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

Česká republika

Lázně Libverda (hotel Nový Dům, penzion Haná, penzion Vodoléčba)

AKČNÍ NABÍDKA „POHYBOVKY“, objednávky pouze do 30. 6. 2012 za akční cenu

Cena: 5 940/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.

Kypr

Limassol – 55+

PODZIMNÍ TERMÍNY V PRODEJI!!!
Odlety: 1. 10., 8. 10., 11. 10., 15. 10., 18. 10., 22. 10., 25. 10.

Cena zahrnuje: zpáteční letenku Praha – Larnaca – Praha, 7 nocí, 7x polopenzi, transfer letiště – hotel – letiště, 1x celodenní výlet, služby delegáta. V nabídce je více hotelů, bližší informace na www.cdtravel.cz.

Cena: od 13 990 Kč/osoba

Česká republika

Luhačovice – wellness hotel Pohoda ****

Last Moment – MINIRELAX. Termín: 24. 6.–22. 7. 2012, dříve za 5 950 Kč, ušetříte 1 200 Kč!!! Lastová cena: 4 750 Kč/os., dítě 5–15 let (bez procedur) za 1 440 Kč, dítě do 5 let ZDARMA, 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 zábalem, 1x perličkovou koupel se zábalem, 2x aromaterapeutickou masáž zad a šíje, 1x infračervenou kabinu, volný vstup do wellness (bazén, saunový svět).

Česká republika

Poděbrady – lázeňský hotel Bellevue – Tlapák ****

Červencový pobyt 4. 7.–8. 7. 2012

Cena: 6 990 Kč/osoba, ubytování v 2lůžkovém pokoji s WC, koupelnou, SAT/TV, telefon, wi-fi připojení, minibar. Cena zahrnuje: 5x ubytování, 5x plnou penzi, 6 procedur (podvodní masáž, muzikoterapii, bazén s protiproudem, hydrojet-vodní masážní lůžko, klasickou ruční masáž zad, přísadovou koupel).

Slovensko

Piešťany – hotel Park *** (wellness balíček, akce 7 = 6)

Akční cena: 6 770 Kč/osoba
Termín: 1. 6.–1. 7. 2012, pobyt na 7 nocí v ceně za 6 nocí!!!

Cena zahrnuje: 7 nocí, 7x polopenzi, 1x klasickou masáž částečnou, 1x parafango zábal (bahno + parafín), 1x hydromasážní vanu, 1x hydrokineziterapii s fyzioterapeutkou, volný vstup do krytého bazénu s vířivkou a vodními atrakcemi, volný vstup do fitness, denně šálek kávy a dezert, župan, večerní zábavu při živé hudbě podle nabídky hotelu.

Španělsko

Valencie – pro seniory 55+ (podzimní termíny)

Cena: od 10 500 do 11 900 Kč/osoba

Cena zahrnuje: 7 nocí ve 4* hotelech, 7x polopenzi, leteckou dopravu vč. letištních tax, transfer letiště – hotel – letiště, služby delegáta, 1x polodenní výlet.

Odlety: 25. 9., 2. 10. 9. 10., 16. 10., 23. 10.

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

TOVAČOVKA. Prázdný nákladní vlak odjíždí z Kojetína pro štěrk ke Skašovským rybníkům. Osobních vlaků tu bohužel stále jezdí jen pomálu. FOTO **AUTOR**

Jak na lokálce do Tovačova vytlačil štěrk osobní vlaky

Na jedenáctikilometrové lokálce na Olomoucku i dnes jezdí těžké vlaky naložené štěrkem. Převážejí najednou i více než dva tisíce tun nákladu. Pravidelná osobní doprava zde ale už 31 let nefunguje, přesto se tu každoročně svezou tisíce zájemců nejen o nostalgii.

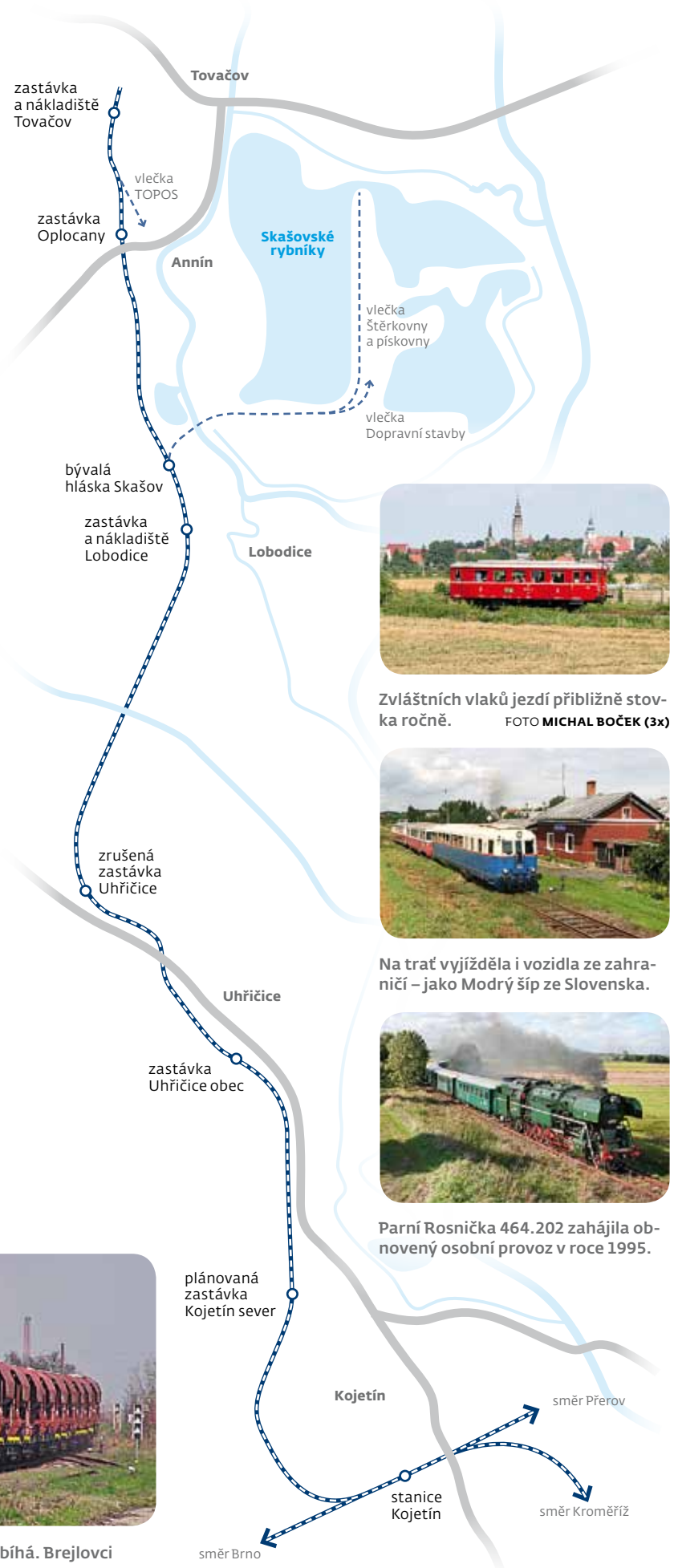
Už téměř 120 let se klikatí mezi městečky Kojetín a Tovačov železniční trať, pro kterou se vžil název Tovačovka. Původně sloužila jako „obyčejná“ cukrovarská dráha. O její vznik se koncem 19. století zasloužil velkoprůmyslník a majitel dolů na Ostravsku rytíř David Guttmann. Ten byl kromě jiného též financiérem Severní dráhy císaře Ferdinanda. Guttmann si zvolil Tovačov za jedno z center svého podnikání (vystavěl zde velkostatek a cukrovar). Provoz na dráze byl zahájen 1. října 1895. Už následujícího roku bylo po trati přepraveno přes 3 tisíce vozových zásilek nákladu. Hlavní boom nákladní dopravy trať zažila ovšem o více než půlstoletí později.

Betonová tepna socialistického průmyslu

Nedlouho po skončení 2. světové války se totiž v okolí obce Skašov nedaleko Tovačova začal ve velkém těžit štěrk, jehož ložiska byla po obou březích řeky Moravy už po desítky let známa. Štěrk se těžil metodou „z vody“, rozrůstající se plocha vodní hladiny pak postupně pohltila i celou vesničku Skašov, kterou dnes připomíná už jen pojmenování hlásky u tratě, před kterou odbočuje vlečka do štěrkoven.

Díky snadnému přístupu ke štěrku pak kolem tratě brzy vyrostla trojice závodů zabývajících se výrobou betonových prefabrikátů. Jejich produkce časem vytížila tovačovskou trať natolik, že zde osobní vlaky začaly doslova překážet čilé nákladní dopravě. V květnu 1981 proto vyjely do Tovačova pravidelné osobní vlaky naposledy. Naopak nákladní doprava se udržela do dnešních časů, ačkoli v zimě je výrazně slabší.

Nákladní doprava na Tovačovce stále probíhá. Brejlovci ale na trati už nějakou dobu nejezdí. FOTO **AUTOR**



Zvláštních vlaků jezdí přibližně stovka ročně. FOTO **MICHAL BOČEK (3x)**

Na trať vyjížděla i vozidla ze zahraničí – jako Modrý šíp ze Slovenska.

Parní Rosnička 464.202 zahájila obnovený osobní provoz v roce 1995.

Více o trati na **WWW.PROTOTYPY.CZ/TOVACOVKA**

Tovačovka i přes své uzavření pro běžné cestující patří k životu místních, kteří o ni stojí.

Právě 70. a 80. léta minulého století byla ale vrcholem slávy celé tratě. V čele nákladních vlaků se objevily Sergeje přerovského depa, které vystřídaly legendární Štokry řady 556.0. Těžké sovětské stroje pak spolu s oblíbenými Hektory na postrku vozily ve dne, v noci, o víkendech i svátcích ze Skašova až třicetivozové vlaky „sypáků“ se štěrkem, jejichž nejčastějším cílem byly doly na Ostravsku. Pilštyky ze strojové stanice Kroměříž pak až třikrát denně navážely manipulačními vlaky do „betonárek“ při trati vápno a cement a v opačném směru odvážely hotové betonové dílce. Běžným nákladem byly také kusové zásilky se zemědělskými produkty a vagony uhlí pro sklad v Tovačově.

Návrat po čtrnácti letech

Období extrémních výkonů v nákladní dopravě však v 90. letech vystřídal strmý pád. Podobně jako na jiných tratích se také zde projevil celkový pokles železniční dopravy ve prospěch kamionů. Naděje ale opět začala svítat osobní dopravě, o jejíž obnovení města a vesnice při trati velmi usilovaly a v roce 1994 se dokonce objevily první osobní spoje do Tovačova v návrzích jízdního řádu připravovaného na následující rok. K neradosti místních obyvatel se však tuto iniciativu nepodařilo dotáhnout do úspěšného konce.

Už v roce 1995 ale osobní vlak do Tovačova po čtrnáctileté přestávce přece jen dojel. Šlo o zvláštní vlak tažený olomouckou parní Rosničkou 464.202, kterým si stovky cestujících připomněly 100. výročí od zahájení provozu na trati. Enormní zájem o svezení zvláštními vlaky byl jasným důkazem toho, že Tovačovka i přes své uzavření pro běžné cestující patří k životu místních obyvatel, kteří o provoz na jejich dráze stojí. Dnes tu jezdí asi stovka osobáků ročně.

Naděje, která neumřela

Pravidelné vypravování zvláštních vlaků do Tovačova zajišťuje od roku 2007 občanské sdružení Kroměřížská dráha, které se snaží v zájmu města Tovačova omezit dříve běžné zaplnění města automobily v době konání oblíbených kulturně-společenských akcí. Nejde však jen o nostalgii, cílem těchto jízd je také zlepšit dopravní obsluhu města a podpořit zájem o vlaky. Trať v loňském roce ovšem málem neunikla úřednímu zastavení dopravy na jejím koncovém úseku. Díky odvolání ve správním řízení však naštěstí dokázal Olomoucký kraj spolu s městem Tovačov a Kroměřížskou dráhou (ve spolupráci s dopravci KŽC a MBM Rail) existenci tratě obhájit. Naděje zdejších obyvatel, že se sem osobní vlaky vrátí natrvalo, tak dosud žije. **ROSTISLAV KOLMAČKA**

POŠTA

Trať z Horní Lidče do Púchova má 75 let

I když se o propojení Hranic na Moravě a Žiliny novou železniční tratí uvažovalo již v roce 1862, teprve v letech 1935–37 dostala tato trať výraznější podobu. Po schválení projektové dokumentace se mohlo začít s přípravou a 15. června 1935 s výstavbou. Vlaky začaly jezdit po této dvoukolejné trati 2. května 1937. V kronice města Púchova se tehdy psalo. „Dne 2. května byla slavnostně zahájena doprava na železnici Púchov – Horní Lideč. Slavnostního uvítání ministra železnic se zúčastnil i pěvecký sbor MOMS na stanicích v Lúkach i Púchově. Večer podávalo ministerstvo železnic v hotelu LILIENTHAL slavnostní večeři, na kterou byli pozváni všichni vedoucí úřadů z Púchova i okolí a mnoho jiných hostí...“

Tato celkem 28,5 km dlouhá trať stoupá z Púchova za železničním mostem přes Váh údolím říčky Biela voda kolem púchovských skal a pozvolna se blíží do první zastávky, kterou jsou Dohňany. Dlouhým stoupáním se trať dostane do Záriečie, kde byl v květnu 1935 odhalen pomník generála M. R. Štefánika, po němž byla tato trať pojmenována. Dále následuje železniční stanice Lúky pod Makytou ve výšce 345 m n. m., která se stala pomyslným středem celé této tratě v horském údolí oddělujícím pohoří Bílých Karpat od Javorníků. Následuje Lysá pod Makytou a nastává největší stoupání do Lyského průsmyku v nadmořské výšce 528 m, kde přechází hranice, a jediným tunelem na trati se dostává do klesání přes Střelnou do Horní Lidče.

Po svém dokončení tato trať odlehčila nákladní přepravě na Košicko-bohumínské dráze a urychlila spojení cestujících ve směru na Slovensko mimo Ostravu. Při samotné výstavbě dala tato trať práci mnohým zdejším obyvatelům i pracovníkům z jiných koutů Slovenska. Horní Lideč se tak stala důležitým železničním uzlem, kdy již ke dříve vybudované trati ze Vsetína do Bylnice přibylo další spojení na Slovensko.

PAVEL SLÁDEK

Děti se s nadšením svezly Regionovou

Dne 15. února se v Chlumci nad Cidlinou uskutečnil velmi zajímavý výlet pro zdejší mateřskou školu V Podzámčí. Jednalo se o jízdu v obvodu železniční stanice motorovým vozem Regionova. Akce se zúčastnilo kolem stovky dětí v doprovodu osmi učitelek. Vše vzniklo z iniciativy samotných zaměstnanců Českých drah za podpory zaměstnanců SŽDC. Akce se velmi vydařila i navzdory studenému počasí. Velké nadšení nedávaly najevo pouze děti, ale také učitelky mateřské školy společně s rodiči dětí. Školka projevila zájem opakovat takto úspěšnou akci i v dalších letech.

DAVID JELÍNEK

Bezohledné chování některých cyklistů

Nedávno jsem o horkém květnovém víkendu cestoval CityElefantem mezi Kolínem a Pardubicemi. Bylo sobotní dopoledne, spousta lidí právě jela na výlety. Co mě opravdu naštvalo, byla extrémní koncentrace cyklistů v jednom vagonu. Bylo jich snad kolem dvaceti. Jednalo se o skupinku výletníků, kteří chtěli být patrně spolu. Místo aby se rozumně rozdělili do celého prostoru jednotky, prakticky zablokovali chodbičky a dveře v prostřední části. Když chtěl někdo vystoupit nebo nastoupit, měl to jako překážkovou dráhu na pokračování. Viděl jsem i maminku s kočárkem, která se velmi složitě probojovávala ke dveřím. V konečné fázi se jí podařilo zmáčknout zelené tlačítko a úzkým prostorem jedné poloviny dveří (úzkým z hlediska kočárku) se soukala pomalu ven, zatímco jeden z cyklistů hned vedle ji vesele ignoroval, místo aby zmáčknul i druhé tlačítko, aby se dveře otevřely naplno. Myslím si, že to ČD s tou podporou cyklistů přehánějí. Měl by se dodržovat nějaký limit, aby se většina cestujících, ta bez kol, mohla v důstojných podmínkách přepravovat. Všeho moc škodí. **KAREL LOSKOT**

Dopisy jsou redakčně upraveny a kráceny.

PANORAMA. V centru Varšavy vyrostly vedle Paláce kultury ve stylu socialistického realismu moderní mrakodrapy, kde dnes sídlí mezinárodní společnosti. O kus dál už stojí historické domy. FOTO **PIXMAC (4x)**

Vedle varšavských paláců vyrostl Manhattan střední Evropy

Varšava se mezi středoevropskými metropolemi může pochlubit asi největším seskupením moderních výškových budov. Když přijedete vlakem do centra města k podzemnímu nástupišti centrálního vlakového nádraží a vystoupíte na povrch, uvidíte hned několik skleněných věží, které při velmi nízké oblačnosti vypadají, jako by mizely v mracích. Nedaleko od nich přitom leží paláce a domy připomínající dobu království.

Kvůli fotbalovému mistrovství EURO 2012 prošla varšavská nádraží rozsáhlou omlazovací kúrou. Polsko se před fanoušky chtělo přirozeně „vytáhnout“. Ale v posledních letech se modernizovalo celé město. Řada skleněných mrakodrapů v centru dává tušit, že zde sídlí významné mezinárodní společnosti, mezi jinými středoevropská burza cenných papírů.

I v těchto ulicích probíhaly za druhé světové války kruté boje s fašisty.

Dar sovětských národů je nepřehlédnutelný

I přes rozsáhlou výstavbu výškových budov ovšem Varšavě stále dominuje Palác kultury. Monumentální, některými zdejšími obyvateli nenáviděný, mrakodrap je skutečně nepřehlédnutelný. Postaven byl podle návrhu architekta Rudněva jako „dar národů Sovětského svazu polskému lidu“. Dokončili ho v roce 1955. Přestože má jen 43 podlaží, vysílač na jeho vrcholku se tyčí do výšky úctyhodných 230 metrů. Objem stavby zaujímá více než 800 tisíc m³ a podle průvodců bylo na jeho stavbu použito 40 milionů cihel. Palác i dnes slouží mnoha úřadům a institucím, jsou v něm kina, divadelní sály, sportovní areál s bazénem a více než sto metrů nad zemí také turistická vyhlídková plošina.

Město vzniklo znovu po válce

V okolí Paláce kultury a centrálního vlakového nádraží je současné moderní obchodní centrum Varšavy plné spěchajících lidí. Historické centrum – Staré a Nové město – se rozkládá blíže k Visle. Místní budovy, paláce a kostely však musely být po 2. světové válce většinou postaveny znovu od základů. Na konci války bylo město zničené z 85 procent! Již při náletech v září 1939 demonstrovala německá armáda svoji drtivou převahu. Další škody utrpěla Varšava při povstání v židovském ghettu v dubnu 1943. Němcům trvalo měsíc, než povstání potlačili, následně však celou oblast ghetta rovnou srovnali se zemí. Podobný osud čekal i další části Varšavy při povstání Poláků v srpnu 1944 a nakonec při jejím osvobozování Rudou armádou.

Obnova města pak trvala několik desetiletí. Um polských zedníků, tesařů a dalších stavařů a umělců si v tomto případě zaslouží obdiv. Když dnes procházíte uličkami Starého a Nového města nebo sály Královského zámku, asi vás vůbec nenapadne, že v roce 1945 byly na těchto místech většinou jen hromady cihel a kamení.

Královský palác

Původní historické stavby, které budete ve Varšavě obdivovat, byly z větší části postaveny v mladších stavebních stylech jako baroko a neoklasicismus. Souvisí to s historií města. Až do roku 1596 byla Varšava jen sídlem mazovských vojvodů a teprve v tomto roce se stala hlavním městem celého Polska. Šlechta, stěhující se za královským dvorem, tak začala budovat své paláce a zahrady v průběhu 17. století.

Samotný Královský zámek vyrostl na místě bývalého hradu v letech 1598 až 1619. V barokním stylu jej navrhli italští architekti. Také on byl za války doslova srovnán se zemí a jeho obnova probíhala teprve v letech 1971 až 1988 z darů a veřejných sbírek. Jeho návštěva stojí určitě za to. Najdete v něm množství zachráněných památek, velkolepá malířská plátna, do nejmenších detailů renovované sály, například Mramorový s podobiznami polských panovníků nebo Senátorský s královským trůnem.

Barokní Královský zámek byl obnoven v letech 1971–1988. FOTO **AUTOR**

Uprostřed Staroměstského náměstí stojí socha mořské panny.

Zde se budou hrát zápasy fotbalového mistrovství EURO 2012. FOTO **AUTOR**

PROLÍNÁNÍ STYLŮ. Vedle starých a obnovených budov již stojí moderní věžáky.

Za mořskou pannou, nebo na stadion?

V sousedství Královského zámku proniknete do uliček Starého města. Nejvýznamnější stavbou je zde katedrála sv. Jana založená v 15. století. V jejích zdech se odehrávaly důležité události: například korunovace posledního polského krále Stanislava II. Poniatowského nebo přísaha Ústavě 3. května v roce 1791. Odpočívají zde významní Poláci, jako byli primas polský a kardinál Štěpán Wyszyńsky nebo první polský prezident Gabriel Narutowicz.

Opodál se rozkládá poklidné Staroměstské náměstí obklopené řadou restaurací a v létě doplněné o příjemné zahrádky. V jeho středu se nachází socha mořské panny, která je ve znaku Varšavy. Letos však bude pozornost mnoha turistů přitahovat především opačný břeh Visly, kde se rozkládá Národní stadion, na kterém vyvrcholí fotbalový šampionát EURO 2012. Celý areál i blízká železniční zastávka byly při této příležitosti rozsáhle přestavěny. Kdo si pamatuje stadion z počátku 90. let, kdy tam probíhaly velké trhy, tak ho nyní určitě nepozná.

PETR ŠŤÁHLAVSKÝ

ZAJÍMAVOSTI O VARŠAVĚ

- Od roku 1596 je hlavním polským městem.
- Za druhé světové války bylo zničeno 85 procent domů.
- Největší dominantou je Palác kultury postavený ve stylu socialistického realismu počátkem 50. let.
- Historické centrum je od roku 1980 zapsáno na Seznamu památek UNESCO. Část budov – včetně Královského zámku – vyrostla znovu po roce 1945.
- Centrální vlakové nádraží leží v podzemí, což městské dopravě ulehčilo situaci.
- Žije zde asi 1,7 milionu obyvatel (v září 1945 to bylo méně než půl milionu).