



FOTO MICHAL MÁLEK (3x)

Přehlídka úspěchů na ostravském veletrhu

Třináctka tentokrát smůlu nepřinesla. Veletrh Czech Raildays, který organizátoři s nadsázkou označili jako Od prvního šroubku k modernímu kolejovému vozidlu, od pražce ke kvalitní trati, byl důstojnou a úspěšnou přehlídkou úspěchů nejen českého železničního průmyslu, ale i dopravců.

Ostrava, červen, veletrh, železnice. Když si poskládáte tato čtyři slova vedle sebe, tak vám vyjde jediný správný výsledek: Czech Raildays. Letošní třináctý ročník, který se konal v areálu nákladového nádraží stanice Ostrava hl. n. od 19. do 21. 6. za slunečného, občas i tropického počasí, opět přilákal pozornost tisícovek odborníků i fanoušků kolejové dopravy. Návštěvníci veletrhu se mohli podívat samozřejmě i na expozici Českých drah, stejně jako na expozity, které s provozem ČD souvisely.

Sedmdesátý šestý CityElefant

Velkou pozornost vyvolal zbrusu nový CityElefant, který České dráhy slavnostně převzaly od výrobce, společnosti Škoda Vagonka. Je to v pořadí již 76. kus ve flotile ČD, cestující se s ním svezou ve Středočeském kraji. Jednotku si přišli vyzvednout náměstek generálního ředitele Českých drah pro osobní dopravu Antonín Blažek jako zástupce vlastníka a náměstek středočeské hejtmanky



Slavnostní zahájení proběhlo s kulturním programem. FOTO MARTIN HARÁK

Robin Povšík coby reprezentant objednatel regionální dopravy. „Sedmdesátá šestá jednotka CityElefant je financovaná prostřednictvím Regionálních operačních programů, a to ve výši až čtyřicet procent z hodnoty kontraktu. K této jednotce přibude z evropských peněz ještě dalších sedm stejných vlaků, které budou jezdit na tratích z Prahy přes Říčany do Strančic na příměstské



Návštěvníci si u stánku Českých drah prohlíželi propagační materiály.

lince S9 a současně z Ostravy přes Bohumín a Třinec do Mostů u Jablunkova na spojích označených jako S2,“ říká Tomáš Mohr z Odboru osobní dopravy. Návštěvníci veletrhu si u nového CityElefantu mohli povšimnout změněného korporátního nátěru i potahu sedaček v 1. třídě.

U veřejnosti také sklízel úspěch vystavený elektrický RegioPanter, který CityElefanta tak trochu připomíná. Ta-



Lokomotiva řady 380 budila pozornost polepem propagujícím EURO 2012.

to vozidla budou ještě letos postupně uváděna do provozu na regionálních spojích Českých drah. Jsou určena pro Pardubický, Královéhradecký, Jihočeský, Ústecký a Olomoucký kraj. Hojně fotografovaným objektem se určitě stala i vícesystémová lokomotiva 380.011 ve speciálním polepu, kterou využila česká fotbalová reprezentace pro cestu na EURO 2012 do Wroclawi.

Jak vypadá restaurační vůz po modernizaci na Slovensku

Obdivovanou novinkou se stal jeden z prvních modernizovaných restauračních vozů WRmee. Celkem 21 vozů v provedení na rychlost 160 km/h dodá pro České dráhy slovenská společnost ŽOS Vrútky. Tyto klimatizované vozy se zvláště upravenými stoly pro bezpečné odkládání nápojů budou v provozu především na tratích z Prahy na Moravu, ale například i do Rakouska, Maďarska nebo na Slovensko. „Vozy jsou vybaveny nejen výkonným centrálním zdrojem energie, ale také zásuvkami a zcela novým interiérem. Inovaci prošly i plynové sporáky, které byly vyměněny za bezpečnější elektrické. Toalety jsou nyní jen s uzavřeným systémem. Ve veletržním provedení bude vyrobeno 18 kusů těchto vozů, zbývající tři vozy byly již dodány v trochu odlišné podobě,“ prozradil na místě obchodně výrobní ředitel ŽOS Vrútky Ladislav Bonda.

➔ Pokračování na straně 4

Hledáme motorové jednotky pro rychlíky přes Krnov

Společnost České dráhy vyhlásila v pátek 22. června soutěž na dodávku 11 kusů nových nízkopodlažních, klimatizovaných, motorových jednotek určených pro dálkovou linku R27 Olomouc – Krnov – Opava – Ostrava. Soupravy mají být nízkopodlažní, vybavené klimatizací, oddíly 1. třídy, elektrickými zásuvkami pro napájení drobné elektroniky, audiovizuálním informačním systémem a dalšími moderními prvky.

Předpokládá se nákup šesti jednotek s kapacitou přibližně 180 míst k sezení a 5 jednotek s kapacitou přibližně 120 míst. Podle odhadů má činit hodnota zakázky 1,06 miliardy korun. Vozidla musí být dodána do podzimu 2014. Vítěz soutěže vzejde z elektronické aukce. Smlouvu ale uzavřou České dráhy jen v případě, že současně vyhrají výběrové řízení na provoz linky R27 a budou na ní zajišťovat dopravu i po roce 2013. (tis)

Mapaj pomáhá dětem s těžkým osudem

Víte, co je to Mapaj? Pokud saháte po mapě, abyste našli město tohoto jména, zadržte. S geografí ono slovo nemá nic společného. Nejedná se ani o televizní seriál či hudební skupinu. Pod názvem Mapaj působí občanské sdružení z Přerova, které si klade za cíl pomáhat rodinám týraných a pohřešovaných dětí i šikanovaným ženám. Sdružení úzce spolupracuje s KCOD Olomouc – jak by ne, když ho zaměstnanci Českých drah založili. A právě z křestních jmen zakladatelů slovo Mapaj vzniklo.



Na výstavišti v Přerově se 1. června děti vyřádily. FOTO ARCHIV MAPAJ

Iniciátorem a duší celého podniku je Pavel Kužela, zaměstnanec Českých drah, který pracuje na přerovském nádraží jako dělník. Marie a Markéta Svobodová i Jolana Foltasová, pracovnice ze zdejšího ČD centra, se společně s Pavlem Kuželou postarali o to, aby první červnový pátek nechyběl na přerovském výstavišti stánek Českých drah. Konala se tu totiž charitativní akce u příležitosti Mezinárodního dne pohřešovaných a týraných dětí.

➔ Pokračování na straně 3

Trať spojující Vysočinu a jižní Čechy má 125 let

V Jindřichově Hradci probíhaly velkolepé oslavy století a čtvrt provozu na trati číslo 225.

STRANA 2

Zvyšte si pracovní kvalifikaci při školení

Generální ředitel DVI Jan Bitter prozradil, jaké kurzy vám zlepší pracovní schopnosti a výkon.

STRANA 3

Dráha přes Rychnov nad Kněžnou se drží

Východočeská lokálka se může pochlubit růstem cestujících i silnou nákladní dopravou.

STRANA 8

Integrace dopravy jako fenomén na železnici

Už třetina cestujících ČD jezdí na doklady IDS. V roce 2000 to přitom bylo jen 6 procent.

➔ VNITŘNÍ DVOUSTRANA 6–7



KAM JET

Výstava o železnici v Českém Brodě

V Podlipanském muzeu v Českém Brodě probíhá od 19. června do 28. prosince železniční výstava. Návštěvníci se seznámí s historií železnice u nás a stavbou Olomoucko-pražské dráhy v úseku Pečky – Úvaly. Dozví se také o nádražních budovách a vozidlech. K dispozici jsou modely lokomotiv i vozů, dobové fotografie i sbírka historických předmětů – píšťalky, jízdenky, lampy, návěstidla, jízdní řády, mapy, návěstidla. Součástí výstavy je také funkční panel modelového kolejiště a koutek pro děti (s dřevěným vláčkem a omalovánkami). Každý dětský návštěvník navíc dostane pamětní kartonovou jízdenku. Více informací najdete na www.podlipanskemuzeum.cz.

Dny lidí dobré vůle na Velehradě

Ve dnech 4. a 5. července bude Velehrad opět dějištěm Dnů lidí dobré vůle. Letošní třináctý ročník je navíc součástí připravovaných oslav k 1150. výročí příchodu Cyrila a Metoděje na Velkou Moravu. Ve středu 4. července nabídnou organizátoři návštěvníkům každoroční projekty, např. Velehrad dětem s Dádou Patrasovou, Aktivity pro životní prostředí v Archeoskanzenu v Modré s podtitulem O stromech a lidech, soutěž ve fotbalových dovednostech a pingpongový turnaj a Mezinárodní setkání vozičkářů s Filipem Tomsou. V 19.30 h začne na pódiu před bazilikou slavnostní koncert. Během něj se divákům a posluchačům představí čtyři charitativní projekty, na které může každý přispět formou DMS VELEHRAD. Koncert, na kterém vystoupí mimo jiné Anna K, skupina China-ski, Filharmonie Bohuslava Martinů ze Zlína i Jiří Pavlica s Hradišťanem, bude naživo přenášet Česká televize a Český rozhlas 1 – Radiožurnál. Dny lidí dobré vůle 2012 vyvrcholí ve čtvrtek 5. července na nádvoří před bazilikou poutní mši.

Sto třicáté výročí tratě do Žaclěře



Vlaky do Žaclěře na Krkonošsku začaly, zejména díky lákadlu v podobě ložisek uhlí v Lampertic, jezdit už v roce 1882. K tomuto výročí připravilo Muzeum v Žaclěři výstavu, jež je přístupná až do 2. září. Pokud vás zajímá osud této tratě, určitě si sem zajed'te – bohužel autobusem nebo autem, protože pravidelný osobní vlak ČD tu projel naposledy v prosinci 2007. Kraj bohužel stále dává přednost autobusovým dopravcům a na trati žádné spoje neobjednává. Občas se tu ale konají nostalgické jízdy. Trať s číslem 043 také v sezoně využívají polské motorové vlaky mezi Jelení Horou a Trutnovem.

(pr, mn)



VESELÁ ATMOSFÉRA. Jindřichův Hradec byl druhou červnovou sobotu centrem oslav tratě 225. Z Jihlavy i z Českých Budějovic při této příležitosti přijely dva parní vlaky. Na několik stovek návštěvníků čekal doprovodný program, který ve veselém duchu komentoval moderátor v kostýmu dobrého vojáka Švejka. FOTO AUTOR (6x)

Spojnice jižních Čech a Vysočiny měla bujaré narozeniny

Slavnostní salva a hudební show v Jindřichově Hradci dávaly široko daleko vědět, že trať spojující Jihlavu na Vysočině a Veselí nad Lužnicí v Jihočeském kraji má 125. narozeniny. Při této příležitosti přijely z obou směrů parní vlaky a stovky návštěvníků, které z nich vystoupily, měly k dispozici doprovodný program, který zahrnoval i jízdu vyhlídkovou Regionovou nebo návštěvu dopravní kanceláře.

O TRATI 225

Železniční trať Veselí nad Lužnicí – Jihlava, v jízdním řádu označená číslem 225, je jednokolejná a elektrizovaná. Má délku 92,9 km a vede z Havlíčkova Brodu přes Dobronín, Jihlavu a Jindřichův Hradec do Veselí nad Lužnicí. Provoz na trati byl zahájen postupně. Nejprve v roce 1871 v úseku Havlíčkův Brod – Dobronín a až v roce 1887 byla trať prodloužena do Jihlavy a dále přes Horní Cerekev a Jindřichův Hradec až do Veselí nad Lužnicí. Po elektrizaci v 80. letech minulého století význam tratě stoupl.

ky přijely do Jindřichova Hradce takřka ve shodný čas. Navíc zhruba ve stejný okamžik se objevil i zvláštní historický vlak Jindřichohradeckých místních drah.

Po dvouhodinovém programu v Jindřichově Hradci se zájemci vydali zastávko-

vými parními vlaky na výlet do Horní Cerekve, nebo naopak do Veselí nad Lužnicí, kde byla připravena fotografická lahůdka v podobě otáčení parních strojů na tamních točnách lokomotivních dep. Řada milovníků železnice se šla svězt na úzkorozchodnou dráhu nebo navštívila některou z památek v historickém centru Jindřichova Hradce. Navíc v ten den platila jízdenka na parní vlak jako volná vstupenka i do Muzea fotografie a na vyhlídkovou věž. „V Jindřichově Hradci se opravdu dlouhá léta nekonala žádná výstava nebo železniční oslava, takže jsme využili letošního půlkulatého výročí tratě a s našimi partnery připravili pro širokou veřejnost pestrý program pro malé i velké,“ řekl Pavel Kosmata z KCOD České Budějovice.

Je libo navštívit dopravní kancelář? Dnes můžete

V centru oslav byly k vidění parní a motorové lokomotivy různého rozchodu, včetně zástupců moderní elektrické trakce, řada lidí se šla podívat i na výstavu historie železnice a modelové kolejiště

a také na hasičská a záchranářská vozidla. Děti určitě potěšil Vláček Hráček i Kinematovlak. Bez zájmu nezůstala ani exkurze do dopravní kanceláře, kterou zajišťoval František Šínko ze SŽDC. „Obrovský zájem byl o jízdu Regionovou k železniční splítké úzkého a standardního rozchodu, kde byla možnost si vyfotografovat všechny tři zatopené parní stroje. Zájem železničních nadšenců předčil naše očekávání,“ řekl Jiří Kafka, ředitel KCOD České Budějovice.

Jindřichohradecké oslavy byly společnou akcí jihočeského a jihlavského KCOD. „Větší podíl na celé organizaci měli kolegové z jižních Čech, ale my jsme se k nim rádi připojili,“ vysvětlila Lenka Horáková, ředitelka KCOD Jihlava. „Mile mě potěšila obsazenost našeho parního spěšného vlaku, kde se i přes nepříznivé deštivé počasí našlo dost zájemců o tuto netradiční jízdu. Ve vlaku určitě nikdo nestrádal, protože jsme ve služebním voze zajistili nejen prodej občerstvení, ale také upomínkových předmětů a knih s dopravní tematikou,“ dodala Lenka Horáková. MARTIN HARÁK

Změny tarifních nabídek ČD se týkají především eShopu

Od neděle 10. června, kdy vstoupila v platnost změna jízdního řádu, došlo i k dílčím úpravám tarifních nabídek Českých drah. Jízdenky zakoupené v eShopu ČD (eTiket) je možné nyní použít jako standardní jízdenku zakoupenou u pokladny, v jízdenkovém automatu nebo u průvodčího. Cestující si tedy sám určuje spoj, kterým pojedje, to znamená, že tyto jízdenky se již neváží na vlak uvedený na jízdence (a to ani v tom případě, pokud je jízdenka zakoupena spolu s místenkou). Tato změna je možná proto, že vlakový personál zkontroluje 2D čárový kód (tzv. aztěcký kód) na jízdenkách přenosnými osobními pokladnami, které ověří platnost dokladu on-line.

Jízdenky eTiket si cestující sám vytiskne na tiskárně na list formátu A4 nebo je může zobrazit na monitoru (displeji) svého přenosného elektronického zařízení jako otevřený soubor a ten předloží

při kontrole jízdních dokladů. Pokud nemá cestující ani jednu z uvedených možností, může si svůj eTiket vyzvednout bezplatně u jízdenkového automatu nebo za servisní poplatek 40 korun u pokladní přepážky ČD (tato částka bude účtována za jednu pokladní transakci, tj. za současný výdej více jízdenek eTiket zaplatí cestující jen 40 korun). Aby si zákazníci na změnu mohli zvyknout, bylo stanoveno přechodné období do konce června, během kterého není za výdej u pokladní přepážky servisní poplatek účtován.

SporoTikety také z automatu

Jízdenka SporoTiket Česko zakoupená v eShopu je od 10. června běžnou internetovou jízdenkou (eTiketem), která platí jako jízdní doklad. Cestující tedy už nebudou muset kvůli výdeji SporoTiketu jít k pokladní přepážce nebo jízdenkovému automatu. Od 10. června také



Některé jízdenky už nemusíte vyzvedávat u pokladny. FOTO MICHAL MÁLEK

začaly České dráhy nabízet cenově výrazně zvýhodněné jízdenky SporoTiket Evropa do řady evropských měst na mezinárodních pokladních přepážkách. Dosud to bylo možné pouze v eShopu Českých drah nebo prostřednictvím služby TeleTiket. Přestože je cestujícím za vystavení jízdenky SporoTiket Evropa účtován servisní poplatek 50 korun, výsledná cena SporoTiketu je stále výrazně nižší než běžný mezinárodní tarif. V eShopu ČD se jízdenky SporoTiket Evropa nabízejí i nadále, a to bez nutnosti platit servisní poplatek.

Výběr měst, která jsou zapojena do akční nabídky ČD Promo, se rozšířil o Příbor, nově si lze koupit tyto levné jízdenky také z Olomouce do Nového Jičína, Příboru a Frýdku-Místku, přičemž lze využít výhodných přípojí v Hranicích na Moravě na nový spoj ČD Bus. Životnost průkazu In-karta se od 1. července prodlužuje ze tří na šest let.

Jízdenka na léto

Pro všechny držitele In-karet s platnou aplikací také připravily České dráhy speciální prázdninovou nabídku Jízdenka na léto. Ta za 990 korun umožní dva týdny neomezeně cestovat po ČR. Jízdenku na léto si lze koupit na vybrané dva týdny v období mezi 1. červencem a 31. srpnem (14 po sobě jdoucích dnů). Platí ve 2. vozové třídě všech vlaků ČD. Upozorňujeme, že platnost jízdenek s prvním dnem platnosti 19.–30. srpna se postupně zkracuje tak, aby poslední den platnosti byl 31. srpna, přičemž cena jízdenky se nesnižuje! První den platnosti této jízdenky může být nejpozději 30. srpna (pak ovšem platí pouze dva dny). Jízdenka je nepřenositelná a váže se k příslušné In-kartě. Cestující, kteří si Jízdenku na léto zakoupí, si také mohou od 20. srpna v rámci speciální akce pořídit aplikaci na In-kartu se slevou. Podrobnosti budou zveřejněny na www.cd.cz během léta. (tis)

Firemní vzdělávání šité pro strojvedoucí i manažery

Když se řekne školení, nejčastěji vás asi napadne rozšiřování jazykových nebo IT dovedností. V nabídce Dopravního vzdělávacího institutu ale mají daleko pestřejší možnosti, jak si zvýšit pracovní kvalifikaci, a to od svářečských kurzů po semináře týmové práce, asertivity, kreativity nebo schopnosti sebereflexe. Přihlášky na jazykové vzdělávání si můžete podat právě teď.

Jako dceřiná společnost Českých drah se Dopravní vzdělávací institut věnuje především vzdělávání drážních zaměstnanců. První v republice například získal akreditaci pro výuku strojvedoucích ve svém středisku v České Třebové. Nebrání se ale ani zákazníkům z veřejné či soukromé sféry a využívá i veřejné zdroje k financování vlastních projektů. O aktuálních aktivitách DVI jsme si povídali s generálním ředitelem Janem Bitterem.

Koho kromě zaměstnanců Českých drah a Správy železniční dopravní cesty vlastně DVI školí?

Vedle další významné dceřiné společnosti ČD Cargo to jsou pracovníci firem AWT, VIAMONT, EUROVIA CS, Chládek a Tintěra, EŽ Praha, Skanska, Metrostav nebo třeba Dopravního podniku hlavního města Prahy. Ale školili jsme i vedoucí odborů ostravského magistrátu.

Využíváte k vaší činnosti i veřejných grantů?

Podávalo se nám získat grant například na kurz komunikačních dovedností pro PAPCEL. Dnes máme podané dva projekty, přičemž jeden z nich již byl schválen radou Středočeského kraje. Obecně se snažíme využít externích zdrojů a je-li podána výzva týkající se vzdělávání v našem oboru, ihned na ni reagujeme.

Populárním typem vzdělávání je dnes výuka elektronickou formou, kterou může každý absolvovat z pohodlí domova. Jak je to u DVI?

Systém e-learning je vzdělávací proces využívající informační a komunikační technologie k tvorbě kurzů, k distribuci studijního obsahu, komunikaci mezi studenty a pedagogy i k řízení studia. Vede posluchače k aktivnímu zapojení se do výuky a předkládá látku v přesně stanovených celcích. Úspěšnost výuky lze ověřit ihned kontrolními otázkami k jednotlivým kapitolám nebo testem k celému kurzu – vše je vysoce variabilní a závisí na nastavení dle požadavků zákazníka. Hlavní výhodou pro uživatele je možnost časové flexibility. Výsledek procesu rovněž není tak závislý na kompetencích jednotlivých lektorů a hodnocení je do vysoké míry objektivizováno.

Jak si můžeme vyzkoušet vzorové elektronické lekce e-learningu?

Stačí si najít webovou stránku itutor.dvi.cz, zadat do pole identifikace a heslo „test“ a kliknout na tlačítko Přihlásit. E-learning však nelze využít k veškerému vzdělávání a prezenční forma výuky s přítomností lektora je často nezastupitelná. Dopravní vzdělávací institut rovněž využívá kombinovanou formu výuky – využití klasické formy školení s lektorem na učebně v kombinaci s elektronickými lekcemi. Výhodou je, že se student může k probrané látce kdykoli a kdekoli vrátit na svém počítači.



GENERÁLNÍ ŘEDITEL. Šéf Dopravního vzdělávacího institutu Jan Bitter má na starosti vzdělávání zaměstnanců Skupiny ČD i dalších firem. FOTO MICHAL MÁLEK

Asi každý má povědomí o tom, co jsou vstupní školení pro zaměstnance či jazykové kurzy. Ale co si máme představit pod školením takzvaných měkkých dovedností?

Měkké dovednosti neboli soft skills jsou vlastnosti, které mnohdy nejde dost dobře pojmenovat. Patří mezi ně například interpersonální komunikace, schopnost asertivního chování, kreativita, organizační dovednosti, schopnosti týmové práce, výkonnost, analytické a komplexní myšlení, schopnost řešení konfliktů, umění myslet podnikatelsky a také schopnost sebereflexe. Do určité míry jsou nám tyto schopnosti naděleny do vínku. Dobrá zpráva je, že na jejich rozvíjení může každý z nás pracovat a naše

kurzy měkkých dovedností se tyto vlastnosti snaží prohloubit a podpořit. Jsou určeny jak zaměstnancům na středních a vyšších manažerských funkcích, pro informatiky či kreativce, tak pro provozní zaměstnance a obchodníky.

Která školení měkkých dovedností byste vzpomenul konkrétně?

Školili jsme například základy Projektového řízení pro ČD a pro ČD Cargo, od roku 2011 Kurz supervizora, jenž byl vypsován dvakrát ročně. Zhruba tři stovky lidí ve 25 skupinách, hlavně vedoucí pracovníci VDOD, KCOD, revizoři a komandující stanic, prošly školením nazvaným Komunikace změny, kde probíhaly i aktivity směřující k budování a podpoře

týmu. Pak následoval zatím největší kurz měkkých dovedností pro informatory a pokladníky ČD, který začal loni v ostravském regionu a postupně probíhá v působnosti všech KCOD. Ve spolupráci s odbory 10 a 16 GR ČD se v něm zaměstnanci připravují na různé modelové situace. Prošlo kolo už bylo zhruba 800 lidí, dalších 800 na kurz čeká.

Jaká další školení budete nabízet?

Jsme schopni zorganizovat prakticky jakýkoli kurz, kde primárně využíváme našich lektorů. Pro úzce specializované kurzy pak samozřejmě spolupracujeme s řadou expertů z různých oborů. Můžeme nabídnout například kurzy kreativních technik, základy zadávacího řízení podle zákona č. 137 o veřejných zakázkách, koučování, kurzy pro projektové manažery zabývající se financováním z fondů EU a mnoho dalších. Těžiště je ale samozřejmě v železničním vzdělávání, často obohaceném i o ne zcela běžné kurzy, jako je třeba placení platebními kartami s využitím terminálů POS nebo školení o padělcích jízdních dokladů.

Součástí DVI je i svářečská škola v České Třebové...

Pro ni se nám podařilo získat podporu z Regionálního operačního programu EU. Má bohatou historii, byla založena už roku 1953 pro tehdejší opravny železničních vozidel. V současné době patří mezi největší svářečské školy v České republice, je zapojena do systému výuky svářečů řízené Českou svářečskou společností ANB. Škola nabízí veškeré svařovací kurzy, ale i poradenskou činnost, certifikaci firem ve svařování a drobnou opravářskou činnost i novovýrobu.

Ale v České Třebové nemáte jen svářečskou školu...

V tomto tradičně železničářském městě je i naše chlouba – Dopravní vzdělávací středisko, které je vybaveno jak moderními učebnami s potřebnou didaktickou technikou, tak pěknými prostory pro ubytování posluchačů a odpočinek.

Kde ještě mohou zaměstnanci Skupiny ČD využít služeb DVI?

Je to hlavně při jazykovém vzdělávání. Ne všichni zaměstnanci ČD a ČD Cargo vědí, že mají možnost přihlásit se na výuku angličtiny, němčiny či ruštiny. Tyto kurzy jsou přístupné všem přihlášeným zaměstnancům a probíhají v jednotlivých regionech ve skupinách pro různou úroveň dosažených znalostí. Právě nyní probíhá přihlašování na příští školní rok. Finanční spoluúčast zaměstnance na ceně kurzu se přitom pohybuje podle pozice od dvaceti do padesáti procent. Zaměstnancům, kteří potřebují cizí jazyk pro výkon své profese, hradí kurzy plně zaměstnavatel. Přihlásit se lze do 31. července. Stačí vyplnit elektronický formulář, který je k dispozici na intranetových stránkách Odboru personálního.

MARTIN NAVRÁTIL

KRÁTCE

DVI otevřel v Ostravě další školící prostory

Zatímco v jedné z učeben Dopravního vzdělávacího institutu na nádraží Ostrava-Svinov se shromažďovali výpravčí a další zaměstnanci před pravidelnou lekcí jazykového kurzu, vedle se slavnostně stříhala páska do nových školících prostor Regionálního centra vzdělávání Ostrava. Slavnostnímu aktu ve čtvrtek 7. června předcházela prezentace činnosti DVI v podání jeho generálního ředitele Jana Bittera a jeho kolegů Jerzyho Kubeczky, Jana Fojtíka a Kamila Bujnocha. Přítomni byli zástupci řady dopravců, jejichž zaměstnanci pracovníci DVI školí, i hosté ze Slovenska.

Speciály pro fanoušky využil i ministr Dobeš



České dráhy vypravily na fotbalový šampionát EURO 2012 několik zvláštních vlaků do Wrocławu i Varšavy. Tyto spoje, které vyjízďely z Prahy a z Brna, byly určeny především pro fotbalové fanoušky, kteří chtěli na vlastní oči vidět zápas našeho národního týmu. V pátek 8. a v sobotu 16. června cestoval ve vlaku ČD také ministr dopravy Pavel Dobeš, který si pochvaloval výborou atmosféru během jízdy a ocenil organizaci všech zvláštních spojů na šampionát. Všechny speciály byly povinně místenkové a vyvolaly silný zájem cestujících.

Rodinný běh pod drážním patronátem



V sobotu 9. června se v Českých Budějovicích v rámci 1/2maratonského programu uskutečnil rodinný běh. Akcí – stejně jako v jiných městech republiky – podporovaly České dráhy. Účastníci rodinných běhů proto závodili v tričkách s logem železničního národního osobního dopravce. Ceny také předával ředitel KCOD České Budějovice Jiří Kafka. Délka tratě byla 3 km, což bylo pro rodiče a děti optimální.

Setkání a diskuze se studenty z Texasu

V květnu se na GR ČD uskutečnilo již druhé setkání studentů Masters of Business Administration s náměstkem generálního ředitele ČD pro ekonomiku Michalem Nebeským. Cílem bylo seznámit studenty s činností Skupiny ČD, aspekty financování firmy a transformačním procesem. Následná živá diskuze a četné dotazy svědčily o poutavosti pro obě strany. Zahraniční návštěvníci, kteří studují na University of Texas at Dallas, jsou účastníky International Study Programs. Tento program poskytuje zahraničním vysokým školám krátkodobé studijní stáže a zprostředkovává setkání s managementem zajímavých společností. Setkáním připravilo oddělení rozvoje lidských zdrojů Odboru personálního.

Šlechtična odjela na opravu kotle do Kolína

Členové občanského sdružení Iron Monument Club Plzeň vyvázali 5. června kotel z historické lokomotivy 475.111 zvané Šlechtična, která je v jejich majetku. Kotel byl po vývazu ihned odvezen do Kolína ke generální opravě. Až se opravený kotel do Plzně vrátí, začnou členové spolku pracovat na kompletaci svého parního skvostu, aby Šlechtična mohla nadále sloužit jako provozuschopná technická památka při historických jízďách a propagovat historii železniční dopravy.

(mn, tis, od, mp, hop)

Mapaj pomáhá dětem s těžkým osudem

→ Pokračování ze strany 1

U stánku ČD se nabízely dětem z mateřských škol, domovů pro mládež a postiženým dětem malé dárky v podobě nafukovacích balonků, sladkostí, omalováněk, ale také časopis Můj vláček. A na takové akci nemohl pochopitelně chybět ani maskot Českých drah slon Elfík, v jehož modré „kůži“ se střídali v průběhu celého dopoledne pořadatelé akce.

„Zvláště postižené děti byly z naší akce doslova nadšené. Na páteční dopoledne jsme přichystali ukázky z výcviku záchranářských psů nebo vystoupení historické šermířské skupiny. Velký zájem sklídl skákací hrad, pěvecké a taneční vystoupení či projíždky v kočáru,“ řekl organizátor celé akce Pavel Kužela. Ještě dodal, že dopolední vstupné na výstaviště bylo poněkud vstřícné. „Děti z mateřských škol mohly donést vlastnoručně namalovaný obrázek, naopak



PŘEROVŠTÍ. Pavel Kužela z KCOD Olomouc se nejvíce zasloužil o vznik sdružení MAPAJ. Jeho kolegyně z ČD centra nabízely na výstavišti dětem dárky. FOTO AUTOR

děti školního věku pak přinášely plyšové hračky, které jsme darovali ještě týž den rodičům dětí, které potřebují nějakou pomoc.“

Druhá polovina charitativní akce se odehrála ve večerních hodinách v hale na výstavišti, kde vystoupily čtyři skupiny dětských mažoretek, skupina country tanců, pěvecký soubor a hudební skupiny všech žánrů. Především se ale předávaly sponzorské dary pro postižené děti, mezi nimiž nechyběl ani příspěvek od Českých drah pro dvě dívky z Olomouckého a Zlínského kraje. „Rodičům každé z dívek jsme předali Elfíkův batůžek plný dárků a voucher v hodnotě 500 korun pro cestování s ČD,“ potvrdila ředitelka KCOD Olomouc Hana Motyková. Doufáme, že sdružení Mapaj, které spolupracuje i s Bílým kruhem bezpečí, se stane inspirací i pro další města a nádraží.

MARTIN HARÁK

MIMOŘÁDNOSTI

Ledeč nad Sázavou

5. června

Dopoledne v žst. Ledeč nad Sázavou došlo k zahoření topení přípojného vozu řady BDtax u osobního vlaku 9221. Škoda byla předběžně vyčíslena na 100 tisíc korun.

Studénka

6. června

Odpoledne v žst. Studénka vykolejila při posunu lokomotiva 742.025-0 a dva nákladní vozy přes výkolejku Vk7. Škoda byla předběžně vyčíslena na 240 tisíc korun.

Újezdec u Luhačovic

7. června

V dopoledních hodinách v žst. Újezdec u Luhačovic vykolejil při manipulaci nákladní vůz řady Eas-u přes výkolejku Vk1. Škoda byla předběžně vyčíslena na 20 tisíc korun.

Malešov

8. června

Dopoledne mezi žst. Kutná Hora město a Malešov se na železničním přejezdu v km 9,268 střetl osobní automobil Kia Carens s osobním vlakem 19207, kterým byla motorová jednotka Regionova 814/914.183. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži a doplněn dopravními značkami Stůj, dej přednost v jízdě! Škoda byla předběžně vyčíslena na 95 tisíc korun.

Milotice nad Opavou

9. června

V odpoledních hodinách mezi žst. Milotice nad Opavou a Bruntál najel osobní vlak 23512 na spadlý strom v km 69,511. Následkem bylo vykolejení motorového vozu 809.398-1. Škoda předběžně činí 630 tisíc korun.

Malá Hraštice – Dobříš

10. června

Před polednem mezi žst. Malá Hraštice a Dobříš se na železničním přejezdu v km 7,750 střetl osobní automobil SsangYong Musso s osobním vlakem 19055, v jehož čele byla motorová lokomotiva 714.012-2. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži a doplněn dopravní značkou Stůj, dej přednost v jízdě! Škoda byla předběžně vyčíslena na 32 tisíc korun.

Horní Dvořiště

11. června

Nad ránem v žst. Horní Dvořiště prudce najel sunutý posunový díl na odstavenou lokomotivu 340.049-6 na koleji číslo 2. Při nárazu vykolejil



služební vůz řady Da-k a nákladní vůz řady Eas-u. Škoda předběžně činí 650 tisíc korun.

Čáslav

12. června

Před polednem v žst. Čáslav vykolejila posunující lokomotiva 742.129-0 přes výkolejku Vk6. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 73 tisíc korun.

Libuň

13. června

V poledne v obvodu žst. Libuň se na železničním přejezdu v km 10,626 střetl osobní automobil Škoda Octavia s osobním vlakem 5506, kterým byla motorová jednotka Regionova 814/914.006. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži a doplněn dopravní značkou Stůj, dej přednost v jízdě! Škoda byla předběžně vyčíslena na 110 tisíc korun.

České Budějovice

14. června

Dopoledne v obvodu žst. České Budějovice se na železničním přejezdu v km 0,709 střetl nákladní automobil Mercedes Sprinter se spěšným vlakem 1839, v jehož čele byla elektrická lokomotiva 242.241-8. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 170 tisíc Kč.

(MirKo)

Vědeckotechnický sborník ČD již po třicáté třetí



CARGO. Jeden z nově zveřejněných příspěvků analyzuje vozy vhodné pro intermodální přepravu.

FOTO VÁCLAV RUBEŠ

Na internetu bylo zveřejněno první letošní číslo Vědeckotechnického sborníku ČD, které je určeno odborně i laické veřejnosti. Autoři článků dostali opět příležitost přispět k šíření poznatků z oblasti železniční dopravy a k vyřešení technických a technologických problémů v provozu.

Na stránkách www.ceskedrahy.cz (lze se na ně dostat pouze přes www.cd.cz a kliknutím na odkaz O nás) bylo pod heslem Tiskové centrum a dále Magazíny a periodika zveřejněno 33. číslo Vědeckotechnického sborníku Českých drah. Číslo obsahuje sedm příspěvků různého zaměření.

1. Ing. Petr Beneš, Ing. Milena Linhartová – Archiv dat provozních výkonů, Datové tržiště provozních výkonů Datové tržiště provozních výkonů (DTPV) od 1. 7. 2011 nahradilo úlohu provozních výkonů hnacích vozidel TP412. DTPV nabízí kvalitní, aktuální, ucelené, formál-

ně sjednocené a v reálném čase dostupné informace o provozních výkonech vlakové dopravy, vozidel, strojvedoucích a obsluhy vlaku. Do prostředí DTPV budou nahrána historická data od roku 2008 umožňující náročné dotazování, analýzy, tvorbu časových řad a trendů.

2. Jan Eisenreich – Nízké protihlukové clony BRENS BARRIER – alternativní řešení hluku z kolejové dopravy v zastavěných aglomeracích



FOTO ARCHIV ČD

Řešením pro snížení hlukové zátěže z kolejové dopravy mohou být nízké protihlukové clony se zvukově pohltivými prvky umístěnými co nejtěsněji k průjezdnému průřezu dráhy tak, aby byl umožněn snadný, bezbariérový zásah záchraných složek v případech mimořádných událostí. Vně průjezdného průřezu zůstává průběžná pracovní stezka.

3. Ing. Juraj Jagelčák, Ph.D., Ing. Jaroslav Mašek, Ph.D. – Prepravná charakteristika vybraných vozňov pre intermodálnu prepravu



FOTO MARTIN NAVRÁTIL

Příspěvek se zabývá analýzou vybraných ukazatelů přepravní charakteristiky vybraných vozů intermodální přepravy (IP). Porovnává vozy z pohledu východiskových a vlastních přepravních ukazatelů a z pohledu možností jejich použití pro různé druhy kontenerů z hlediska nákladních předpisů. Součástí příspěvku je určení diagramů zatížení vozů pro IP a jejich porovnání na základě těchto diagramů. Analýzy mohou být přínosem pro operátory IP, dopravce a přepravce.

4. Ing. Jan Kodada, Ing. Pavel Zďvořák – Optimalizace distribuční logistiky prostřednictvím Crossdocku



FOTO PIXMAC

a z pohledu komplexních telematických a multimediálních aplikací respektujících architektonický styl vyžadovaný standardem.

JANA MARKOVÁ

Přehled úspěchů na ostravském veletrhu

→ Pokračování ze strany 1

Snaha ukázat to nejlepší z oboru

Na otevřené ploše bývalého ostravského nákladového obvodu bylo k vidění patrně vše podstatné, co souvisí v českých a moravských zemích s kolejovou technikou a infrastrukturou. A co ne-našli návštěvníci na ploše, objevili v desítkách stánků v kryté hale. „Návštěvníci si mohli prohlédnout řadu vozidel a jejich příslušenství, ale i prostředky a zařízení pro provoz a údržbu kolejových vozidel, ale také pro stavbu, provoz a údržbu kolejové dopravní cesty. V Ostravě nechyběly ani firmy zabývající se kombinovanou dopravou, informačními technologiemi či službami pro drážní dopravu a manipulační techniku. V rámci veletrhu se totiž každý snaží ukázat a nabídnout to nejnovější a nejlepší ze svého sortimentu,“ řekl k programu veletrhu Stanislav Zapletal, kte-



Sedmdesátý šestý CityElefant má upravený nátěr.

FOTO MICHAL MÁLEK

rý také důrazně vyvrátil fámy, že Czech Raildays letos končí nebo že se z Ostravy bude stěhovat.

Zapletal také uvedl, že naprostá většina návštěvníků, snad s výjimkou odborníků, vidí především vozidla a jejich výrobce, což není reprezentativní. „Aniž bych se finálních výrobců chtěl sebeděně dotknout, naprosto neprávem pro mnoho návštěvníků zůstávají jakoby v pozadí právě dodavatelé komponentů či firmy zabývající se infrastrukturou a mnohé další. Rád bych proto připomenul, že v rámci letošního ročníku, pořádaného pod záštitou ministra dopravy, přijelo na náš veletrh téměř 170 firem a společností.“

Cenné výměny zkušeností

K významu veletrhu se v Ostravě vyjádřil i Jindřich Kušnír, ředitel Odboru drah, železniční a kombinované dopravy na ministerstvu dopravy: „Železnice

může napomoci vyřešit třeba i problémy s nastávající ropnou krizí. Oceňuji proto, že se v Ostravě sešli, tak jako každoročně, železniční odborníci z České republiky a zahraničí, kteří mohou díky diskuzím a výměně zkušeností pomoci nabídnout co nejlepší služby pro zájemce o železniční dopravu.“

Náměstek generálního ředitele Správy železniční dopravní cesty Petr Šlegr ho doplnil, že důležitým úkolem je současné vytváření podmínek pro nové špičkové technologie, které by se uplatnily na železniční síti. „Nová politika Evropské komise je železnici příznivě nakloněna a jako průlomový bod vnímáme zanesení prvních úseků vysokorychlostních tratí na našem území do závazných dokumentů Evropské unie. Tyto nové tratě by pak mohly uvolnit kapacitu na stávající síti pro regionální, příměstskou a nákladní dopravu.“

MARTIN HARÁK



ČESKÉ VELENICE. Podle původních plánů měla elektrifikace proběhnout na trati 199 i 226. Dočkal se ale jen tah od Českých Budějovic.

FOTO AUTOR (3x)

Do Českých Velenic přes Třeboň nadále bez proudu

Příhraniční stanice České Velenice prošla v posledních letech významnou změnou. Vlaky v elektrické trakci mohou dojet bez přepřahů až do Rakouska. Ovšem pouze ze směru od Českých Budějovic. Kratší spojnice v severojižním směru, tedy trať do Veselí nad Lužnicí kolem třeboňských rybníků, se kvůli nedostatku financí a poklesu jejího významu elektrifikace oproti původním slibům nedočká.

Dnes jezdíme vlakem z Prahy do Vídně téměř výhradně přes Českou Třebovou a Brno. Naši předkové před nějakými sto lety ale volili cestu přes rakouský Gmünd, z jehož části vznikly po první světové válce České Velenice. A dobře věděli proč. Spojení přes jižní Čechy bylo totiž bezkonkurenčně nejkratší a nejrychlejší. Proto byly ještě za první republiky přes České Velenice trasovány čtyři dálkové rychlíky denně: dva přes Prahu do Berlína, další dva do západočeských lázní (Mariánské Lázně a Františkovy Lázně). Vlaky do Berlína jezdily po spojnici České Velenice – Veselí nad Lužnicí ještě v 70. letech, mezi nimi jeden čas i legendární Vindobona. Už v 80. letech ale dostává prioritu traťový úsek přes České Budějovice. Výstavba 1. koridoru navíc tuto trať změnila v spojnici regionálního významu.

Snahy navrátit trati s číslem 226 zašlou slávu ale existují. Ve studiích ministerstva dopravy se objevují i návrhy na rychlé spojení Prahy a Dolního Rakouska právě po trase vedoucí nezaměnitelnou krajinou třeboňských rybníků. Horizont

KUDY VLAKEM Z PRAHY DO VÍDNĚ

1. Přes Českou Třebovou a Brno

Délka 415 km, doba jízdy 4 hodiny 40 minut, žádný přestup.

2. Přes Veselí nad Lužnicí a po trati 226

Délka 354 km, doba jízdy 5 hodin 30 minut, dva přestupy.

3. Přes České Budějovice a České Velenice

Délka 388 km, 5 hodin 43 minut, dva přestupy.



zavedení tohoto spojení je bohužel tak vzdálený, že odsouvá i úvahy o elektrifikaci této trati do nedohledna. Navzdory ještě pár let starým příslibům...



Při cestě z Českých Budějovic do Vídně je třeba i přes elektrifikaci přestoupit.

Do Vídně pouze osobákem

V květnu letošního roku sice byla slavnostně ukončena stavba s názvem Optimalizace tratě České Velenice – Veselí nad Lužnicí, 1. stavba. Jejím investorem byla státní organizace Správa železniční dopravní cesty a nákladem více než 800 milionů korun (půl miliardy z prostředků EU) byla zmodernizována stanice České Velenice. Hlavní náplní stavby byla změna kolejového řešení stanice, nová nástupiště s výškou 550 mm nad temenem kolejnice, nová mostní konstrukce přes hraniční řeku Lužnici, mo-

Vzhledem ke stávajícímu rozsahu dopravy a jejímu výhledu do budoucna SŽDC s elektrifikací tratě nepočítá.

derní zabezpečovací zařízení a zejména kompletní elektrifikace pro střídavou trakci 25 kV/50 Hz. Styk české napěťové soustavy s rakouskou (střídavá 15 kV/16,7 Hz) je řešen neutrálním polem přímo na hraničním mostě.

Česká republika tak splnila (sice s patnáctiletým zpožděním, ale přece) mezinárodní dohodu ještě z dob ČSFR, která byla uzavřena s Rakouskem a týkala se právě zmíněné elektrifikace. Po zájmovosti – Rakušané „zadržovali“ svoji část tratě Gmünd – České Velenice už v polovině devadesátých let. V návaznosti na elektrifikaci a modernizaci úseku České Budějovice – České Velenice (mimo, která byla dokončena v roce 2008, se cestující dnes dostane z Českých Budějovic do Vídně s jedním přestupem právě v Českých Velenicích. Jde ovšem pouze o zastávkové osobní vlaky rozjíždějící se z Velenic ve dvouhodinovém taktu do všech tří směrů.

Součást transevropské sítě? Ano, ale už jen na chvíli

Trať přes Třeboň do Veselí nad Lužnicí měla podstoupit podobnou omlazovací kúru jako trať do Českých Budějovic. Už v roce 2001 tady proběhly první přípravné práce. Plánovaná investice do modernizace a elektrifikace počítala s částkou až 4 miliardy korun. Bohužel se tak ale v dohledné době nestane, protože podle správce infrastruktury je návratnost investice diskutabilní. SŽDC sice počítá s dílčími modernizačními pracemi, ovšem nepůjde o optimalizaci, nýbrž racionalizaci. To znamená, že bude výhledově vybudováno dálkové zabezpečovací zařízení s dispečerským řízením z jednoho místa. Tomu odpovídá i současná stavební aktivita v okolí stanice Majdalena, kde se budují čtyři nová přejezdová zabezpečovací zařízení. Z tratě tak postupně zmizí typická závorářská stanoviště s ručně ovládanými závorami.

K tomu dodává Pavel Halla ze SŽDC: „O termínu realizace a rozsahu řešení dálkového řízení dosud nebylo rozhodnuto, vše závisí na finančních možnos-



Okolo třeboňského nádraží už dnes jezdí pouze regionální spoje.

tech. Vzhledem ke stávajícímu rozsahu dopravy – dvouhodinový takt regionálních vlaků a průměrně dva nákladní vlaky denně – a také výhledu do budoucna by byla elektrifikace neefektivní. Proto se s ní nepočítá. Přestože je tato trať stále součástí transevropské sítě TEN-T, po právě probíhající revizi tohoto systému z ní bude vyjmuta. Toto chystané rozhodnutí spolu s výstavbou 4. koridoru přes České Budějovice bude zřejmě znamenat definitivní konec nadějším na vzkríšení zašlé slávy nejkratšího spojení Prahy a Vídně.

VÁCLAV RUBEŠ

Jaké jsou radosti a strasti železničářů z Horní Lideče

Vesnici Horní Lideč najdete na samém konci Zlínského kraje nedaleko hranic se Slovenskem. Rozlohou je poměrně malá, její význam však výrazně zvyšuje přítomnost železničního uzlu, který slouží nejen jako přestupní bod vlaků regionální a mezinárodní dálkové dopravy, ale současně jako transferová stanice pro vlaky dceřiné společnosti ČD Cargo. Nádraží leží i na mezinárodní trati vedoucí do slovenského Púchova. Už kvůli tomu se nejedná o žádný zapadákov. Horní Lideč navíc vyhrála v roce 2001 v krajském kole soutěže Vesnice roku.

Rychlíky jim přinesly o desetinu cestujících navíc

Pět hornolidečských nástupišť umožňuje cestujícím operativní přestup z vlaků jezdících na trase Hranice na Moravě – Valašské Meziříčí – Vsetín – Horní Lideč na regionální spoje do Bylnice nebo



POKLADNA. Od jízdního řádu 2011 zastavují v Horní Lideči rychlíky.

FOTO AUTOR

na motorové vlaky Železniční společnosti Slovensko přijíždějící z Púchova a Střelné a zpět. „Od jízdního řádu 2011 zastavují v naší stanici navíc čtyři páry mezinárodních expresů, které spojují Prahu s Žilinou a Košicemi, což se projevilo zvýšením počtu cestujících oproti roku 2010 asi o deset procent,“ přibližuje zdejší železniční ruch přednostka osobní stanice Valašské Meziříčí z Krajského centra osobní dopravy Zlín Jitka Mohylová.

„Současně jsme zavedli přípoje z regionálních spojů od Bylnice na všechny vlaky dálkové dopravy ve směru Praha. Průzkumy nám signalizovaly, a ostatně praxe to nakonec v reálném provozu ukázala, že naši zákazníci berou Horní Lideč jako důležitý přestupní bod,“ dodává přednostka Mohylová. Cestující mají ve stanici k dispozici osobní pokladnu s výdejem vnitrostátních a mezinárodních jízdenek.

Omezení kvůli tunelu

Na provoz ve stanici Horní Lideč má vliv i nedaleký 298 metrů dlouhý železniční tunel u obce Střelná. V současné době se totiž opravuje. Není ani divu, protože do tunel na dvoukolejně elektrifikované trati směrem na Púchov prakticky několik desítek let nikdo nesáhl. Díky tomu se bohužel dostal do havarijního stavu. „V první části stavby se mění i traťové koleje od Horní Lideče až po česko-slovenskou hranici. Jak regionální, tak i dálková mezinárodní doprava zůstává zachována, vlaky ovšem v současné době jezdí vždy po jedné koleji. Rekonstrukce nám sice přináší problémy, ale nakonec přispěje ke komfortnějšímu cestování. Navíc na zastávce ve Střelně získají zákazníci Českých drah nové stylové přístešky a nástupiště budou mít bezbariérový přístup,“ říká Jitka Mohylová. Celá stavba má být dokončena do května příštího roku.

MARTIN HARÁK

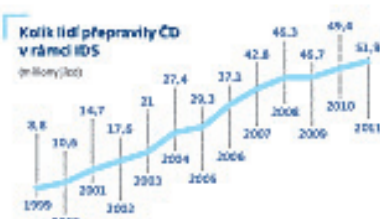
Dostupné pouze v tištěné podobě

6

TÉMA

Integrace veřejné dopravy pomáhá železnici v boji s auty

Integrované dopravní systémy jsou trendy. Alespoň na většině území naší republiky. Zhruba každý třetí cestující ve vlaku Českých drah jede právě na doklad některého z jedenácti integrovaných dopravních systémů, v nichž jsou ČD smluvním partnerem. V loňském roce se to týkalo 52 milionů pasažérů a tento počet se dlouhodobě zvyšuje.



Zkouška s tímto systémem, která se uskutečnila v rámci projektu IDS, byla úspěšná. Všechny testy byly úspěšně zvládnuty a systém byl schopen zvládnout všechny testy. Všechny testy byly úspěšně zvládnuty a systém byl schopen zvládnout všechny testy.

Všechny testy byly úspěšně zvládnuty a systém byl schopen zvládnout všechny testy. Všechny testy byly úspěšně zvládnuty a systém byl schopen zvládnout všechny testy.

Všechny testy byly úspěšně zvládnuty a systém byl schopen zvládnout všechny testy. Všechny testy byly úspěšně zvládnuty a systém byl schopen zvládnout všechny testy.

Všechny testy byly úspěšně zvládnuty a systém byl schopen zvládnout všechny testy. Všechny testy byly úspěšně zvládnuty a systém byl schopen zvládnout všechny testy.

Všechny testy byly úspěšně zvládnuty a systém byl schopen zvládnout všechny testy. Všechny testy byly úspěšně zvládnuty a systém byl schopen zvládnout všechny testy.

Všechny testy byly úspěšně zvládnuty a systém byl schopen zvládnout všechny testy. Všechny testy byly úspěšně zvládnuty a systém byl schopen zvládnout všechny testy.

Všechny testy byly úspěšně zvládnuty a systém byl schopen zvládnout všechny testy. Všechny testy byly úspěšně zvládnuty a systém byl schopen zvládnout všechny testy.



Všechny testy byly úspěšně zvládnuty a systém byl schopen zvládnout všechny testy. Všechny testy byly úspěšně zvládnuty a systém byl schopen zvládnout všechny testy.

Všechny testy byly úspěšně zvládnuty a systém byl schopen zvládnout všechny testy. Všechny testy byly úspěšně zvládnuty a systém byl schopen zvládnout všechny testy.

Všechny testy byly úspěšně zvládnuty a systém byl schopen zvládnout všechny testy. Všechny testy byly úspěšně zvládnuty a systém byl schopen zvládnout všechny testy.

Všechny testy byly úspěšně zvládnuty a systém byl schopen zvládnout všechny testy. Všechny testy byly úspěšně zvládnuty a systém byl schopen zvládnout všechny testy.

Všechny testy byly úspěšně zvládnuty a systém byl schopen zvládnout všechny testy. Všechny testy byly úspěšně zvládnuty a systém byl schopen zvládnout všechny testy.

7

TÉMA

7

PŘEHLED INTEGROVANÝCH DOPRAVNÍCH SYSTÉMŮ S ÚČASTÍ ČESKÝCH DRAH

IDS	Organizátor	Typ	Rok vzniku	Číslo integrovaných IDS
IDS	ČD	ČD	1999	1
IDS	ČD	ČD	2000	2
IDS	ČD	ČD	2001	3
IDS	ČD	ČD	2002	4
IDS	ČD	ČD	2003	5
IDS	ČD	ČD	2004	6
IDS	ČD	ČD	2005	7
IDS	ČD	ČD	2006	8
IDS	ČD	ČD	2007	9
IDS	ČD	ČD	2008	10
IDS	ČD	ČD	2009	11
IDS	ČD	ČD	2010	12
IDS	ČD	ČD	2011	13



Všechny testy byly úspěšně zvládnuty a systém byl schopen zvládnout všechny testy. Všechny testy byly úspěšně zvládnuty a systém byl schopen zvládnout všechny testy.

Všechny testy byly úspěšně zvládnuty a systém byl schopen zvládnout všechny testy. Všechny testy byly úspěšně zvládnuty a systém byl schopen zvládnout všechny testy.

Všechny testy byly úspěšně zvládnuty a systém byl schopen zvládnout všechny testy. Všechny testy byly úspěšně zvládnuty a systém byl schopen zvládnout všechny testy.

Všechny testy byly úspěšně zvládnuty a systém byl schopen zvládnout všechny testy. Všechny testy byly úspěšně zvládnuty a systém byl schopen zvládnout všechny testy.

Všechny testy byly úspěšně zvládnuty a systém byl schopen zvládnout všechny testy. Všechny testy byly úspěšně zvládnuty a systém byl schopen zvládnout všechny testy.

PROČ ČD VSTUPUJE DO IDS

ČD vstupuje do IDS, aby se mohla podílet na rozvoji veřejné dopravy a aby mohla poskytnout svým zákazníkům širší nabídku služeb. ČD vstupuje do IDS, aby se mohla podílet na rozvoji veřejné dopravy a aby mohla poskytnout svým zákazníkům širší nabídku služeb.

ČD vstupuje do IDS, aby se mohla podílet na rozvoji veřejné dopravy a aby mohla poskytnout svým zákazníkům širší nabídku služeb. ČD vstupuje do IDS, aby se mohla podílet na rozvoji veřejné dopravy a aby mohla poskytnout svým zákazníkům širší nabídku služeb.

ČD vstupuje do IDS, aby se mohla podílet na rozvoji veřejné dopravy a aby mohla poskytnout svým zákazníkům širší nabídku služeb. ČD vstupuje do IDS, aby se mohla podílet na rozvoji veřejné dopravy a aby mohla poskytnout svým zákazníkům širší nabídku služeb.

ČD vstupuje do IDS, aby se mohla podílet na rozvoji veřejné dopravy a aby mohla poskytnout svým zákazníkům širší nabídku služeb. ČD vstupuje do IDS, aby se mohla podílet na rozvoji veřejné dopravy a aby mohla poskytnout svým zákazníkům širší nabídku služeb.

ČD vstupuje do IDS, aby se mohla podílet na rozvoji veřejné dopravy a aby mohla poskytnout svým zákazníkům širší nabídku služeb. ČD vstupuje do IDS, aby se mohla podílet na rozvoji veřejné dopravy a aby mohla poskytnout svým zákazníkům širší nabídku služeb.

ČD vstupuje do IDS, aby se mohla podílet na rozvoji veřejné dopravy a aby mohla poskytnout svým zákazníkům širší nabídku služeb. ČD vstupuje do IDS, aby se mohla podílet na rozvoji veřejné dopravy a aby mohla poskytnout svým zákazníkům širší nabídku služeb.

ČD vstupuje do IDS, aby se mohla podílet na rozvoji veřejné dopravy a aby mohla poskytnout svým zákazníkům širší nabídku služeb. ČD vstupuje do IDS, aby se mohla podílet na rozvoji veřejné dopravy a aby mohla poskytnout svým zákazníkům širší nabídku služeb.

ČD vstupuje do IDS, aby se mohla podílet na rozvoji veřejné dopravy a aby mohla poskytnout svým zákazníkům širší nabídku služeb. ČD vstupuje do IDS, aby se mohla podílet na rozvoji veřejné dopravy a aby mohla poskytnout svým zákazníkům širší nabídku služeb.

ČD vstupuje do IDS, aby se mohla podílet na rozvoji veřejné dopravy a aby mohla poskytnout svým zákazníkům širší nabídku služeb. ČD vstupuje do IDS, aby se mohla podílet na rozvoji veřejné dopravy a aby mohla poskytnout svým zákazníkům širší nabídku služeb.

ČD vstupuje do IDS, aby se mohla podílet na rozvoji veřejné dopravy a aby mohla poskytnout svým zákazníkům širší nabídku služeb. ČD vstupuje do IDS, aby se mohla podílet na rozvoji veřejné dopravy a aby mohla poskytnout svým zákazníkům širší nabídku služeb.

ČD vstupuje do IDS, aby se mohla podílet na rozvoji veřejné dopravy a aby mohla poskytnout svým zákazníkům širší nabídku služeb. ČD vstupuje do IDS, aby se mohla podílet na rozvoji veřejné dopravy a aby mohla poskytnout svým zákazníkům širší nabídku služeb.

ČD vstupuje do IDS, aby se mohla podílet na rozvoji veřejné dopravy a aby mohla poskytnout svým zákazníkům širší nabídku služeb. ČD vstupuje do IDS, aby se mohla podílet na rozvoji veřejné dopravy a aby mohla poskytnout svým zákazníkům širší nabídku služeb.

ČD vstupuje do IDS, aby se mohla podílet na rozvoji veřejné dopravy a aby mohla poskytnout svým zákazníkům širší nabídku služeb. ČD vstupuje do IDS, aby se mohla podílet na rozvoji veřejné dopravy a aby mohla poskytnout svým zákazníkům širší nabídku služeb.

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

Připravujeme





ČASTOLOVICE. Lokální trať do Rychnova nad Kněžnou a Solnice patří mezi ty úspěšné. Počty cestujících jsou tu v pracovních dnech silné kvůli dojíždění za prací, o víkendu je zájem poloviční.

FOTO AUTOR

Rychnovská lokální dráha zažívá boom u cestujících i u nákladu

Je sice pouhých 15 kilometrů dlouhá, ale svými výkony v rámci obvodu KČOD Hradec Králové tato trať rozhodně nepatří mezi popelky. To platí i z pohledu nákladního dopravce ČD Cargo, který obsluhuje zdejší automobilku. Řeč je o trati SŽDC číslo 022 při úpatí Orlických hor.

Za celý loňský rok přibyla Českým drahám necelá dvě procenta cestujících. Nejviditelnější nárůst se projevil v relaci Praha – Brno, ale existují i lokální tratě, které rovněž vykazaly nadprůměrný růst poptávky. To se týká i úseku Častolovice – Solnice v Královéhradeckém kraji, kde v meziročním porovnání zaznamenali vyšší počet cestujících o 3,5 procenta, respektive nárůst osobokilometrů o 4 procenta. Na zdánlivě „okrajovou“ trať u hranic s Polskem je to úspěch. „Z regionálních tratí v našem kraji je z pohledu přepravních výkonů, tedy vzhledem k provozovanému rozsahu dopravy, nejlepší,“ potvrzuje ředitel královéhradeckého KČOD Roman Moravčík.

Hodinový takt s Regionovami

Ve stanici Rychnov nad Kněžnou, která leží přibližně uprostřed tratě 022, vybrali v pokladně za minulý rok necelých 6 milionů korun. Vlakové čety, které jezdí pod domovskou stanicí Častolovice, na trati vybraly dalších 2,5 milionu korun tržeb. Na osmikilometrovém úseku mezi Častolovicemi, které leží na dálkové trati 021, a třináctitisícovým městem Rychnovem funguje až do večera hodinový takt (s jednou výjimkou kolem desáté dopoledne) ve špičce rozšířený o další vlaky. Spojení s krajským městem tu zajišťuje zejména dvouhodinový takt spěšných vlaků Hradec Králové – Letohrad, jezdící s modernizovanými soupravami 854 + 054 + 954, nazývanými zde slangově Trilobit. Toto spojení je dopl-



něno „historickými“ trasami rychlíků 790 a 791 pro přímé spojení s Prahou. Po samotné trati 022 jezdí zejména Regionovy, které tu zajišťují 90 procent spojů.

Zájem cestujících se týká i „vzdálenější“ části tratě z Rychnova do Solnice. Tento úsek slouží pro dopravu do kvasinského závodu firmy Škoda Auto, který je s počtem více než čtyř tisíc zaměst-

nanců (a s dalšími subdavateli) největším zaměstnavatelem v Královéhradeckém kraji. Za prací sem dojíždějí lidé z celých Orlických hor, firma má i mnoho zaměstnanců z Polska.

Určitým důkazem toho, že trať 022 má před sebou budoucnost, je fakt, že v Rychnově nad Kněžnou České dráhy opravily z prostředků KČOD prostory pro odbavení cestujících a z prostředků RSM i výpravní budovu.

Kraj s železnici stále počítá

Osobní doprava na trati 022 je přirozeně součástí integrovaného dopravního systému IREDO. Rušení provozu zde zatím rozhodně nehrozí. V rámci hodnocení jednotlivých tratí v regionu, které prováděla společnost OREDO, to dopadlo se zdejší lokálkou dobře: byla zařazena do druhé kategorie ze čtyř možných. U dalších tratí na Podorlicku už hodnocení bohužel tak příznivé není. Zajímavé je zejména porovnání s nedalekou lokálkou Doudleby nad Orlicí – Rokytice v Orlických horách (trať 023). Na trati do Solnice je přeprava v pracovní dny dvojnásobná oproti víkendům, což je dáno dojížděním lidí do zaměstnání a do škol, kdežto na trati do Rokytice tvoří víkendová přeprava do hor téměř 80 procent frekvence všedního dne.

Určitým důkazem toho, že trať 022 má před sebou budoucnost, je fakt, že v Rychnově nad Kněžnou České dráhy opravily z prostředků KČOD prostory pro odbavení cestujících a z prostředků RSM i výpravní budovu. Královéhradecký kraj také uvažuje o přemístění autobusového nádraží k železniční stanici, což by samozřejmě usnadnilo přestup.

Čekání na větší kapacitu

Trať 022 v úseku Týniště nad Orlicí – Častolovice je také pod drobnohledem společnosti ČD Cargo. Dvoupatrové vozy nakládané produkcí automobilky v Kvasínách sem přistavují už čtyři obsluhy zajišťované Provozním pracovištěm Týniště. Jezdí sem i v sobotu a – což je jev

O TRATI

- Lokální dráha Častolovice – Solnice byla zprovozněna 26. října 1893.
- Je dlouhá 15 km, osobním vlakům trvá cesta asi 25 minut.
- Zhruba 90 procent osobních spojů zajišťují Regionovy.
- Většina vlaků ČD jezdí jen v úseku Častolovice – Rychnov nad Kněžnou.
- V meziročním srovnání tu stoupl počet cestujících o 3,5 procenta.

na lokálce skoro nevidaný – dvě obsluhy fungují i v nočních hodinách! To se má dít až do doby, než se rozšíří kapacita tratě. Zdejší věří, že se stavbou se začne v roce 2014.

„Nejvíce je potřeba pokračovat v přestavbě uzlové stanice Týniště nad Orlicí, druhé nejfrekventovanější stanici po Hradci Králové, kde jsou palčivou bolestí chybějící nástupiště, což je pro cestujících velmi nepohodlné a také ne zcela bezpečné,“ říká ke stavebním prioritám ředitel KČOD Roman Moravčík. „Na trati 022 opravdu počítáme se zkapačtitněním. Jde o zvýšení traťové rychlosti z 50 na 80 km/h včetně úprav přejezdů s nevyhovujícím zabezpečením nebo špatnými rozhledovými poměry. V odbočných Častolovicích musí dojít ke změně kolejového uspořádání, přesněji k výstavbě spojky na rychnovském zhlaví. Dosud zde nákladní vlaky nemohou jezdít v době, kdy u nástupiště stojí osobní vlaky,“ pokračuje ředitel. Pokud se za dva roky úpravy opravdu uskuteční, zvýší se propustnost „dvacet dvojek“ jak pro osobní vlaky ČD, tak nákladní vlaky ČD Cargo. **MARTIN NAVRÁTIL**

RSM: Stanici Veselí nad Lužnicí změnil 4. koridor

Cestující, kteří zamíří do Veselí nad Lužnicí, uvítá nepřilíš vzhledné nádraží. Již brzy by se ale mělo i díky výstavbě 4. koridoru stát místem hodným svého významu. Stanice Veselí nad Lužnicí (dříve Meziměstí) se stala velmi důležitou dopravní křižovatkou už v roce 1874 po přestavbě koněspřežky z Českých Budějovic do Lince na parostrojní provoz. Vybudováním spojovací tratě České Budějovice – Veselí nad Lužnicí došlo k propojení rakouského Lince a Českých Budějovic s Prahou. Do historie se místní nádraží zapsalo také další událostí: v sobotu 21. prosince 1918 byl místní honorační – představiteli tehdejšího třeboňského policejního a veselského soudního okrsku – vítán prezident T. G. Masaryk na své triumfální cestě zpět do nově vzniklého Československa.

V původní staniční budově z roku 1869 je nyní v přízemí pošta, část objektu je obsazena personálem vlakových čet. Na

pozemku proti staré staniční budově byly postaveny v letech 1887–88 dva domy se čtyřadvaceti byty pro zaměstnance železnice. V současné době jsou tyto objekty již ve vlastnictví nájemníků. Roku 1888 byla na jižním zhlaví stanice zřízena pobočka tábořské výtopny a pro napájení parních lokomotiv byla vybudována vodárna. Voda se čerpala z řeky Nežárky, kde byla postavena filtrační stanice. Další rozmach pozdějšího veselského depa přišel v roce 1925, kdy byla vybudována nová točna lokomotiv.

Stanice pro sovětské vojáky i jadernou elektrárnu

Během druhé světové války i v poválečných letech si udržel železniční uzel Veselí nad Lužnicí významné postavení nejen v přepravě osob, zejména díky dálkovým rychlíkům do Rakouska, ale i v přepravě nákladů – přepravovaly se transporty sovětské techniky a vojsk.



OBJEKT ZÁJMU. Po rekonstrukci se na nádraží rozšíří síť služeb.

FOTO ARCHIV ČD

V době výstavby jaderné elektrárny Temelín byla železniční stanice přepravním uzlem pro přísun materiálu na celou stavbu.

V současné době uzel železniční stanice Veselí nad Lužnicí tvoří několik objektů. Do tohoto souboru patří výpravní budova a restaurační budova, obě posta-

vené v roce 1891 a propojené přízemním objektem, v němž byl dříve sál restaurace. A právě tento bývalý společenský sál zanedlouho ustoupí výstavbě 4. železničního koridoru. V tomto prostoru bude vybudován podchod k novým nástupišťům, jakož i propojení na autobusové nádraží. Výstavbou terminálu vznikne

nutnost nového dispozičního řešení budov. Z této dispozice plyne potřeba soustředit všechny služby spojené s dopravou a nezbytné zázemí pro cestující do jedné budovy, která projde rekonstrukcí.

Restaurační budova se uvolní pro komerční využití

Investiční záměr Českých drah, zastoupených Regionální správou majetku Plzeň, počítá mimo jiné s přemístěním veřejných WC z prostor restaurační budovy. Restaurace budova se tak uvolní pro případné komerční využití, neboť se plánovanou rekonstrukcí a centralizací zázemí pro zaměstnance a služeb zákazníkům do jedné budovy stane zcela zbytečnou. Věřme, že tato přestavba výpravní budovy a vznik přestupního terminálu mezi železniční a autobusovou dopravou nejen zpříjemní cestování a čekání na spoje, ale přilákají i nové zákazníky. **JIŘÍ BICEK**

V Itálii se rozhodli, že zabarví rychlost do červené

Nejrychlejší vlak Evropy vyrazil koncem dubna na italské koleje. Společnost Nuovo Trasporto Viaggiatori, založená v roce 2006, objednala u firmy Alstom vysokorychlostní vlaky nové generace označované jako Italo nebo AGV, což je zkratka pro Automotrice à Grande Vitesse.

Červený nátěr nebyl pro nejrychlejší vlak Evropy vybrán náhodou. Jedním ze zakladatelů společnosti Nuovo Trasporto Viaggiatori (NTV), která si je objednala, je totiž Luca di Montezemolo, dlouholetý šéf automobilky Ferrari a zároveň člen vrcholového vedení firmy FIAT, kterému Ferrari patří. Červené barvy tak spolehlivě fungují jako poznávací znamení.

I v nejlevnější třídě jsou kožené sedačky

První zcela soukromý dopravce vysokorychlostních spojů na evropských kolejích se zaměřil pouze na nejlukrativnější dálkové tratě. Společnost NTV zatím provozuje vlaky na trati mezi Milánem, Římem a Neapolí. Mimochodem – vlaky nezajíždějí na milánské hlavní nádraží Centrale, ale končí ve stanici Porta Garibaldi a navíc stojí ve stanici Milano Rogoredo. Později by mělo dojít k rozšíření vozby do celkem devíti významných italských měst. V budoucnu by jednotky NTV měly jezdit na dvou trasách. První má vést z Turína přes Milán, Boloňu, Florencii, Řím a Neapol do Salerna a druhá z Benátek přes Boloňu a Florencii do Říma.

Železniční společnost NTV má zatím objednáno 25 vysokorychlostních vlaků a na dalších deset má opci. V jedné jednotce je k dispozici 450 míst k sezení ve třech vozových třídách. Nejlevnější třída je Smart, která nabízí 288 míst, Prima, což je obdoba naší 1. třídy, poskytne 143 míst, a nejluxusnější Club má pouze 19 míst. I nejlevnější třída však disponuje sedadly vyrobenými z pravé kůže. Společnost se zaměřila, oproti italské státní železniční společnosti Trenitalia, na co nejvyšší kvalitu služeb. A tak zákazníkům nabízí v rámci ceny jízdenky například připojení wi-fi či sledování televize nebo filmů.

Zajistí přepravu zavazadel z vlaku až do domu

V první třídě a luxusní třídě Club je na požádání zajištěna donáška jídel a nápojů na místo, neboť vysokorychlostní jednotka Italo nemá jídelní vůz. A tak jídlo a pití připravuje vlakový personál ve speciálně určeném oddílu. V první třídě se nachází i jeden „klidový“ vůz s názvem Relax, kde je například zakázáno používat mobilní telefony. Vysokorychlostní vlaky mají doprovázet minimálně pětičlenné vlakové posádky v čele s vedoucím „manažerem vlaku“. Posádka vlak doprovází celou cestu bez střídání z výchozí až do cílové stanice.



DRAVEC. Na vysokorychlostní tratě vyrazil poprvé v Evropě soukromník. Dopravce Nuovo Trasporto Viaggiatori již objednal 25 vlaků od firmy Alstom, přičemž na dalších 10 má opci. Jako poznávací znamení zvolil výraznou červenou barvu. FOTO NTV (5x)



Nejlevnější vozová třída Smart vůbec nepůsobí laciným dojmem.



Z celkových 450 míst v jednotce připadá 143 na 1. třídu zvanou Prima.



Nejluxusnější třídou je Club – ve vlaku je v ní pouze 19 míst.

V místech, kde vlaky zastavují nebo budou v budoucnu zastavovat, zřizuje společnost NTV vlastní zákaznická centra s názvem Casa Italo. Ta mají sloužit nejen jako čekárny, ale zároveň jako pokladny a místa pro podávání informací. NTV má i vlastní telefonické zákaznické centrum s názvem Hallo Italo, kde by mělo pracovat výhledově až osmdesát zaměstnanců, kteří mají nabízet služby po telefonu. Společnost NTV nabízí rovněž přepravu cestovních zavazadel z domu do domu. V cílových stanicích je mimo to nabízen pronájem osobních automobilů. Stálí zákazníci, podobně jako v letecké dopravě, mohou za své cesty sbírat body, které jim při dalších cestách ušetří část jízdného.

Letos počítají s milionem a půl zákazníků

Vlaky Italo (cena jedné jednotky se pohybuje kolem 30 milionů eur) procházely testy během celého loňského roku. Vysokorychlostní Italo může dosáhnout cestovní rychlosti 360 km/h (nejvyšší možná rychlost je 400 km/h), v samotné Itálii ale jednotky jezdí maximální rychlostí 300 km/h. Jednotka je kloubově spojená a jeden podvozek tak slouží pro dva vozy. Toto řešení snižuje hmotnost soupravy a opotřebení železniční infrastruktury. Na druhou stranu má tu nevýhodu, že vlak nejde rozpojit. Motory jsou v jednotce rovnoměrně rozmístěny v každém z vozů, což zaručuje cestujícím tišší jízdu.

Údržba všech vysokorychlostních vlaků se vykonává v depu Nola, které se nachází na odbočné trati Salerno – Caserta, asi 35 kilometrů od koncové sta-



Vedení společnosti NTV kladě důraz na rychlost a pohodlí pro zákazníka.

nice Napoli Centrale. Údržbu po dobu třiceti let společnost NTV sjednala s firmou Alstom. Vlaky jsou proto vybaveny počítačovým systémem Alstom Traincenter, který průběžně informuje o stavu jednotky, takže ještě před příjezdem do depa je možno určit přesný postup údržbářských a opravářských prací. V budoucnu je plánována výstavba druhého depa na severu Itálie.

Jízdenky si lze objednat na webových stránkách společnosti. Ceny jsou v průměru o něco nižší než u italského státního dopravce Trenitalia, ale není tomu úplně ve všech případech. Jen letos by mělo být vlaky Italo přepraveno více než jeden a půl milionu zákazníků, přičemž toto číslo by mělo do tří let vzrůst minimálně třikrát. Společnost NTV v budoucnu počítá i s využitím vysokorychlostních vlaků do zahraničí. Mělo by se jednat o spojení Itálie s německým Mnichovem přes Švýcarsko nebo Rakousko a některé spoje by mohly zajíždět až do Vídně.

STANISLAV HÁJEK
Podle Eisenbahn-Revue

Saská infrastruktura přibírá koleje i proud

Už letos vyjedou první elektrické vlaky mezi saskými městy Reichenbach a Plavno. Umožní to jedna z velkých investic do infrastruktury v blízkosti našich hranic. Tou další je přestavba tratě na severozápadním okraji Drážďan, která umožní oddělení dálkové a příměstské dopravy.

Oddělí koleje pro regionální a dálkové spoje

Na kolejích mezi stanicemi Dresden-Neustadt a Coswig panuje v současnosti čilý stavební ruch. Tou další je přibližně 13 kilometrů dlouhým úseku vzniknou vždy dvě koleje pro S-Bahn a pro dálkovou dopravu včetně vlaků ICE ve směru do Lipska. Tím dojde k menšímu narušování pravidelnosti vlaků a bude možno zavést kratší intervaly. Rozsáhlá stavební činnost byla rozdělena do více fází, přesto si vyžádala zavedení náhradní autobusové dopravy. „V současné době probíha-

jí naplno práce v Radebeulu mezi stanicemi Ost a West. Na nově oddělených kolejích pro S-Bahn jsme již začali s pokládáním šterkového lože,“ uvedl vedoucí projektu Klaus Riedel. Z Radebeulu West ve směru na Coswig bude nad vyloučenou kolejí demontováno trolejové vedení a položí se kabely. Následně začne demolice jednotlivých mostů.



Elektrifikován byl i největší cihlový most na světě.

FOTO DB

Do roku 2014 má být hotová celá trať S-Bahnu mezi Radebeulem Ost a konečnou stanicí Meißen Triebischtal, o dva roky později pak také návazný úsek mezi Radebeulem Ost a nádražím Dresden-Neustadt. To se již proměnilo ve velké staveniště. Zmodernizují se zde nejen koleje, ale současně také nástupiště a podchod.

Monumentální most je už pod proudem

Správce infrastruktury Deutsche Bahn rovněž zahájil elektrifikaci 73 kilometrů dlouhého úseku mezi Reichenbachem a Hofem. Ten se nachází na více než 150 let staré železniční magistralé spojující Norimberk s Lipskem. Trolejové vedení vyroste nad téměř 170 kilometry kolejí, ponesou ho tři tisíce trakčních sloupů. Kvůli výšce drátů se zřídí minimálně devět nových silničních mostů a také podchodů. Nezbytnými stavební-

mi úpravami projdou také další mosty a některá nádraží.

Oříškem byl monumentální Göltzschtalbrücke. Největší cihlový most na světě překonává ve výšce 78 metrů údolí říčky Göltzsch. Je dlouhý 574 metrů, jeho projektanti se nechali inspirovat římskými akvadukty. Horní strana mostu již byla osazena železobetonovou nosnou konstrukcí, do které stavbaři zapustili základy trakčních sloupů. Stavební práce probíhaly za provozu, vlaky ale mohly využívat pouze jednu kolej. Most, který tvoří celkem 26 milionů cihel, leží na úseku mezi Reichenbachem a Herlasgrünem. Jeho elektrifikace byla dokončena jako první, v závěru března již bylo trakční vedení pod proudem. Nyní se těžiště prací přesunulo mezi Herlasgrün a Plavno. Již od nového jízdního řádu lze očekávat zkrácení jízdních dob osobních i nákladních vlaků.

PAVEL TESAŘ
S využitím informací DB

KRÁTCE

SLOVENSKO

Modernizace koridoru u Trenčína se odkládá

Ministr dopravy Ján Počiatek připustil, že modernizace 5. koridoru v úseku Zlatovce – Trenčín se odloží na neurčito. Rekonstrukce tratě na 160 km/h se s největší pravděpodobností v tomto programovém období EU už nestihne. Důvodem jsou vleklé soudní spory mezi uchazeči, žaloba vůči rozhodnutí Úřadu pro veřejné obstarávání nebo změny v projektové dokumentaci během soutěže. Mluvčí správce infrastruktury ale ujišťuje, že ŽSR mají připravené další dva úseky tratě k realizaci, aby evropské peníze nepropadly.

FRANCIE

Čekání na verdikt k německému holdingu

Nový francouzský ministr pro dopravu a námořní hospodářství Frédéric Cuvillier bude muset řešit otázku možného holdingu na železnici. Dnes je doprava provozována společností SNCF, zatímco vlastníkem infrastruktury je RFF (nádraží ale patří většinou SNCF). Během předvolební kampaně se nově zvolený prezident Holland k tomuto tématu nevyjádřil, zdroje blízké jeho spolupracovníkům ale říkají, že Francie je tomuto řešení nakloněna. Politici však vyčkávají na judikát Soudního dvora EU, který se má vyjádřit k holdingu Deutsche Bahn.

EVROPSKÁ UNIE

Brusel nedá peníze na širokorozchodnou trať

Evropská komise nepomůže při financování prodloužení širokorozchodné tratě z Ruska až do Vídně napříč Slovenskem. Pro Brusel je podstatně důležitější investovat do tratí tradičního evropského rozchodu (1 435 mm). Slovenské ministerstvo dopravy přitom s podporou z evropských fondů počítalo. V současnosti se náklady na výstavbu kolejí širokého rozchodu (1 520 mm) odhadují na osm miliard eur (200 miliard korun).

AUSTRÁLIE

Vznikne společnost jen pro příměstské vlaky

V australském státě Nový Jižní Wales má proběhnout největší reorganizace na železnici za posledních dvacet let. Aspoň to tvrdí tamní ministryně dopravy Gladys Berejiklian. V příštím roce a půl se společnost RailCorp rozdělí na dvě, přičemž Sydney Trains převezme příměstskou dopravu a NSW Trains dálkové a regionální spoje. Vláda doufá, že nové uspořádání lépe vyhoví různým potřebám zákazníků. „Společnost RailCorp se snažila nabídnout všechno pro každého a neuspěla v tom,“ vysvětlila ministryně.

DOMINIKÁNSKÁ REPUBLIKA

Vrátí se do země železnice pro cestující?

Již dlouho se obyvatelé a návštěvníci Dominikánské republiky nemohou svést vlakem. Úzkokolejky, které jsou ještě dnes v provozu, slouží pro přepravu cukrové třtiny. Nyní se ale vláda obrátila na soukromou společnost z Francie, aby zde vybudovala železnici s osobní dopravou. Projekt má stát 1,8 miliardy dolarů, z nichž miliardu zaplatí francouzská strana. Trať má spojit Santiago se Santo Domingem. Další trať z přístavu Rio Haina do Santo Dominga bude sloužit nákladní dopravě. Pokud dojde k realizaci projektu, pak by tratě měly být postaveny během pěti let.

NĚMECKO

Počty drážních zaměstnanců rostou

Od roku 1994 snižovala společnost Deutsche Bahn kvůli reformě železnice počet svých zaměstnanců. Postupně odešlo 150 tisíc lidí! V roce 2011 se tento trend zastavil, počet zaměstnanců vzrostl asi o 4 tisíce, z toho 1 600 v údržbě a 1 600 v osobní dopravě. Růst se očekává i v letošním a příštím roce, kdy má u DB vzniknout 10 tisíc, resp. 15 tisíc nových pracovních míst. Potom by DB měly po celém světě 296 tisíc zaměstnanců. Jejich věkové složení však není ideální, protože 42 procent je starších 50 let. **(gak, mez, acrí, sh)**



VŠEDNÍ DEN. V Kořenově už není takový provoz jako dříve. FOTO VÁCLAV RUBEŠ (2x)



V polovině 80. let byla Abtova ozubnice ještě na výhybkách. FOTO M. NAVRÁTIL



ATRAKCE. Rakušanka v čele mimořádných vlaků přilákala své obdivovatele.

Když se řekne Kořenov, vybaví se vám zubačka a Kalamita

Je tomu právě 110 let, co začal železniční provoz v Kořenově, tehdy Grünthalu. Nejstrmější trať u nás byla postavena jako mezinárodní, vedla totiž z Rakousko-Uherska do německého Slezska. Po druhé světové válce byl provoz přes státní hranici přerušen, aby se sem vrátil teprve před třemi lety.

První vlak z německé strany přijel do Kořenova 1. června 1902, zatímco z české strany 30. června 1902. Samotná stavba tratě na našem území, tedy z Tanvaldu přes Polubný do Kořenova, trvala údajně 850 pracovních dní, což lze vzhledem k počtu a délce mostů i tunelů obdivovat.

Kdysi bývalo v kořenovské stanici velmi živo. Denně přijížděl z dnešní stanice

Jelenia Góra (tehdy Hirschberg) jeden nákladní vlak s uhlím o hmotnosti kolem 800 tun. Posunovací záloha jednak dělila tento vlak, aby se dal po částech svážet do Tanvaldu, anebo řadila prázdné vozy nebo vozy s dřívím pro papírny pro odvoz do Pruska. Vyvážely se i průmyslové výrobky, hlavně textil a sklo. Prostorné budovy kořenovské stanice sloužily dopravě, celní službě i skladům.

V místní lokomotivní rotundě dýmaly společně stroje české i pruské. Díky silnému provozu byl ve dvacátých letech minulého století provoz elektrizován, ale pouze na německém úseku.

Tragická nehoda z léta 1945

Po druhé světové válce byla trať na dlouhé desítky let přerušena před státní hranicí a všechny vlaky z Tanvaldu tak končily v Kořenově. V roce 1959 se na základě mezistátní dohody hranice posunula (Československo získalo část Slezska za řekou Jizerou), takže o čtyři roky později mohly vlaky ČSD zajižďet až do zastávky Harrachov. Teprve v létě 2009 se podařilo obnovit koleje na polské území do stanice Szklarska Poręba Góna, kam dnes jezdí spoje dopravce Viamont Regio.

Trať do Kořenova je nejstrmější na našem území a vede až do výšky kolem 700 m n. m. Proto byla postavena jako ozubnicová. To jí zaslouženě – spolu

s krásnou okolní přírodou – přináší zájem turistů z široka daleka, ale současně i určitá technická omezení a problémy. Nejtragičtějším důkazem toho bylo neštěstí v létě 1945, kdy posádka německé parní lokomotivy řady 38 nezvládla prudké klesání. Při jízdě 932 m dlouhým tunelem se lokomotiva rozjela z kolejí a zřítíla se z vysokého náspu nad Dolním Polubným. Posádka zahynula a stroj v nepřístupném místě ležel ještě několik let, než byl rozřezán a odvezen. Dnes tu již několik měsíců jezdí nové motorové jednotky Českých drah od firmy Stadler, které i díky výkonným motorům náročný terén v pohodě zvládají.

Nostalgie podle Chytilové

Za zmínku také stojí, že se na této trati natáčel dnes již klasický film s železničářskou tematikou Kalamita s Bolkem Polívkou a Dášou Bláhovou režisérky Věry Chytilové. Záběry z filmu, který se

OSLAVY VÝROČÍ

Ve dnech 6.–8. července proběhnou oslavy 110 let zubačky Tanvald – Kořenov a Jizerské železnice Kořenov – Szklarska Poręba. Pojedou tu zvláštní osobní vlaky, a to na českém i polském úseku tratě. Organizátoři slibují ozubnicové lokomotivy T 426.001 a T 426.003, parní lokomotivu 354.195 a motorový vůz M 240.056. Centrem oslav bude Kořenov, kde uvidíte výstavu historických automobilů, vojenské techniky, vystoupení tanečních souborů či divadelní představení. Budete mít i možnost svézt se koňským povozem či historickým autobusem.

natáčel na přelomu 70. a 80. let, nám prozrazují, že před třiceti lety tu panoval daleko větší provoz než dnes (i co do počtů zaměstnanců). Příroda je tu ale stále krásná, v zimě jako v létě. Během sezony se tu navíc koná řada nostalgických akcí, které pořádají nadšenci a dobrovolníci z Železniční společnosti Tanvald (www.zubacka.cz). Pokud se chcete dozvědět o této trati víc, navštivte Muzeum ozubnicové dráhy v Kořenově.

JAN DVOŘÁK, PETR HORÁLEK

INZERCE

**CD 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

**Slovensko**

Orava, Námestovo – hotel Studnička **

2–4lůžkové pokoje s vlastním soc. zař., TV, výhledem na přehradu, většina pokojů má balkon.
Cena od 3 360 Kč/os. zahrnuje: pobyt na 7 nocí s polopenzí, vstup k venkovnímu bazénu, 1x solnou jeskyni, transfer od/k žst.

**Kypr**

Limassol – 55+

PODZIMNÍ TERMÍNY V PRODEJIIII
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 – Týden uvolňujících masáží, termín: 1. 7.–22. 7. 2012. Lastová cena: 7 910 Kč/os., dítě do 12 let (bez procedur) zdarma (max. 2 děti), ubytování ve dvoulůžkových pokojích s vlast. soc. zařízením, TV/SAT, wi-fi, telefon.
Cena zahrnuje: 7 nocí, 7x polopenzi – snídaní a večeří formou bufetu, aromaterapeutickou masáž celého těla, zad a šíje, uvolňující masáž krční páteře, reflexní masáž plosky nohy, 2x slatinný obklad zad, volný vstup do fitness a wellness.

**Česká republika**

Penzion Pohoda – Všemily u Jetřichovic

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

**Česká republika**

Lázně Mšené

VÍKEND ŽELEZNICE
Ubytování v lázeňském domě v pokojích s vlast. soc. zařízením, TV.
Cena: 2 827 Kč, 2 noci.
Cena zahrnuje: 2x polopenzi, 1x medovou masáž, 1x magnesiovou koupel, 1x zábal zad – včelí vosk, 1x parafínový zábal rukou.

**Španělsko**

Costa Brava – pro seniory 55+ (podzimní termíny)

Cena: 12 500 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: 20. 9.–27. 9. 2012 a 4. 10.–11. 10. 2012

Fotbal u nás nevypadá jako v Okresním přeboru

Každý si čistí hlavu od pracovních problémů po svém. V české kotlině se jako velmi populární způsob ujal fotbal. Mezi nadšené fanoušky tohoto sportu patří i pražský komandující Jaroslav Jirásek, který ve volném čase chodí na hřiště jako delegát Fotbalové asociace ČR. Když to není oficiální, píská i zápasy jako rozhodčí v rodných Sedlčanech.

Víte, kdo je fotbalový delegát? To je člověk, který hodnotí výkony rozhodčích a klasifikuje je pomocí speciálních známek. A právě touto činností, vlastně koníčkem, se zabývá Jaroslav Jirásek, který jinak pracuje jako komandující Českých drah. Kdysi pískal fotbalová utkání jako rozhodčí, pak toho ale musel ze zdravotních důvodů zanechat. Někdy si i zahraje fotbal jen tak pro radost a občas se na přátelských utkáních – tam, kde výsledek sice může být pro někoho důležitý, ale nemá vliv na postup v žádném žebříčku – „vrátí“ do role rozhodčího.

U filmu se lidé chtějí hlavně bavit
Nabízí se srovnání s populárním seriálem Okresní přebor, ze kterého nedávno vznikl i film. „Ten film se moc nezakládá na realitě, dost se v něm přehrává, ale chápu, že jde o uměleckou licenci. Lidé se chtějí bavit a k tomu je ten film především určen,“ říká Jaroslav Jirásek. „Musím ale uznat, že třeba fotbaloví fanoušci a diváci jsou ve filmu vykresleni poměrně věrně. Samotná realita okresních přeborů je ale poněkud někde jinde. Tohle prostředí důvěrně znám, takže vím, o čem mluvím. Odpískal jsem a nakonec i odehrál stovky zápasů,“ komentuje film. Podle Jaroslava Jiráska by se fotbal na okresní a krajské úrovni měl více podporovat. „Ne všichni přece hrají první nebo druhou ligu, to je opravdu pro pár nejnadanějších lidí. Takoví obyčejní kluci dovedou leckdy zahrát perfektní technický fotbal, umějí dobré přihrávky, a co je nejdůležitější – za každé situace o sobě na hřišti vědí. Myslím, že právě na fotbalu je to jeden z nejdůležitějších momentů, samozřejmě včetně perfektní týmové hry. Primadony dovedou fotbal s dobrou technikou dokonale pokazit, o tom jsem přesvědčen a znám to i z praxe.“

Vzorem mu jsou Jan Koler a Pavel Nedvěd
Když byl ještě Jaroslav Jirásek aktivním fotbalistou, hrál jako obránce. Jeho vzorem byl nizozemský Ronald Koeman. „Z našich hráčů jsem si oblíbil Jana Koleru, který nikdy nezapomněl, odkud pochází. I teď hraje okresní přebor za svou rodnou vesnici ve Smetanově Lhotě. Z dalších hráčů bych chtěl vyzdvihnout Pavla Nedvěda, který svou velkou pílí vyzrál ve hráče světové kvality a bylo mi ho velice líto, když si zbytečnou



NA HŘIŠTI. Fotbal patří neodmyslitelně k životu pražského komandujícího Jaroslava Jiráska.

FOTO AUTOR (2x)

chybou nechal utéct finále Ligy mistrů,“ vyznává se komandující Jirásek. Co se týče rozhodčích, na prvním místě u nich musí být nestrannost. „Správný rozhodčí musí znát pravidla fotbalu jako malou násobilku a být i velice dobře fyzicky vybaven. Je velký rozdíl, když se přestupky proti pravidlům posuzují z velké vzdálenosti nebo z bezprostřední blízkosti. Jestliže jste blízko dění hry a ještě umíte správně do pískaly fouknout, máte u hráčů vždy vyhráno. Setkal jsem se i s ženami jako rozhodčími, ale na tato utkání se vždy dívám tak trochu jinak, protože ženy nejsou tak vý-

bušné jako muži a hráči se k nim chovají vždy s úctou. Myslím, že by ale většina žen nějaké vypjatější utkání nezvládla, i když existují výjimky jako například naše Dagmar Damková, která je velmi uznávanou rozhodčí i v zahraničí,“ říká.

Obsazení musí sedět na hřišti i ve vlaku
Když chodí Jaroslav Jirásek na fotbal jako delegát, ovlivňuje přes hodnocení rozhodčích zpětně práci ostatních. Na pražském hlavním nádraží už jako komandující určuje činnosti svým kolegům naopak dopředu. „Naše práce, kte-

rou vykonáváme ve dvanáctihodinových turnusech, spočívá především v obsazování vlakových posádek na určené vlaky, které musí přesně sedět a musí být bezchybné. Musíme umět plánovat nejen běžné turnusové služby, ale také náhrady za ně v případě dovolených či nemoci. A mimo to předáváme například informace o přepravách imobilních cestujících tak, aby naše posádky přesně věděly, kdy a kde bude nastupovat člověk na vozíku. Souhrnně řečeno – jde o pečlivou kancelářskou práci u počítače, kde záleží hodně na detailech, podobně jako při fotbalové hře.“

MARTIN HARÁK

JAROSLAV JIRÁSEK
Na železnici přišel po absolvování železniční průmyslovky v České Třebové v roce 1979 do funkce průvodčího vlaků osobní dopravy ve stanici Praha hlavní nádraží. Po vojenské základní službě začal v roce 1982 jezdit jako průvodčí nákladních vlaků, později jako vlakvedoucí na osobních vlcích na lokální dráze Sedlčany – Olbramovice. Od roku 2009 pracuje na komandu vlakových čet v Regionálním centru vlakového doprovodu na pražském hlavním nádraží, kde plánuje turnusové služby vlakovým četám. V roce 1993 se stal fotbalovým rozhodčím ve Středočeském kraji. Ze zdravotních důvodů toho musel zanechat, ale od roku 2005 je delegátem Fotbalové asociace ČR. Ve volném čase stále hraje fotbal, i když jen při přátelských utkáních. V rodných Sedlčanech jako neoficiální rozhodčí píská kamarádům i zápasy.



V KANCELÁŘI. V práci odpovídá za to, že všechny turnusy budou obsazené.

KŘÍŽOVKA

Ramón Gómez de la Serna (1888–1963) – španělský spisovatel: NEJVÍCE SÍLY POTŘEBUJE NEMOCNÝ ... (dokončení v tajence).

POMŮCKA: BONA REMO	VÝNOS Z ULOŽENÝCH PENEŽ	NESERVÍROVÁN	OVINOUTI	STAHOVACÍ ZÁCLONA	ŘÍMSKY 49	PŘEDLOŽKA	NEPRIZNÁVAT	NAPODOBENINA	ITALSKÁ SOPKA	SPZ OLOMOUCE	POTŘÍT TUKEM	PRŮKAZY	ZAOBLENÉ	NÁDOBA NA BENZIN	TI DRUZÍ	ZNOJ
ZIMNÍ MĚSÍC				CHEMICKÁ ZNAČKA INDIA		PĚNIVÝ MOK PROTI				SLOVENSKÁ PŘEDLOŽKA			KOPNUTÍ			
ŠPANĚLSKY VESLO				SKRBLÍK PATŘÍČÍ EVO						SPZ MOSTU POLYAMID VLÁKNO			SOUHLAS OKOVAT			
POLSKÉ MĚSTO					PSANÍ HULÁKAT					NACHÝLIT VYCHOVATELKA						
TAJENKA															NĚMECKÝ KVĚTEN	VÝRAZ POCHOPENÍ
	TŘETÍ PÁD SKLONOVÁNÍ POPEVEK					AMERICKÝ FILMOVÝ HEREC (POMÁDA)							OSMI- VESUICE			
ZAŠIVANÁ						SPZ RAKOVNÍKA			JMÉNO HUDEBNÍKA VÁCLAVA BÁRTY				STÁT USA			
SPOJKA				ZNAČKA ABTESLY		NÁZEV PLANETKY			PRODLOUŽENÉ BOČNÍ ZDI (ARCHIT)				UMĚLECKÉ TROJICE			

AUTOR PETR HAJNÍŠ

POŠTA

Kuželkářské klání pro Břetu Demela
Letošní šestnáctý a sedmnáctý květen patřil v kuželně v České Třebové Memoriálu Břetislava Demela. Letos se tu konal již čtvrtý ročník. Sportovního klání se zúčastnilo na 90 soutěžících, z čehož bylo 84 železničářů. Ostatní startovali mimo soutěž. Některé hvězdy z minulých ročníků jsme zde letos neviděli, ale tato skutečnost neubrala nic na úrovni. V mužích zvítězil Libor Kiš z Krajského centra osobní dopravy Olomouc se 612 kuželkami. Ten samý počet kuzelek spadl také Rudolfu Hofmanovi ze Správy dopravní cesty Ústí nad Labem, avšak jeho dorážka byla slabší, a tak obsadil druhé místo. Třetí s 575 kuželkami byl Antonín Příhoda z Depa kolejových vozidel Olomouc. Mezi ženami nejvíce nakoulela Třebovačka Eva Sedláková – 551 kuzelek. Důchodkyně ČD Eliška Dokoupilová shodila 542 kuzelek. O dvanáct méně dala druhá Bedřiška Šrotová ze SŽDC Olomouc. Josefě Fiedlové z PJ Trutnov popadalo 487 kuzelek. Jsem velice rád, že do soutěže se opět aktivně zapojili i kolegové z prezidia Federace strojvůdců, jmenovitě viceprezident Petr Čechák, Vladislav Pouzar a Jiří Šafařík, kteří svou bojovností a nesmírnou snahou uspět byli příkladem všem ostatním. Poděkování patří i starostovi města Česká Třebová Jaroslavu Zedníkovi, řediteli PJ Cargo Česká Třebová Miloši Mazurovi a vrchnímu přednostovi DKV Česká Třebová Jiřímu Slezákovi, kteří tuto akci podpořili. Všem těm, kteří letos přijeli, děkuji za účast na tomto podniku, který není jen sportovním svátkem kuželkářů, ale především vzpomínkou na tragicky zesnulého Břetu Demela, strojvedoucího a kolegu kuželkáře. Velké díky samozřejmě patří také těm kolegům, kteří se 14. května v železniční stanici Moravany zúčastnili pietní vzpomínky.

JIRÍ ŘÍHA

Jiří Šuba je opravdový profil
Posílám pochvalu na pana Jiřího Šubu z Kontaktního centra Českých drah. Vydátně mi pomohl při zajišťování jízdenek na SC Pendolino. Zavolal jsem na linku Kontaktního centra a pan Šuba mi názorně vysvětlil, jak se vybírá jízdenka, a pak ještě zajistil nákup přes telefon. Chci vyzdvihnout jeho profesionalitu, vstřícnost a pohodu, se kterou se mi věnoval po celou dobu telefonátu. Opravdový profil!

PAVEL MATĚJČÍEK



Ve dnech 14. až 27. dubna se další skupina 12 studentů a pedagogického doprovodu Střední školy České Velenice zúčastnila výměnné stáže v partnerské Střední odborné škole železniční v Košicích v rámci programu EU Leonardo da Vinci – Mobilita. V jejím průběhu studenti vykonávali praktické činnosti u největšího slovenského železničního dopravce ZSSK, a to v Lokomotivním depu Košice (opravy lokomotiv), v Napájecí stanici Košice-Južná trieda (provoz a údržba elektrického napájení železničních tratí) a dále u společnosti Betamont Košice – sekce sdělovací a zabezpečovací techniky (montáž optických kabelů). Ve volném čase si studenti prohlédli technické muzeum, zoologickou zahradu a letiště. Zúčastnili se také turnaje v nohejbalu a badmintonu. Velmi zajímavá byla návštěva největšího slovenského překladiště zboží v Čiernej nad Tisou těsně u hranic s Ukrajinou. Výměnný pobyt přinesl studentům ověření teoretických znalostí v praxi, cennou pracovní zkušenost i bližší poznání kultury a zvyků našich nejbližších sousedů.

MIROSLAV KŘÍŽ

Dopisy jsou redakčně upraveny a kráceny.



ATMOSFÉRA ORIENTU. Na náměstí Registán ve městě Samarkand, které patří mezi památky UNESCO, na vás dýchne kouzlo Střední Asie, jako byste se ocitli v pohádce z Tisíce a jedné noci.

FOTO AUTOR (6x)

Středoasijský Uzbekistán navazuje na perské i mongolské tradice

Nevím, co se komu vybaví, když se řekne Uzbekistán. Možná tyrkysové kopule staletí starých staveb a nekonečná poušť. To je ovšem pravda jen částečně. Uzbekistán je uchvacující země plná kontrastů, a to nejenom v architektuře starých památek, ale také v přírodě, kultuře i politice. Stačí nasednout do letadla nebo do vlaku a přesvědčit se o tom.

Již několik tisíc let se v tomto obrovitém kotli, ohraničeném na jihu a východě hřebeny hor, na západě Kaspickým mořem a na severu širošířmi kazašskými stepmi, míchají národy, jazyky i kultury. Území protínala přes dva tisíce let legendární Hedvábná stezka. Působili zde významní učenci středověku jako Avicenna, Chajjámí nebo Rúdákí a bohatla města s pohádkovými jmény. Zde se mezi řekami Amudarja a Syrdarja usídlili potomci Peršanů a Mongolů, kteří se smísili s turkickými kočovníky, přijali jejich jazyk a jméno (podle vládce Oz Beg chána, vládl 1313–1340) a svébytně navázali na to nejlepší z perských kulturních tradic.

Bez pozvání to nepůjde

Jedinou komplikací před cestou je získat pozvání, potvrzené tamějším ministerstvem zahraničí. To vám za poplatek 40 eur zařídí akreditovaná uzbeká cestovní kancelář. V žádosti vyznačíte jako místo vyzvednutí víza například mezinárodní letiště v Taškentu a tam ho po příletu za 60 dolarů (na 14 dní) do pasu obdržíte. Z Prahy do Taškentu trvá cesta pouhých sedm hodin. Cestovat se dá pochopitelně i vlakem, nejlépe přes Moskvu za čtyři a půl dne (jeden přestup, 5 285 km) – v tomto případě ale budete potřebovat i tranzitní víza Běloruska, Ruska a Kazachstánu.

Vysokorychlostní Talgo

Železničních tratí má Uzbekistán 3 950 kilometrů, z nichž jen 620 je elektrifikovaných. Vlakovou loď Uzbekských drah (www.uzrailway.uz) je expres provozovaný pod názvem Afrosiyob mezi Taškentem a Samarkandem. Jedná se o vysokorychlostní jednotku Talgo 250 od španělské firmy Patentes Talgo, která urazí 343 kilometrů mezi oběma městy za 2 hodiny a 10 minut. Místy sviští i rychlostí 220 km/h. Vlak odjíždí denně z Taškentu v 8.00 h ráno a v 17.00 h se vrací zpět ze Samarkandu. Jízdenka stojí od 45 tisíc sumů (315 korun) v turistické třídě přes 66 tisíc sumů (442 korun) v business třídě po 88 tisíc sumů (616 korun) ve VIP oddílu. O něco pomalejší a také výrazně levnější jsou další expresy na této hlavní lince: Registon a Nasaf ujedou vzdálenost Taškent–Samarkand za tři a půl hodiny a expres Šark dorazí



Rezavé lodě připomínají, že tu místo pouště bývalo Aralské moře.



Vlakové čtyř Uzbekských drah působí profesionálním dojmem.



Tradičně oblečené ženy v Gižduvanu čekají ve frontě na chléb.



Expres Afrosiyob jezdí mezi hlavním městem Taškentem a Samarkandem.

do 605 km vzdálené Buchary za šest a půl hodiny.

Rybářské bárky v poušti

V hlavním městě Karakalpacké autonomní republiky Nukus určitě navštívíte muzeum I. V. Savitského (přezdívané Louvre pouště), nedaleké středověké pohřebiště Mizdachen s ruinami pevnosti Gajur Kala a 220 kilometrů vzdálený Moynak, bývalý přístav u Aralského moře. Díky gigantickému zavlažování vodami z řeky Amudarja již Aral prakticky vyschl a nekonečný rozměr této ekologické katastrofy připomínají rezivějící rybářské bárky v poušti, bývalém dně kdysi čtvrtého největšího jezera na světě. Chiva je památkovou rezervace UNESCO a procházka pevností Ičan Kala s chanskými paláci, harémy, medresami a mešitami s minarety, mezi nimiž vyniká minaret Kalta minor (Nedokončený), je nezapomenutelná. Podobně velkolepá je i Buchara, další z měst zapsaných na seznam UNESCO. Před nádherou minaretu Poi Kaljan se sklonil i Čingischán a nezničil ho. Z nespočtu velkolepých staveb pak upoutá především mauzoleum Samani-

dů z 9. století, které je skutečným divem architektury. Severně od Buchary stojí za návštěvu letní palác bucharských emírů Sitoraj Mochi Chosa (Hvězda podobná měsíci), kaňon Sarmišsoj, kde je do černých břidlic vyryto na 5 tisíc petroglyfů z doby bronzové (3 000 př. n. l.), a posvátná Nurota, město založené v roce 327 př. n. l. Alexandrem Makedonským.

Korán na jelení kůži

O nádheře Samarkandu již bylo napsáno mnoho a ocenilo to i UNESCO zápisem na Seznam světového kulturního dědictví. Ovšem dokud nestojíte na náměstí Registán a nevidíte všechnu tu krásu na vlastní oči, neuvěříte. Navštívit můžete mimo jiné památky i hrob Timura v mauzoleu Gur emir a jedinečnou Ulugbekovu observatoř z poloviny 15. století. Přes sedlo Tachta Karača (1 700 m n. m.) je to 70 kilometrů do města Šachrisabs, také počteného zápisem na seznam UNESCO. Tam jsou k vidění zbytky kolosálního Timurova paláce Oksaraj (Bílý palác) a několik komplexů církevních staveb ze 14. a 15. století.

PŘEDSTAVUJEME UZBEKISTÁN

Tato země leží ve vnitrozemí Střední Asie a sousedí s Afghánistánem, Kazachstánem, Kyrgyzstánem, Tádžikistánem a Turkmenistánem. Jedná se o nejlidnatější zemi v regionu. Na rozloze 447 400 km² žije 30 milionů obyvatel, z nichž je třetina mladší 14 let. Převážnou část populace (přes 80 procent) tvoří Uzbekové, menšinami jsou Rusové (5,5 procenta), Tádžikové (5 procenta), Kazaši (3 procenta), Karakalpakové (2,5 procenta) a Tataři (1,5 procenta). Země je čtvrtým největším producentem a druhým největším vývozcem bavlny na světě, je také významným producentem zlata, zemního plynu, uhlí, mědi, oleje, stříbra a uranu.

(Osmana) a do Uzbekistánu ho přivezl ve 14. století Timur z Basry.

A protože láska prochází žaludkem, můžete se připravit na to, že si v Uzbekistánu pochutnáte. Nebylo jediné jídlo, ať již polévka hlavní chod, salát nebo zákusky, které by nám nechutnalo. Národním jídlem s množstvím regionál-



NÁDRAŽÍ NAVOIY. Rychlíková stanice na trase mezi Taškentem a Bucharou.

Hlavní město Taškent bylo několikrát zničeno zemětřesením, přesto se zde zachovalo několik památek, které byste neměli minout. Je to především medresa Moji Muborak z 16. století na náměstí Khasht Imam. Uvnitř najdete jeden z nejstarších dochovaných koránů na světě. Byl napsán na jelení kůži už v 7. století za třetího chalífy Utmána

ních obměn je plov, jehož základními ingrediencemi jsou ale vždy ryby a hovězí nebo skopové maso. Plov si kupodivu nejlépe vychutnáte, pokud ho jíte rukama. Chcete cvik, místní vás to ovšem rádi naučí. Oblibu tohoto pokrmu vystihuje také místní přísloví: „Máš-li peníze, pak jez plov. Nemáš-li peníze, tím více jez plov.“

ROMAN ŠULC