Železničář

ČÍSLO 17 | ROČNÍK XIX — ČTRNÁCTIDENÍK SKUPINY ČESKÉ DRÁHY — 30. SRPNA 2012 | CENA 12 KČ

FOTO MICHAL MÁLEK

Sedm českých Railjetů startuje v prosinci 2014

Dlouho diskutovaný nákup jednotek Siemens Viaggio Comfort, které jsou známé pod obchodním názvem ÖBB Railjet, se stává realitou. Během následujících dvou let dodá Siemens Českým drahám sedm jednotek, které budou v prosinci 2014 nasazeny na komfortní spojení Prahy, Brna, Vídně a Grazu (Štýrského Hradce) jako společný produkt ÖBB a ČD.

Geneze kauzy

Červen 2011
České dráhy oznamují záměr uzavřít smlouvu se společností Siemens na dodávku jednotek Railjet v Informačním systému veřejných zakázek a Úředním věstníku EU.

Červenec 2011
Na základě stížnosti společnosti Škoda Transportation šetří postup Českých drah při pořizování jednotek Railjet Úřad pro ochranu hospodářské soutěže.

Září 2011
Úřad pro ochranu hospodářské soutěže potvrzuje, že České dráhy postupovaly při pořizování jednotek Railjet plně v souladu se zákonem a stížnost společnosti Škoda Transportation nebyla oprávněná. V reakci na toto rozhodnutí a zrušení předběžného opatření ze strany Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže uzavírají České dráhy smlouvu na dodávku jednotek Railjet se společností Siemens.

Březen 2012
V návaznosti na dodatečné požadavky zahraničních partnerských železnic sjednávají České dráhy částečnou modifikaci jednotek Railjet. České dráhy jsou přitom opět zcela transparentní a oznamují svůj záměr předem v Informačním systému veřejných zakázek a Úředním věstníku EU.

Srpen 2012
Dozorčí rada Českých drah uděluje souhlas k uzavření smlouvy o spolupráci mezi Českými drahami a rakouskými drahami ÖBB při provozu jednotek Railjet na trase Praha – Brno – Vídeň – Graz a schvaluje vydání pokynu k zahájení výroby jednotek Railjet určených pro tuto trasu.

Jméno Railjet se začalo v souvislosti s českým národním dopravcem skloňovat ve všech pádech již loni v létě. Smlouvu na dodávku jednotek Railjet, kterou České dráhy uzavřely se společností Siemens, šetřil i Úřad při ochranu hospodářské soutěže. Ten nakonec konstatoval, že České dráhy postupovaly při pořizování jednotek Railjet plně v souladu se zákonem a pořízení jednotek představuje pro České dráhy mimořádně výhodnou obchodní příležitost.

Předcházela složitá mezinárodní jednání

Přestože kontrakt byl uzavřen již v září 2011, nad pořízením moderních vlaků visel otazník v podobě dohod se sousedními železnicemi o jejich nasazení v mezinárodní dopravě. Smlouva se společností Siemens proto obsahovala i možnost jednotky neodebrat v případě, že nedojde k dohodě s partnerskými železnicemi.

KOMFORT. Tato vozidla mají jezdit v roce 2014 i v Česku. FOTO MICHAL MÁLEK (2x)

Zatímco s rakouskými drahami ÖBB bylo brzy podepsáno memorandum o spolupráci na trase Praha – Brno – Vídeň – Graz (Štýrský Hradec), jednání s německým národním dopravcem Deutsche Bahn o provozu na trase z Prahy do Německa se ukázala složitější.

České dráhy ve snaze vyjít vstříc nově vzneseným požadavkům německého partnera v březnu 2012 částečně modifikovaly dodávku tak, že namísto 16 sedmivozových jednotek (112 vagonů) mělo být dodáno 15 jednotek v konfiguraci 8 osmivozových a 7 sedmivozových jednotek (tj. celkem 113 vagonů) s vyšší sedačkovou kapacitou, lepší ekonomickou využitelností pro České dráhy, a to vše při nižší ceně jednotek přepočtené na jednu sedačku. Přesto nakonec nebyla dohoda s Deutsche Bahn uzavřena.

Railjet představuje prestižní obchodní značku

Už se zdálo, že se čeští a moravští cestující Railjetů nedočkají. Koncem léta však byla jednání vedená za České dráhy náměstkem generálního ředitele pro obchod a marketing Miroslavem Šebeňou zdárně dokončena. Připomeňme, že Railjety, které byly do České republiky nabídnuty, tvořily původně součást podstatně větší objednávky rakouských drah ÖBB na 67 jednotek. Rakouský dopravce se ale rozhodl posledních 16 jednotek neodebrat.

Ve čtvrtek 16. srpna 2012 dozorčí rada Českých drah odsouhlasila uzavření smlouvy s ÖBB o společném provozu jednotek s obchodní značkou Railjet na trase Praha – Brno – Vídeň – Graz, a tak mohl být vydán pokyn k zahájení výroby jednotek podle kontraktu se společností Siemens ze září 2011. První série Railjetů obsahuje sedm kusů sedmivozových jednotek, o případné výrobě zbývajících osmi jednotek z kontraktu bude rozhodnuto nejpozději do poloviny příštího roku. Harmonogram dodávek je naplánován tak, aby všech sedm jednotek mohlo být nasazeno od prosince 2014 (jízdní řád 2015). Předpokládá se vedení sedmi párů mezinárodních vlaků z Prahy přes 1. koridor do Brna, Břeclavi a Vídně do Grazu, a to ve dvouhodinovém taktu. V okrajových časových polohách je možné nasazení jednotek na zkrácených ramenech Praha – Brno či Brno – Vídeň.

Partnerská smlouva s ÖBB umožňuje využití zavedené a prestižní obchodní značky Railjet v celé trase vlaku. Stejně jako Railjety ÖBB budou i jednotky ČD disponovat kromě 1. a 2. vozové třídy i prémiovými sedadly a cestující budou moci využít restauračního oddílu a baru v bistrovoze či dětský koutek vybavený kinem. Samozřejmostí je klimatizace, tlakotěsnost jednotek s volně průchozími přechody mezi vozy, elektrické zásuvky ve všech třídách, prostor pro přepravu větších zavazadel a jízdních kol i bezbariérovost pro tělesně postižené.

VÁCLAV RUBEŠ

Co už dokážou pokladny v rukách vlakové čety

V minulém čísle Železničáře jsme na tomto místě přinesli článek o nových softwarových funkcích přenosných osobních pokladen (POP). Po jeho zveřejnění jsme byli upozorněni na některé nepřesnosti a omyly. Z tohoto důvodu brzy připravíme podrobný článek na stejné téma. Přesto již nyní upozorňujeme na následující skutečnosti.

Co se týče on-line plateb, cestující mohou ve vlaku již nyní uhradit částku za jízdní doklad bezhotovostně pomocí elektronické peněženky na In-kartě. O možnost zaplatit klasickou bankovní kartou na zařízení POP se ČD zatím intenzivně zajímají. Předávání aktuálních zpráv o výlukách a mimořádnostech do POP se plánuje zavést do konce roku. Prodej místenek prostřednictvím POP je zatím ve fázi námětu a probíhá analýza možnosti její realizace. Za případné potíže se čtenářům omlouváme. **(red)**

Před deseti lety jsme bojovali s velkou vodou

Říká se, že voda umí být větším škůdcem než oheň. A prý není nic horšího, než sledovat postup vody přibližující se k vašemu městu a domu s vědomím, že katastrofu nelze odvrátit. Podobné pocity se nás zmocňovaly v srpnu 2002, kdy Česká republika bojovala se záplavami, které v novodobé, tedy statistiky podchycené historii neměly obdoby.

Na krušné dny vzpomíná zaměstnanec Českých drah Radko Friml, který dnes pracuje na Odboru provozu osobní dopravy. V úterý 13. srpna před deseti lety opustil budovu Generálního ředitelství ČD kolem 11. hodiny dopoledne. Potom diskutoval s vršovickými strojmistry možnou pomoc ve věci salonních vozů. Hrozilo totiž zaplavení remízy v Bubnech a vozy se musely rychle odtáhnout do bezpečí. Okolo 13. hodiny dostal motorovou lokomotivu 742.293, se kterou dojel do stanice Prahy-Bubny. S kolegy z pražského depa Josefy Urbanem, Šílem a Chvalovským postupně vyvezl 12 ohrožených salonních vozů.

Pražský Karlín se v srpnu 2002 ocitl několik metrů pod hladinou. FOTO AUTOR

→ Pokračování na straně 2

Nadšenci, kteří oživují historická vozidla

Lidé z Nadace Okřídlené kolo věnují volný čas záchraně parních lokomotiv i vozů.

STRANA 2

Letní zamyšlení nad pěnivým mokem

Výroba tradičního českého nápoje dříve úzce souvisela s rozvojem železniční sítě.

STRANA 4

Duševní rovnováha je výhodou i v práci

Jak vypadá vyznavač životní filozofie Hare Krišna? Třeba jako strojvedoucí z lokálních spojů.

STRANA 11

Další vydatná dávka nostalgických výletů

Poradíme vám, kam se během babího léta a podzimu vydat na drážní akce.

VNITŘNÍ DVOUSTRANA 6–7

PRO VÁS

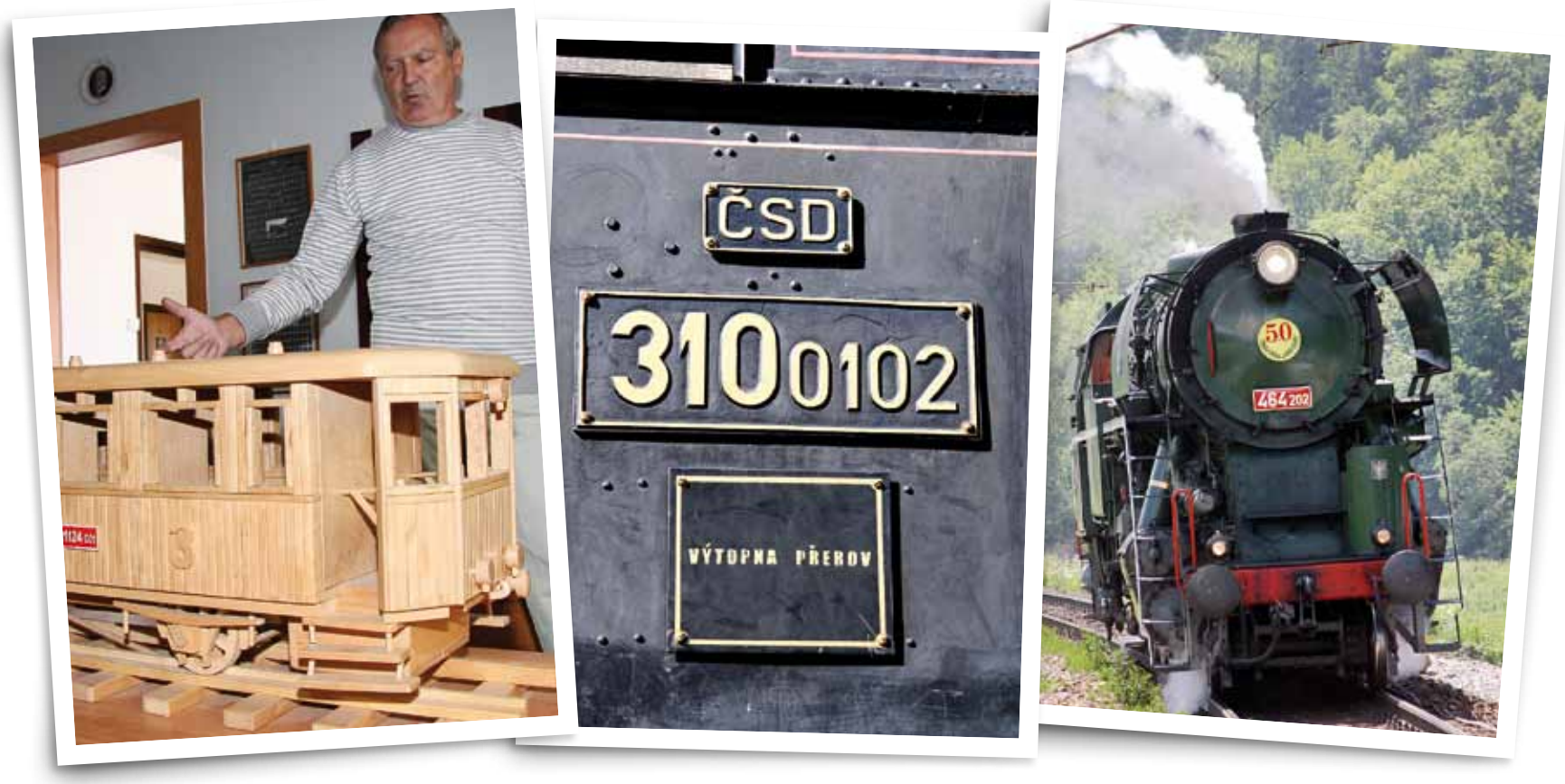
Potvrzení o studiu dětí kvůli jízdním výhodám

Upozorňujeme všechny zaměstnance, kteří uplatňují nárok na jízdní výhody pro děti starší 16 let, na povinnost odevzdat na personální útvar dle své evidence v termínu do 31. října 2012 potvrzení o studiu pro školní rok 2012/2013. Povinnost doložit výše uvedené potvrzení se dotýká všech oprávněných osob (tzn. zaměstnanců, důchodců, zaměstnanců externích společností, pozůstalých), které uplatňují nárok na jízdní výhody pro děti starší 16 let. Pokud nebude potvrzení o studiu doloženo v uvedeném termínu, nárok na jízdní výhody bude dítěti automaticky v příslušném informačním systému odebrán a aplikace železniční průkazka na In-kartě zablokována do 31. srpna 2013. V případě použití této In-karty bude její držitel považován za cestujícího bez platného jízdního dokladu! Při dodatečném doložení potvrzení lze obnovit nárok na jízdní výhody za úhradu manipulačního poplatku 200 korun.

Jestliže dítě studium ukončilo nebo přerušilo, nárok na jízdní výhody zaniká. V tomto případě je povinností oprávněné osoby tuto skutečnost neprodleně nahlásit na personálním útvaru dle své evidence. Při ukončení ZŠ, SŠ nejpozději do 31. srpna příslušného roku za předpokladu, že dítě neuzavře před tímto datem pracovní poměr. V případě ukončení VŠ nárok na jízdní výhody zaniká okamžitě, přičemž za ukončení VŠ se považuje vykonání závěrečné zkoušky, nikoli promoce. V případě přerušení studia je možné zažádat o úschovu jízdních výhod a při opětovném zahájení studia lze po předložení příslušného potvrzení vydat z úschovy bez poplatku. Pokud oprávněná osoba neoznámí ukončení či přerušení studia dítěte, jedná se dle předpisu ČD Ok 10 o zneužití jízdních výhod s následkem odnětí jízdních výhod minimálně na jeden rok oprávněné osobě i všem rodinným příslušníkům.

FOTO MARTIN NAVRÁTIL

Děti, které dosáhnou věku 16 let do ukončení prolongace 2013 (do 28. února 2013), dokládají potvrzení o studiu do 31. října 2012. Děti, které dosáhnou věku 16 let po ukončení prolongace 2013 (od 1. března 2013 dále), doloží potvrzení o studiu až v září/říjnu 2013 (potvrzení o studiu na školní rok 2013/2014). U dětí zaměstnanců jsou potvrzení v evidenci personálních útvarů příslušných organizačních složek. U dětí důchodců a pozůstalých jsou potvrzení v evidenci pracovišť center personálních služeb – evidenčních center jízdních výhod. Důchodce a pozůstalý doloží na uvedená pracoviště potvrzení osobně, doporučenou poštou či v elektronické podobě naskenované e-mailem. Upozorňujeme, že je nezbytné na potvrzení o studiu dětí u důchodců a pozůstalých uvést jméno a příjmení oprávněné osoby i datum narození. **(šp)**



ZÁSLUŽNÁ ČINNOST. Členové Nadace Okřídlené kolo – včetně ředitele Josefa Tomečka (vlevo) – vracejí do provozu historická vozidla. Vedle přerovského nádraží z jejich iniciativy vznikl pomník připomínající železniční minulost v kraji (uprostřed). Aktuálně usilují o znovuzprovoznění lokomotivy Rosnička. FOTO **AUTOR (2x), MICHAL MÁLEK**

Lidé, kteří zachraňují naše železniční dědictví

K organizacím, které vedle Českých drah mají největší zásluhy na obnově historických vozidel, patří Nadace Okřídlené kolo. Železniční nadšenci, mezi které patří řada zaměstnanců ČD, opravují historické lokomotivy a přispívají k popularizaci dráhy. Nezapomínají přitom ani na charitu.

Přesně před deseti lety oslovili zaměstnanci bývalého přerovského lokomotivního depa tehdejšího poslance Miroslava Kapouna, zda by mohl nějak pomoci při opravě parní lokomotivy řady 475.1142. Tomuto historickému stroji skončila platnost kotelních zkoušek a krásná lokomotiva, která nese přezdívku Šlechtična, se tak stala neprovozuschopnou. Miroslav Kapoun se spojil se svým bývalým kolegou Josefem Tomečkem, se kterým začínal v polovině šedesátých let jezdit na „párách" jako strojvedoucí, a po nějaké době vznikla Nadace Okřídlené kolo, která si dala do vínku záchranu vzácných železničních vozidel.

Posláním nadace je získávání finančních i nefinančních prostředků pro opravy a údržbu historických železničních kolejových vozidel, drážních staveb a jejich zařízení a vybavení. „Jde především o vozidla a stavby ve vlastnictví Českých drah a Národního technického muzea, ale i jiných drážních i nedrážních subjektů," říká ředitel nadace Josef Tomeček. „Naším prvním počinem byla rekonstrukce a zprovoznění světového unikátu, parního motorového vozu M 124.001, železničářské veřejnosti známého spíše pod názvem Komarek. Dalším krokem bylo získání domu v Kojetínské ulici v Přerově, kde je nejen sídlo nadace, ale i malá výstavní galerie vztahující se k historii železnice."

Muzeum v Přerově

Roku 2008 vzniká před přerovským nádražím takzvaná „miniželeznice", kterou představuje skutečná parní lokomotiva 310.0102 s dobovým služebním vozem řady D. „Historická souprava je vystavena na pomníku v malém parčíku vedle nádražní budovy, kde připomíná bohatou historii zdejšího železničního uzlu. O něco později jsme za účinné podpory SŽDC a ve shodě s Olomouckým krajem a Magistrátem města Olomouce iniciovali záměr vzniku tamního železničního muzea. Pod odborným dohledem Národního technického muzea byla vytvořena základní studie, v první etapě se zaměříme na historickou železniční infrastrukturu a motorové vozy."

V poslední době je pro nadaci prioritou záchrana parní lokomotivy 464.202 zvané Rosnička. Josef Tomeček připomíná, že se jedná o opravdu vzácný exponát, který byl, podobně jako parní vůz Komarek, vyroben v počtu pouhých dvou kusů. „V roce 1974 byla jedna z těchto dvou lokomotiv předána do sbírek Národního technického muzea. V osmdesátých letech ji převzalo do své péče tehdejší Lokomotivní depo ČD Olomouc, kde byla po náročné opravě v červnu 1993 zprovozněna. V roce 2009 ale skončila životnost lokomotivního kotle, a je tak zapotřebí jeho rozsáhlá renovace," říká ředitel nadace Tomeček. Náklady na všechny potřebné práce budou hrazeny i díky vyhlášené sbírce.

Keramické mašinky pomáhají

Nadace Okřídlené kolo mimo jiné spolupracuje s Unií nestátních neziskových organizací v rámci Olomouckého kraje a Československou obcí legionářskou. Podporuje neziskové organizace pečující o zdravotně postižené děti se zájmem o železnici a její historii. „Jsme v úzkém spojení s TyfloCentrem v Olomouci a občanským sdružením Most k životu v Přerově. Pro tato občanská sdružení jsou existenční podmínky od letošního ledna velmi tvrdé, protože přestala dostávat část dotací. Rozhodli jsme se proto, že zdravotně handicapované děti podpoříme tím, že od nich budeme odebírat jejich výrobky z keramiky. Jde především o velmi vkusné parní mašinky v různých velikostech, které používáme jako prezentační předměty naší nadace," vysvětluje ředitel Tomeček.

Oslavy v Lipníku nad Bečvou

Nadace Okřídlené kolo letos chystá dvě důležité akce, obě v Lipníku nad Bečvou. Půjde o oslavu 170 let Ferdinandky, která se koná v sobotu 15. září. Zájemci se mohou těšit na parní vlaky v úseku Přerov – Lipník nad Bečvou – Hranice na Moravě, na prohlídku Jezernického viaduktu a tunelu ve Slavíči. Druhou akcí v Lipníku nad Bečvou bude výstava grafických děl s železniční tematikou od známého grafika a malíře Jiřího Boudy. Výstava má vernisáž 19. října, pro veřejnost se otevře následující den. Pro příští rok nadace zamýšlí vytvoření reprezentativní historické železniční soupravy. Scházejí především osobní a rychlíkové vozy. Proto nadace plánuje společně s Českými drahami sehnat a sestavit kompletní soupravu z prvních let existence ČSD. **MARTIN HARÁK**

POMOZTE ZACHRÁNIT ROSNIČKU

Nadace vyhlásila v listopadu 2009 pod patronací přítele železniční historie, televizního moderátora Václava Žmolíka, veřejnou sbírku na opravu a zprovoznění parní lokomotivy 464.202, která je známá pod názvem Rosnička. Na opravu této lokomotivy je nutné sehnat částku okolo tří milionů korun, proto byla vyhlášena veřejná sbírka jak na účet u ČSOB, tak i pomocí dárcovských DMS. Sbírka prostřednictvím DMS sice 31. srpna 2012 končí, stále lze ale posílat peníze na bankovní účet **215592525/0300** u ČSOB Přerov.

Před deseti lety jsme společně bojovali s velkou vodou

→ Pokračování ze strany 1

Konvoj salonních vozů nejdříve doputoval přes Libeň a Vršovice na Odstavné nádraží jih. Lokomotiva se třemi vozy společně s cisternou nafty pokračovaly přes hlavní nádraží do libeňského depa, které posloužilo jako definitivní úkryt. Odtud už mohly být spolu s dalšími přistaveny na objednaný zvláštní vlak k akci Nádraží Evropa. Ten vyjížděl hned o dva dny později z Prahy do hraničního trojmezí u Zhořelce. To už byla budova Generálního ředitelství ČD zcela evakuována, a proto Radko Friml nastoupil na náhradní pracoviště do 5. patra v Dlážděné ulici. To je jeden z tisíců příběhů těch dnů. Naštěstí se šťastným koncem.

Vlak místo metra i autobusů

Jinde takové štěstí neměli. Jak vlna záplav putovala s Vltavou od jihu k severu, postupně se v zápiscích dispečerů měnily traťové úseky, případně uzly, které byly v lepším případě dočasně nesjízdné, v horším poškozené. Mezi desítkami poškozených úseků byly například tak významné jako Praha – Kralupy, Mělník – – Ústí nad Labem. V Praze záhy začala dráha plnit další klíčovou roli.

Ve středu 14. srpna přestalo jezdit mezi centrem Prahy a pátou městskou částí metro, a tak ve spolupráci se společností ROPID zavedly České dráhy mezi Smíchovem a hlavním nádražím kyvadlovou dopravu. Staré, avšak stále spolehlivě sloužící pantografy nahradily silně poškozenou podzemní dráhu na několik měsíců. Podobné to bylo třeba v Ústí nad Labem. Tady se v těch nejhorších dnech kyvadlové vlaky mezi Střekovem a západem a mezi západem a severem staly jedinou spojnicí obou labských břehů. Zaměstnanci všech složek drah museli zvládat stovky nových nečekaných problémů.

VŠUDE ŘEKA. Tam, kde dříve jezdila auta, se dostaly jen lodě. FOTO **AUTOR**

Ústí pod Labem

„Po mostě nad kalnou labskou vodou vozy převážely dokonce pečivo z pekárny nebo svatebčany ze Střekova do obřadní síně, byl tam i speciální vlak pro nemocné," vzpomíná na obtíže své služby Václav Rubeš, dnes reportér Železničáře, tehdy výpravčí na ústeckém hlavním nádraží. To tehdy klidně mohlo nést tabuli s názvem Ústí pod Labem. Odbavovací hala byla totálně zatopena. Hladina řeky se tu zastavila na 11,9 metrech, přičemž normální maximální stav činí 3,5 metru. Příběhů z mokrého srpna před deseti lety si v těchto dnech přečtete mnoho. Tyto řádky nechť jsou skromným poděkováním všem, kteří tehdy v boji s nezvládnutelným živlem nejen na železnici pomáhali. Srpnové povodně si v České republice vzaly 17 životů a čtvrt milionu obyvatel vyhnaly z domovů. Celkové škody ve výši 73 miliard přesáhly bilanci povodní v roce 1997. **MARTIN NAVRÁTIL**

Každý by si měl vážit práce i zaměstnavatele

K čemu by nám byl vlak, kdyby ho neměl kdo řídit a kdo v něm obsloužit cestující? K čemu by byla nádraží, kdyby v nich nepracoval personál? Ano, zaměstnanci jsou duší a samou podstatou fungování každé společnosti. Personalistika proto hraje v Českých drahách klíčovou roli.

Každý zaměstnanec Českých drah jistě přemýšlí o tom, jak se vyvíjí společnost, ve které pracuje. Strategickou otázkou pro něj jistě je, zda si udrží práci, jaké benefity využije, jak se bude vyvíjet železniční trh v liberalizujícím se prostředí. A jak činnost společnosti ovlivní blížící se krajské a senátní volby. Na tyto problémy a některé další jsme se ptali Pavla Švagra, náměstka generálního ředitele ČD pro personální záležitosti.

Lze očekávat změny ve vrcholovém managementu ČD v souvislosti s výsledky podzimních senátních a komunálních voleb? Troufnete si v hrubých rysech odhadnout jaké? Může to v krajním případě nabourat desetileté smlouvy s kraji?
Zajímavá otázka. Jakou souvislost má personální obsazení vrcholového managementu Českých drah s tím, kdo bude hejtmanem či hejtmankou? Odborné a politické věci se už musíme konečně naučit rozlišovat. Přece lidé ve vedoucích funkcích v naší společnosti musí mít odbornost, respekt okolí a důvěru podřízených. To považuji za jeden ze základních předpokladů našeho dalšího rozvoje. Všechno ostatní jsou spekulace, které většinou jen zdržují od práce. Takže osobně v souvislosti s krajskými volbami žádné změny v managementu nečekám.

A co se týká desetiletých smluv, ve zkratce mám čtyři argumenty. Zaprvé – – železnice je strategický dopravní segment, a to jak z hlediska nákladní železniční dopravy, tak i osobní dopravy. Zadruhé – přes všechny sliby politiků bude ještě dlouho trvat, než budeme mít silniční síť kapacitní a dobudovanou a v dobrém stavu. Zatřetí – čeká nás další harmonizace nákladů mezi silnicí a železnicí a ta bude v neprospěch silnic. Začtvrté – jako zákazník očekávám, že se v osobní železniční dopravě bude neustále zvyšovat kvalita a komfort.

Co z toho vyplývá? Jednak to, že osobní železniční doprava je i do budoucna perspektivní. Kdyby nebyla, tak se přece u nás neetablují další železniční dopravci. Ale také to, že chceme-li zákazníky, pak se musí investovat právě do vyšší kvality a kultury cestování. Takovéto investice mají dlouhodobou návratnost a aby bylo možné je splácet, potřebujete jistotu v podobě dlouhodobých smluv. Čili závěr: Ten, kdo naboural dnes platné dlouhodobé smlouvy a ukončí je před jejich vypršením, může mít pouze dva úmysly – buď najít jiného dopravce a ne České dráhy, nebo zákazníky ze železnice převést tak trochu násilně a z hlediska střednědobé budoucnosti koncepčně špatně na silnice.

Může se v důsledku výsledků voleb změnit kurz Českých drah?
Je jasné, že téma krajských voleb je společensky zajímavé, ale opravdu nemá cenu spekulovat. Skutečně dávám důraz na odbornost a schopnost naše koncepční záměry vysvětlit. Politici musí znát naše představy, a to jak ti celostátní, tak i regionální. Na druhou stranu je jasné, že vedení krajů rozhoduje o existenci řady železničních tratí.

Pokud by se omezil provoz, znamenalo by to další propouštění?
Je přece jasné, že pokud bude klesat rozsah našich výkonů v osobní dopravě, tak musí logicky klesat i počet našich zaměstnanců. Platí to ale i naopak: poroste-li poptávka po naší osobní dopravě, pak nejenže bude zaměstnanost u nás stabilní, ale budeme další zaměstnance v nejrůznějších profesích potřebovat. Musím ještě dodat, že každá firma se snaží zvyšovat svoji produktivitu práce. S tím je obvykle spojena i úspora pracovních sil. To je ale normální a přirozený stav v každé firmě. Myslím, že naši zaměstnanci ale v současné době velmi dobře vnímají, že jsme z hlediska zaměstnanosti poměrně stabilní firmou a že případné snižování počtu zaměstnanců v našich jednotkách projednáváme v souladu s kolektivní smlouvou s odborovými organizacemi. A také je třeba otevřeně říci, že naše stávající kolektivní smlouva je k těm, kteří nás z důvodů své nadbytečnosti opouštějí, velmi vstřícná. Ale ještě si neodpustím jednu poznámku. V tuto chvíli máme zhruba 16 tisíc zaměstnanců a z nich je asi tisícovka ve věku do 30 let a přibližně 800 mužů a žen přes 60 let.

Jaký je stav sociálního fondu ČD na letošní rok a jeho čerpání?
Sociální fond ČD na rok 2012 je tvořen ve výši dvou procent ročního objemu nákladů zúčtovaných na mzdy a náhrady mzdy za rok 2011. Finanční prostředky jsou rozpočtovány do sedmi položek, například v podobě příspěvku na kulturní a sportovní akce zaměstnanců, příspěvku na rekreaci a tábory dětí a mládeže, sociální výpomoci atd. Již v měsíci květnu byl vyčerpán finanční rozpočet na dotované rekreace a tábory dětí a mládeže z katalogu ČD travel. Z ostatních položek je stále ještě možné čerpat. Aktuální údaje za pololetí vykazují čerpání sociálního fondu ve výši 30 procent.

ODPOVĚDNOST. Náměstek Pavel Švagr má na starosti personální záležitosti celých Českých drah. FOTO **MICHAL MÁLEK**

Napovíte zaměstnancům nejbližší možný vývoj v oblasti jízdních výhod?
Jízdní výhody jsou zaměstnancům ČD poskytovány na základě „Tarifu jízdného a přepravného pro přepravu zaměstnanců akciové společnosti České dráhy, zaměstnanců státní organizace Správa železniční dopravní cesty, zaměstnanců ministerstva dopravy a Drážního úřadu, podílejících se na zabezpečování a provozování drážní dopravy“, který vydává Ministerstvo dopravy ČR. Z toho plyne, že o jízdních výhodách rozhoduje ministr dopravy. V loňském roce došlo k dohodě mezi ministerstvem, odborovými organizacemi a zástupci zaměstnavatelů o výši prolongační částky. Pro rok 2013 je stanovena takto: 750 korun pro zaměstnance a rodinné příslušníky zaměstnanců a důchodců ČD, 400 korun pro důchodce ČD a děti.

Kdysi jste prohlásil, že zaměstnance považuje za nejcennější majetek firmy. Platí to stále? Změnil na tom něco přetlak na trhu práce? Je dostatek kvalitních odborníků pro železnici? Jak v získávání pomáhá program ČéDés?
K čemu by nám byla lokomotiva bez vyškoleného strojvedoucího? Nebo vagony bez příjemného a prozákaznicky orientovaného vlakového personálu, nebo bez pokladních, kteří se vyznají v potřebách cestujícího, nebo bez dobrých opravářů. Ale nesmím zapomenout ani na administrativní pracovníky, bez kterých by ta naše železniční mozaika také nefungovala. A takto bych mohl jmenovat všechny profese. Pokud je to železničář každým coulem a má svoji odbornost, kvalifikaci a dělá svoji práci, jak má, pak je to opravdu bohatství, které považuji za nejcennější. Přetlak na trhu práce existuje, bezesporu platí, že každý je nahraditelný a měl by si také své práce, ale i zaměstnavatele vážit. To platí obecně u všech firem. Nikdo se tímto odborníkem nenarodí, ale jednak musí mít vlastní píli a musí ho železnice bavit, jednak mu musíme jako firma vytvořit podmínky pro jeho kvalifikační růst. A o tom je také tak trochu ČéDés. Myslím, že vznik tohoto stipendijního programu pro především strojvůdce a další provozní profese byl správný počin. Jinak obecně platí, že stav učňovského školství není dobrý a sehnat dnes mladé kvalitní kluky a holky do našich dělnických profesí není jednoduché.

MARTIN NAVRÁTIL

Rozhovor v plném znění najdete na intranetu ČD.

KAM JET

Mikulovský expres na Pálavské vinobraní

Dne 8. září 2012 vyjede z Brna hl. n. v 9.40 h Mikulovský expres do Mikulova na Pálavské vinobraní. Zpět expres odjíždí ve dvou trasách. Na vinobraních bude tradičně bohatý kulturní program – koncerty, lidová hudba, jarmark, šermíři, samozřejmě víno a burčák. Nástup do vlaku je možný s permanentkou na Pálavské vinobraní v hodnotě 420 korun. Tato permanentka platí zároveň i jako jízdenka ve vlaku (globální cena vstup na vinobraní + doprava). Tarif ČD ani IDS JMK zde neplatí! Prodej permanentky probíhá do 7. září v ČD centru Brno hl. n., lze ji však koupit přímo ve vlaku. Pokud bude chtít někdo cestovat Mikulovským expresem bez permanentky, zaplatí při každém nástupu globální jízdné 100 korun (pouze za dopravu, neplatí pro návštěvu vinobraní). Děti do 12 let a ZTP-P cestují expresem zdarma a mají i vstup na Pálavské vinobraní bez poplatku. Ve vlacích je možná přeprava jízdních kol zdarma.

Za malodráhou KBK se vydejte do Tetína

Ve dnech 15. a 16. září od 10 do 18 h si v obci Tetín připomeneme výročí 50 let od ukončení provozu malodráhy KBK Králův Dvůr – Beroun – Koněprusy (1897–1962). Trať měla rozchod 760 mm a dosahovala délky 13 km. Sloužila především dopravě vápence z četných lomů a spolu s navazujícími systémy menších rozchodů byla názornou ukázkou toho, že kolejová doprava se dříve dokázala dostat prakticky všude. Návštěvníci budou mít příležitost svézt se po původním tělese přímo na úbočí vrchu Damil po dočasně položené trati polní dráhy před tunelem do Modrého lomu. Zde bude promítání tematických materiálů a pro zájemce o geologii a lomařství možnost prohlídek okolních lomů. Akci pořádá obec Tetín spolu se Společností Barbora za podpory jeskyňářských skupin Tetín a Zlatý kůň. Nejbližší železniční stanicí je Beroun, odkud vede na Tetín modrá turistická značka (asi 3 km).

Loutkové představení se vrátí i v září

ProDivadlo ve spolupráci s Českými drahami přidalo představení u hry Nejlokomotivovatější lokomotiva. Pohádku o mašinkách můžete vidět i 19. až 23. září, tentokrát na pražském hlavním nádraží v kulturním sále ve 2. patře Fantovy budovy. Vystoupení pro veřejnost probíhají od 16.30 h, pro školy a školky je lze uspořádat i v 10 h. Na scéně se objeví kromě loutek i modely vláčků LGB. Více na webových stránkách www.prodivadlo.tode.cz. **(hop, mt)**

Výluka ve východních Čechách zúžila první koridor

Bagry, nákladní tatrovky, velké stroje na výměnu kolejových polí a desítky stavebních dělníků. V tomto duchu se nesla významná jednadvacetidenní výluka na konci letních prázdnin na nezmodernizované části 1. železničního koridoru v úseku Brandýs nad Orlicí – Ústí nad Orlicí. Od 11. do 31. srpna se jezdilo (resp. pro některé čtenáře ještě jezdí) jednokolejně a výluka si vyžádala bohužel i řadu nepopulárních opatření. Mezi ně patřilo například spojení vlaků EC 73 a Ex 143 mezi Prahou a Českou Třebovou do jedné soupravy, odklon mezinárodního spoje Avala z Kolína přes Havlíčkův Brod či úplná náhrada regionálních a spěšných vlaků autobusy náhradní dopravy.

OMEZENÍ. Na trati u Ústí nad Orlicí probíhala úprava kolejiště. FOTO **AUTOR**

Rychlíky zastavovaly v Brandýse

Výluka se v úseku Choceň – Ústí nad Orlicí koná každoročně vzhledem k tomu, že úsek neprošel modernizací na koridorové parametry. Navíc jsou tam malé poloměry oblouků a hustý provoz vlaků. „Příprava opatření pro letní dlouhodobou výluku nám dala poměrně zabrat a organizace náhradních spojů nebyla nikterak jednoduchá. Museli jsme pečlivě zvážit, které vlaky zrušíme a které naopak nahradíme autobusovou dopravou. Za zrušené regionální spoje zastavovaly například v Brandýse nad Orlicí rychlíky, byť v odchylné časové poloze, za jiné vlaky jely autobusy. V traťovém úseku se navíc kumulovalo velké množství dálkových a nákladních vlaků, které se v rámci zvýšení propustnosti takzvaně svazkovaly do skupin vždy jedním směrem,“ vysvětluje ředitel KCOD Pardubice Michal Štěpán.

Alternativní doprava musela být zajištěna také u spěšných vlaků spojujících Pardubice s Letohradskem. „Zde jsme zvolili model náhradní autobusové dopravy mezi Chocní a Letohradem, která byla vedena mimo Brandýs a Ústí nad Orlicí. Vysvětlení je jednoduché. Přímější trasou jsme autobusy urychlili a tím jsme mohli zkopírovat přibližnou jízdní dobu spěšného vlaku a zajistit tím přípoje v Chocni jak na Pardubice, tak na opačné straně v Letohradu na Jablonné nad Orlicí a Lichkov, včetně přípojů regionální autobusové dopravy,“ vysvětluje Štěpán.

Práce pro koordinátory z Chocně

Cestujícím byli k ruce po celou dobu výluky koordinátoři v Chocni. Šlo o osobní pokladníky, kteří sloužili směny navíc a zajišťovali nejen v ranní, ale především odpolední dopravní špičce průběžné informace pro cestující Českých drah. „Tito zaměstnanci byli k dispozici našim zákazníkům nejen na nástupištích, ale zároveň v přednádražním prostoru, odkud odjížděly autobusy náhradní dopravy. Současně vytvářeli spojky mezi cestující veřejností a výpravčími SŽDC, se kterými řešili aktuální problémy a operativní změny,“ říká ředitel KCOD a dodává, že žádné vážnější výhrady k této náročné výluce nepřišly. V dálkové dopravě se ovšem cestující museli připravit na zpoždění 10 až 20 minut, občas i déle. Některé vlaky ale jely včas.

České dráhy zajistily kvůli výluce s dostatečným předstihem informační kampaň, která probíhala nejen na internetu, ale také na vývěskách a v novinách. Pochopitelně i vyhledávač dopravních spojení IDOS byl opatřen poznámkou o výluce. Veřejnost byla informována v tom duchu, že pokud si někdo chtěl naplánovat takzvaný ostrý přestup z vlaku na vlak, byl směrován k dostatečné časové rezervě.

MARTIN HARÁK

MIMOŘÁDNOSTI

Hrušovany nad Jevišovkou – Miroslav
23. července
Dopoledne mezi žst. Hrušovany nad Jevišovkou a Miroslav najel nákladní vlak Mn 82623 do lešení, které bylo postaveno pod silničním mostem v průjezdném průřezu traťové koleje v km 105,190. Při pádu lešení byl zraněn dělník, který na něm pracoval. Škoda byla předběžně vyčíslena na 155 tisíc korun.

Aš
24. července
V odpoledních hodinách v obvodu dopravny D3 Aš město se na železničním přejezdu v km 2,215 střetl osobní automobil Honda Accord s osobním vlakem 17214, kterým byla motorová jednotka Regionova 814/914.004. Řidič automobil byl při střetnutí lehce zraněn. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda předběžně činí 200 tisíc korun.

Rychnov nad Kněžnou
25. července
Odpoledne v žst. Rychnov nad Kněžnou vykolejily při posunu tři ložené nákladní vozy řady Eas-u na manipulační koleji číslo 5. Škoda předběžně činí 30 tisíc korun.

Hněvčeves – Hořice v Podkrkonoší
26. července
Dopoledne mezi žst. Hněvčeves a Hořice v Podkrkonoší se na železničním přejezdu v km 25,338 střetla souprava traktoru Zetor 7711 a vleku s osobním vlakem 5504, kterým byla motorová jednotka Regionova 814/914.055. V traktoru byl při střetnutí lehce zraněn řidič a jeho spolujezdec. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 270 tisíc korun.

Křemže – Zlatá Koruna
28. července
V podvečerních hodinách mezi žst. Křemže a Zlatá Koruna najel osobní vlak 8129 na spadlý strom v km 19,470, který spadl na trať po prudké bouři. Při nárazu bylo rozbito čelní sklo u motorového vozu 810.152-9 a došlo k lehkému zranění strojvedoucího. Z cestujících nebyl zraněn nikdo. Škoda byla předběžně vyčíslena na 105 tisíc korun.

Světlá nad Sázavou – Ledeč nad Sázavou
28. července
V podvečerních hodinách mezi žst. Světlá nad Sázavou a Ledeč nad Sázavou najel motorový vůz 810.323-6 osobního vlaku 9268 na spadlý strom v km 33,943, který spadl na trať po prudké bouři. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 100 tisíc korun.

Semily – Košťálov
2. srpna
V nočních hodinách mezi žst. Semily a Košťálov najela motorová jednotka Regionova 814/914.097 osobního vlaku 5417 na spadlý strom v km 101,690. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 120 tisíc korun.

PRAHA-BRANÍK. V minulosti se z praktických důvodů stavěly pivovary co nejblíže nádražím. Přeprava probíhala přirozeně hlavně po železnici. FOTO **AUTOR, PIXMAC**

Letní jízdy a toulky za tradičním pěnivým mokem

K létu neodmyslitelně patří vedro, které v nás vyvolává rostoucí potřebu doplňování tekutin. A který nápoj je v našich končinách automaticky spjatý se zaháněním žízně? No přece pivo! S jeho výrobou i distribucí železnice úzce souvisí, i když dnes už mnohem méně než v minulosti.

Ve světových statistikách najdeme Českou republikou na prvním místě jen minimálně. Stále však držíme rekord ve spotřebě piva na hlavu! „Tekutý chléb“, jak se pivu občas přezdívá, v rozumné míře lidskému zdraví nejen neškodí, ale i prospívá. Podobně jako železnice má tento nápoj svou početnou armádu fanoušků. Tedy nejen těch, kteří si pivo vychutnávají, ale i těch, kteří se o ně do detailu zajímají.

Oblíbený námět pro modeláře

Nečekal bych, že paleta zájmů spojených se zlatavým mokem může být tak široká. Sbírají se pochopitelně lahve, sklenice, etikety, reklamní tabule, veduty (firemní papíry), pivní tácky, ale třeba také sudy, otvíráky na lahve, pípy a další propriety. Nemluvě o pohlednicích a fotkách, které jsou ceněny skoro jako ty s motivem železnice. Modeláři se pak předhánějí ve výrobě co nejexotičtějších mutací pivovarských nákladních vozů. Jelikož jich nemálo produkují modelářské firmy, lze miniaturní vozy „piváky“ také sbírat.

Když už jsme na kolejích u bílých reklamních krasavců řady Lp, ty v měřítku 1 : 1 má ve stavu skoro každá železniční sbírka. Historii vozů mapují některé specializované weby. Internet ostatně nabízí celou sadu zájmových stránek o všem, co se týká piva a pivovarů (např. pivovary.info, pivni.info, pivniobzor.cz). Zvídavý brouzdal tam najde třeba abecední

ŽATEC. Budovy pivovarů vznikaly v architektonicky působivém provedení. Výroba „pěnivého moku“ byla přece pro český národ důležitá. FOTO **ARCHIV AUTORA**

přehled pivovarů v ČR včetně zrušených. Je jasné, že jich není a hlavně nebylo málo – web pivovary.info v době vzniku tohoto článku uváděl přes sedm tisícovek fotografií celkem 774 pivovarů.

Kde leží pivovar hned vedle nádraží

Pivovary a sladovny, jejich stavby a vybavení, jsou samostatnou kapitolou. Hlavně ty starší, průmyslové, jsou většinou mistrovskými památkami industriální architektury a mnohé z nich dnes, pokud ukončily svou výrobu, jsou citlivě přestavovány k jiným účelům. Některé z těchto katedrál sladu a piva jsou neodmyslitelnou dominantou našich nádraží. Typické příklady možná znáte sami: Praha-Braník, Hanušovice, Žatec západ s Dreherovým pivovarem, Olomouc-Nová Ulice (v současnosti z velké části demolováno), Podkováň. Hned čtyři bývalé i současné pivovary leží poblíž kolejí v kolébce piva v Plzni (Prazdroj, G, Světovar, Prior). Jen technické vysvětlení: onen jedinečný vzhled většiny pivovarů a všech sladoven tak odlišný od všech jiných objektů vytvářejí věže či komíny tzv. sladovnických hvozdů, často vybavené rozmanitě tvarovanými větracími „čepicemi“ natáčenými větrem.

Parním vlakem skoro až ke sládkovi

A proč se moderní pivovary budovaly u stanic, je nasnadě. Přísun uhlí, popřípadě surovin a odvoz sudů se moderně děl po kolejích, nejlépe prostřednictvím vlastní vlečky. Uhlí jako topivo v pivovarech nastoupilo teprve v polovině 19. století. V roce 1847 bylo zavedeno vaření parou ve schwarzenberském pivovaru v Libějicích a v Plzni se parní stroj rozsupěl roku 1857. Vlečky, dnes vesměs nevyužité, případně zrušené a snesené, mohou být zajímavým cílem tzv. železničních archeologů. Nabízí se vlečka z Obrnic do mosteckého pivovaru Sedlec, Olomouc, Vesec a mnoho dalších. Do starobrněnského pivovaru na Hlinkách jezdívala parní tramvaj – šlo o poslední otevřenou brněnskou vlečku obsluhovanou parními tramvajemi z roku 1896, odbočka měřila 157 m. Asi nejdelší 6,3km vlečka vede do Ringhofferova pivovaru ve Velkých Popovicích. Provoz na její větší části (od firmy VOG) byl ukončen v březnu 2005 (otevřena byla roku 1902) a ještě roku 2004 se tam jezdilo osobními vlaky v rámci tzv. Dne Kozla.

Ostatně pokud byste zatoužili do některého vyhlášeného pivovaru vjet se vší parádou parním vlakem, vyčkejte například na letošní Dny otevřených dveří do pivovaru Radegast nebo v příštím roce na Postřižinský expres. Slavnosti piva Chodovar v Chodové Plané (unikátní pivovarské sklepy s restaurací vytesané ve skále!) a v Chyši jsou rovněž spojeny s jízdou historických vlaků. K nostalgickým výletům na železnici prostě pivo patří.

MARTIN NAVRÁTIL

INZERCE

Starobylá vodárna
zbrojí parní vlaky i po 124 letech

Je to zřejmě jediná funkční vodárna pro zbrojení parních lokomotiv poháněná vodním samospádem v České republice. Navíc s celoročním provozem. Nachází se přitom na malém horském nádraží u Jeseníka. Kdo ví, kolik cestujících si při pohledu z vlaku uvědomí, jaká to je vzácnost.

FUNGUJE! Zdeněk Štefek názorně demonstruje, že vodárna z 19. století je stále provozuschopná. FOTO **AUTOR (3x)**

Ve stanici Branná na trati mezi Jeseníkem a Šumperkem mají vlaky k dispozici všeho všudy čtyři koleje. Spíše než jejich počet ale zaujme přilehlá funkční vodárna, která už od roku 1888 slouží nejen k doplňování vody pro parní lokomotivy (dnes už jen na nostalgických jízdách), ale současně jako neoficiální muzeum železničního vodárenství, které vzniklo pod záštitou Nadace Okřídlené kolo. O provoz vodárny se starají Zdeněk Štefek a Jaroslav Knop.

„Celý aktivní život jsem pracoval na železnici jako traťmistr v Hanušovicích a později v Olomouci. Již dávno jsem si vyhlédl strážní domek, který je součástí vodárny v Branné. Plánoval jsem, jak se o něj budu v důchodu starat. A povedlo se. I když získat tyto prostory do pronájmu byl takřka heroický výkon a někdy jsem to již chtěl vzdát. Nakonec se ale dobrá věc podařila. Dnes mám objekt pronajatý od Správy železniční dopravní cesty pro takzvané rekreační potřeby," vysvětluje Zdeněk Štefek.

Za starých časů obsloužila dvanáct párů osobáků denně

Původně vodárna v Branné spadala do majetku Depa kolejových vozidel v Olomouci. Depo využívalo do předloňska vodu z vodárny pro chlazení starých motorových vozů řady 831 zvaných Kredenc. Ty jsou dnes ale už vyřazeny z pravidelného provozu. V dřívějších dobách se na této náročné horské trati se značným převýšením, kterou mimochodem proslavil železničářský film Alois Nebel, voda používala jak pro dozbrojování parních lokomotiv, tak pro doplnění vody do chladičů motorových vozů. Motorové a parní lokomotivy dostávaly ve stoupání zabrat, takže vodárna byla více než užitečná.

„Vždyť za plného parního provozu se dozbrojilo až dvanáct párů vlaků denně, a to nepočítám nákladní dopravu. Po vyřazení Kredencí z provozu přestala být pro olomoucké depo vodárna zajímavá. Depu jsem proto navrhl, že se o objekt budu starat sám a zabezpečím, že z něj bude muzeální expozice v provozuschopném stavu a tím bude sloužit pro zbrojení nostalgických parních vlaků," vysvětluje celou anabázi Štefek.

Zvládne i třeskuté mrazy

V Branné se také naposledy před stažením z provozu z důvodu propadlého kotle projela v roce 2009 parní lokomotiva Rosnička, na jejíž opravu pořádá Nadace Okřídlené kolo veřejnou sbírku. „Slezským Semmeringem se ale i tak občas ozve hukot parního stroje a typické syčení páry díky olomouckým parním lokomotivám řad 433.0 a 534.0, které k nám do hor občas vyrážejí na spanilé jízdy. Letos jsme tak obsloužili 19. května parní vlak, který byl vypraven při příležitosti otevření lázeňské sezony v Jeseníku. V čele soupravy jel stroj 534.0, který si při ranní jízdě dobral dvanáct kubíků vody a při cestě zpět večer jich odebral dvacet šest. Žíznivá mašina naši vodárnu takřka z poloviny vycucla, ale proto tady tento historický objekt opečováváme," říká s určitou pýchou v hlase traťmistr ve výslužbě.

Patrně vás zaujme informace, že vodárnu, která nepotřebuje díky samospádu žádná čerpadla a tedy ani elektrickou či parní energii, lze provozovat celoročně, a to i za třeskutých mrazů. Voda se nabírá z přilehlého potoka, který teče i v zimě, byť pomaleji. Pokud nastanou mrazy pod minus pět stupňů, musí se samotný objekt vodárny vytápět pomocí klasických kamen na dříví. A aby byla vodárna vůbec k užitku, musí mít funkční vodní jeřáb. „Původně byly na celé trati všechny vodní jeřáby odstraněny. Potřebný kus do Branné jsem získal jen díky tomu, že jsem jeden vyřazený jeřáb ze železniční stanice Olomouc uschoval v roce 2004 do skladu a o čtyři roky ho nechal převézt do Jeseníků a tam ho nainstalovat," vysvětluje Zdeněk Štefek. O údržbu a propagaci vodárenského muzea se stará Zdeněk Štefek s kolegou Knopem z vlastních zdrojů, protože je to jednoduše baví. **MARTIN HARÁK**

KDYŽ CHCETE JÍT NA PROHLÍDKU

Provozuschopná vodárna poháněná vodním samospádem slouží ve stanici Branná na trati 292 Šumperk – Krnov. Starají se o ni Zdeněk Štefek a Jaroslav Knop. Vedou tu i neoficiální železniční muzeum. Za tímto účelem vydali cyklus pěti pohlednic, které jsou ke koupi jak přímo v muzeu, tak v nedaleké nádražní pokladně. Návštěvu s odborným výkladem o železniční a industriální historii si lze objednat na e-mailové adrese zdstefi@seznam.cz. V případě nouze si lze vypůjčit klíč od vodárny u výpravčího. Doplňující informace si každý může přečíst na vývěsce, která je umístěna na objektu vodárny.

Uvnitř objektu vodárny najdete rozmanité artefakty spojené s železnicí.

Do neoficiálního muzea v Branné se podíváte po předchozí domluvě.

MIMOŘÁDNOSTI

České Budějovice
4. srpna

V podvečerních hodinách mezi žst. České Budějovice a Včelná najel řídicí vůz 80-73.126-9 spěšného vlaku 1939 na spadlý strom v km 113,930. Nikdo nebyl zraněn. Škoda předběžně činí 400 tisíc korun.

Všestary – Hněvčeves
7. srpna

Dopoledne mezi žst. Všestary a Hněvčeves se na železničním přejezdu v km 12,607 střetl traktor Zetor 4011 s osobním vlakem 5504, kterým byla motorová jednotka Regionova 814/914.006. Nikdo nebyl zraněn. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčíslena na 150 tisíc korun.

České Budějovice
8. srpna

Nad ránem mezi žst. České Budějovice a Hluboká nad Vltavou-Zámostí se na železničním přejezdu v km 5,255 střetl osobní automobil Ford Fiesta s rychlíkem 632, v jehož čele byla elektrická lokomotiva 363.130-6. Řidič automobilu byl při střetnutí zraněn. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 200 tisíc korun.

Sychrov – Turnov
10. srpna

Odpoledne mezi žst. Sychrov a Turnov se na železničním přejezdu v km 129,604 střetl traktor Zetor s rychlíkem 991, v jehož čele byl motorový vůz 843.017-5. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 245 tisíc korun.

Rybník
12. srpna

V odpoledních hodinách v žst. Rybník vykolejil osobní vůz řady Btx odjíždějícího osobního vlaku 18811 na výhybce číslo 14. Škoda byla předběžně vyčíslena na 201 tisíc Kč.

Bílina
13. srpna

Ve večerních hodinách v žst. Bílina vykolejila při posunu lokomotiva 742.018-5 přes výkolejku Vk1. Škoda předběžně činí 130 tisíc korun.

Kolín
14. srpna

V ranních hodinách v žst. Kolín se srazila posunující lokomotiva 731.005-5 s lokomotivou 731.054-8 stojícího nákladního vlaku Mn 84230 na staniční koleji číslo 16. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 80 tisíc korun.

Rokycany – Mirošov
15. srpna

Dopoledne mezi žst. Rokycany a Mirošov se na železničním přejezdu v km 0,895 střetl nákladní vlak 87890, v jehož čele byla motorová lokomotiva 742.206-6, s nákladním automobilem DAF s návěsem, který byl nárazem odtlačen a nabourál osobní automobil Škoda Octavia. Nikdo nebyl zraněn. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčíslena na 1 milion 250 tisíc korun. **(MirKo)**

Zajišťujeme parní vlak na Velkou pardubickou

Velkou pardubickou asi netřeba představovat. Proslulý koňský dostih znají skoro po celém světě. Kvůli velkému počtu návštěvníků, kteří se do Pardubic vždy uprostřed října sjíždějí, posilují České dráhy své spoje. V letošním roce se kromě navýšení kapacity běžných vlaků počítá i se zavedením mimořádných spojů z pardubického hlavního nádraží do zastávky Pardubice závodiště. A jako třešnička na dortu vyjede i parní vlak v čele s lokomotivou 475.179.

Dodáváme vozy, lokomotivy i vlakový personál

Letos se po dohodě s organizátorem dostihů stanou České dráhy oficiálním dopravcem na tento významný mezinárodní sportovní podnik. „Součástí železničních spojů na Velkou pardubickou se stane v sobotu 13. října i komerční parní vlak, který zabezpečuje organizátor dostihů. V tomto případě jsme nabídli nejen naše know-how, ale i prodej jízdenek, pečlivě vybraný vlakový doprovod a maximální prezentaci nejen na našem webu, ale i v médiích," říká ředitel pardubického KCOD Michal Štěpán.

Dostihy lákají každoročně desetitisíce návštěvníků. FOTO **MILAN KŘIČEK (2x)**

Parní vlak, který pojede z pražského Masarykova nádraží, bude šestivozový a v soupravě cestující najdou i vůz první třídy a restaurační vůz. Po trase zastaví ještě v Českém Brodě a Kolíně. Z technologických důvodů pojede parní vlak z pardubického hlavního nádraží úvratí do Rosic nad Labem s motorovou lokomotivou, odkud dojede na závodiště opět v čele vlaku parní stroj. Ze železniční zastávky je to na samotné závodiště jen několik minut pěšky.

Parní vlak odjede v sobotu 13. října z pražského Masarykova nádraží v 9.25, následně z Českého Brodu v 10.07 a z Kolína v 10.42 h, aby dorazil na pardubické závodiště okolo půl dvanácté. Zpět se parní lokomotiva se svojí soupravou vydá v 17.08 h a se stejnými zastávkami přijede zpět na Masarykovo nádraží v Praze pár minut po sedmé večerní. Kdo by chtěl odjet až z pardubického hlavního nádraží, tak odtud vlak odjede v 17.24 h.

Snad si fanoušci odpustí jízdu autem

„Myšlenka vypravit parní vlak na Velkou pardubickou je v podstatě návratem k historii. Podobné vlaky byly vypravovány již od prvopočátků Velké pardubické, tedy od konce 19. století, nejen z Prahy, ale dokonce z Vídně, tehdejšího hlavního města rakousko-uherské monarchie. V pozdějších letech se z Prahy vypravovaly třeba i speciální autokary. Po domluvě s Českými drahami se letos vracíme trochu nostalgicky do dob minulých a fanouškům tohoto ušlechtilého sportu nabídneme dopravu do Pardubic v retro stylu," říká Kateřina Nohavová, která pracuje jako tisková mluvčí pardubického závodiště.

Organizátoři věří, že parní vlak pomůže nalákat na dostihy více lidí, kteří si pro tentokrát snad odpustí jízdu autem. Těm, kteří použijí jak standardní vlaky Českých drah, ale pochopitelně i retro parní vlak, tak ještě odpadne starost o parkování. Dostihy navštěvují desetitisíce lidí a někdy je opravdu umění najít nějaké volné místo pro svůj automobil. „Pro návštěvníky dostihů budeme nabízet v parním vlaku zvýhodněné jízdné, nicméně tam nebudou platit žádné slevy či zaměstnanecké karty. To dodávám pro úplnost, aby nedošlo k nějaké mýlce. Prodej jízdenek bude zahájen již 1. září," doplňuje Kateřina Nohavová. **MARTIN HARÁK**

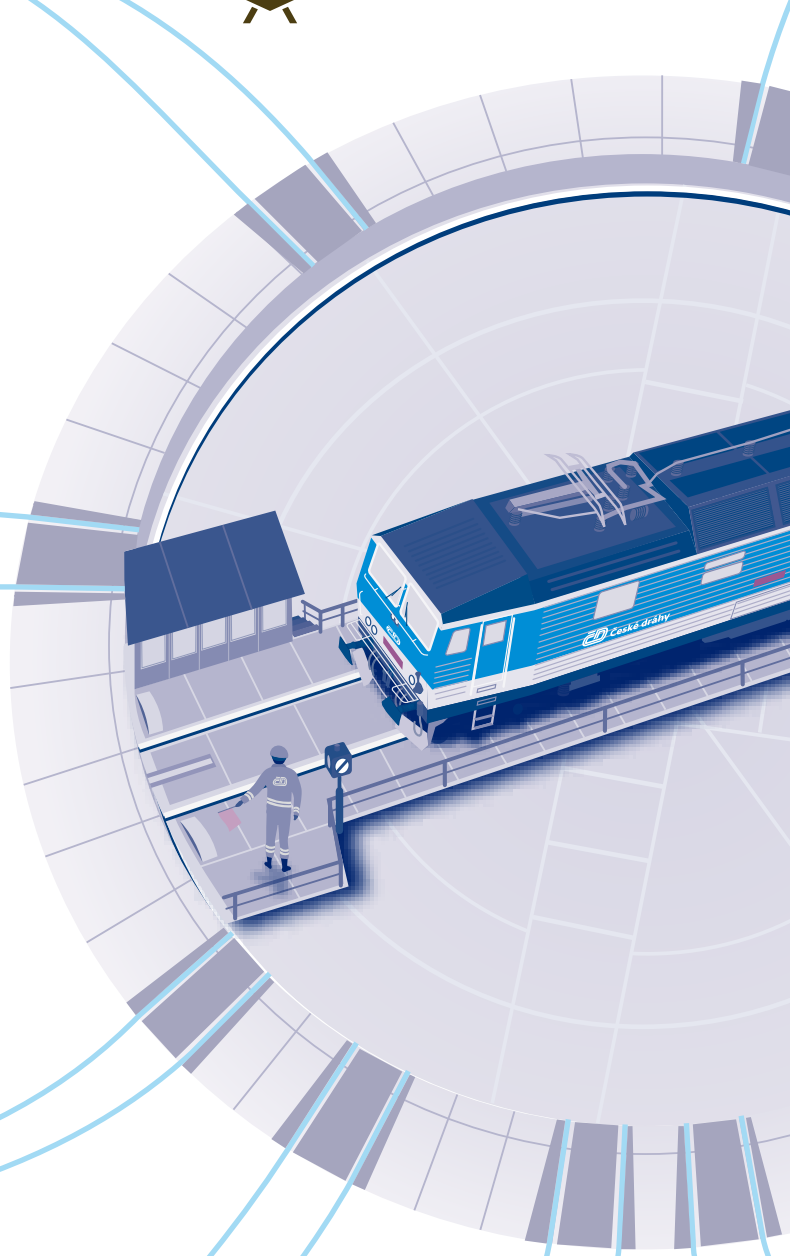
Babí léto a podzim ve znamení Národního dne železnice a nostalgických akcí

Prázdniny skončily a také doba dovolených se pomalu nachýlila. Pokud jste během těchto volných chvil nestihli navštívit některou z mnoha nostalgických jízd, nezoufejte. Také na období babího léta a podzimu mají pro vás České dráhy připravené řadu akcí zaměřených na milovníky železniční historie po celé republice. Jejich středobodem bude Národní den železnice, který letos hostí Brno.

Letos na jaře, v čísle 8, jsme vám na těchto stránkách nabídli přehled nostalgických jízd, které připravily České dráhy prostřednictvím Krajských center osobní dopravy nebo se na nich spolupodílely. Protože tato nostalgická sezona je mimořádně bohatá a podrobný soupis všech akcí by se nám na jednu dvoustranu opravdu nevešel, rozhodli jsme se přehled rozdělit na dvě části. Nyní plníme svůj slib a přinášíme druhou půli seznamu, který opět zahrnuje jízdy vázané k různým událostem a mající společného jmenovatele – vlak vedený historickou lokomotivou. Navíc zde najdete také nejdůležitější informace o největší nadcházející železniční akci – Národním dni železnice 2012. Tento svátek všech železničářů a železničních fandů, který se vztahuje k historickému okamžiku otevření první parostrojní železnice v Anglii 27. září 1825, se tento rok odehraje v Brně. Jestliže se letos vydáte 29. září do moravské metropole, můžete oslavit 187 let a dva dny od doby, kdy železnice začala měnit svět.

Také Muzeum ČD v Lužné u Rakovníka své brány pro letošek ještě zdaleka nezavírá a kromě stabilní otevírací doby láká k návštěvě tematického setkání motorových lokomotiv řad 740 a 742, naplánovaného na 15. a 16. září. Tradiční loučení se sezonou v podobě posledního parního víkendu proběhne v Lužné 13. a 14. října. Pokud chcete zatíž během pozdního léta a podzimu výlet do drážní minulosti, stačí si jen vybrat a vyrazit. Nemusíme vás snad přemlouvat, vždyť svist parní píšťaly je pro obdivovatele drážní historie tou nejpřesvědčivější vábničkou. **VÁCLAV RUBEŠ**

NOSTALGIE



KCOD OLOMOUC

15. září: 170 LET TRATĚ PŘEROV – LIPNÍK NAD BEČVOU

Jízdy nostalgických parních vlaků z Přerova do Lipníka nad Bečvou a Hranic na Moravě (pojede i lokomotiva Kremák 534.0432). Fotografy potěší, že souprava složené z historických vozů typu Rybák s parními stroji v čele i na postrku budou mít fotozastávky na hranickém viaduktu. V Lipníku nad Bečvou proběhne v rámci oslav výstava železniční techniky.

10. listopadu: 12. VÝROČÍ OLOMOUCKÉHO KRAJE

Vznik samosprávního celku připomene jízda parního vlaku v trase Olomouc – – Moravský Beroun.

2. prosince: MIKULÁŠSKÝ VLAK

Tradiční akce olomouckého KCOD s parními jízdami po Olomouckém kraji s parní lokomotivou Kremák 534.0432 a historickou soupravou.

KCOD LIBEREC

22. září: REGIONÁLNÍ DEN ŽELEZNICE NA LIBERECKU

Zvláštní historické vlaky při příležitosti železničního svátku vyjedou na trati Liberec – Frýdlant v Čechách a zpět. Na cestující bude čekat nejen parní lokomotiva 310.0134, ale i doprovodný program spojený s prezentací Jizerskohorské železnice. K dispozici budou zdarma vlakové průvodce zajímavostmi Frýdlantska a traťové jízdní řády.

1. prosince: MIKULÁŠSKÁ JÍZDA

Přes legendární Novinský viadukt pojedou zvláštní mikulášské vlaky na trase Liberec – Kryštofovo Údolí – Novina – Křižany a zpět, vedené parní lokomotivou 310.0134, doprovázené Mikulášem a jeho družinou. Při této příležitosti bude v Kryštofově Údolí postaven a nasvícen venkovní Jírův betlém, otevře se také muzeum betlémů a muzeum Kryštofova Údolí, kde můžete zhlédnout kolejiště ztvárňující souběžný úsek železniční tratě 086 Liberec – Česká Lípa s dominantním viaduktem. Mikulášská družina s cestujícími navštíví v Kryštofově Údolí rovněž unikátní třetí orloj v České republice.

KCOD ČESKÉ BUDĚJOVICE

22. září: TOP TÝDEN NA ZLATÉ STEZCE

Neobvyklou příležitostí bude možnost svézt se zvláštním parním vlakem po trase Zlaté stezky knihovnickým vlakem Ecce Libris. V rámci Top týdne vyrazí Štokr 556.506 s historickou soupravou na tratě České Budějovice – Písek – – Prachatice – Strunkovice nad Blanicí a zpět do Prachatic, odkud se přes Číčenice vrátí do Českých Budějovic. Na cestující čeká například divadelní představení přímo na nádraží a další doprovodný program.

8. prosince: ADVENT S ČD V ČESKÉM KRUMLOVĚ

Zvláštní parní vlak vedený lokomotivou Kafemlejnek 310.093 na trase České Budějovice – Český Krumlov. Zažijte atmosféru Vánoc v Českém Krumlově u příležitosti 20. výročí zařazení Českého Krumlova na seznam historických památek UNESCO. Více na www.cd.cz/jiznicechy.

KCOD PARDUBICE

22. září: REGIONÁLNÍ DEN ŽELEZNICE

Největší železniční svátek v zemi bude mít svého bratříčka také na Pardubicku a Českotřebovsku. Na trase z Pardubic hl. n. do Pardubic-Rosic nad Labem bude v provozu Hurvínek M 131.1 s možností návštěvy rosického železničního muzea. V plánu jsou parní jízdy zvláštních vlaků s lokomotivou 423.009 v českotřebovském železničním uzlu, možnost prohlídky DKV Česká Třebová, pracovišť řízení provozu ve stanici, jakož i další doplňkové akce.

13. října: VELKÁ PARDUBICKÁ

Děčínská Šlechtična 475.179 vyrazí na nejstarší český dostihový závod v čele historické soupravy z pražského Masarykova nádraží do zastávky Pardubice závodiště.

1. prosince: MIKULÁŠSKÁ JÍZDA

Parní píšťala Lízy 423.009 bude svištět Podorlickem během mikulášských jízd z Letohradu do Dolní Lipky a zpět. V dobové soupravě se sveze také Mikuláš se svou družinou.

8. prosince: MIKULÁŠSKÁ JÍZDA

Tradiční jízda dvou párů zvláštních vlaků doprovázených Mikulášem a jeho družinou z Chocně do Litomyšle. Lokomotiva 423.009 poveze soupravu historických vozů, ve které nebude chybět bufetový vagon. Děti budou během cesty Mikulášem obdarovány drobnými sladkostmi.

KCOD PLZEŇ

22. září: REGIONÁLNÍ DEN ŽELEZNICE

Historické vlaky vedené Kafemlejnkem 310.072 a Hurvínkem M 131.1 se rozjedou v Sušici a okolí. Návštěvníci budou moci zhlédnout výstavu věnovanou historii železnice v regionu, svézt se pradávnou drezínou nebo využít dalších akcí v rámci doprovodného programu.

KCOD OSTRAVA

8. září: DEN RADEGASTU

Tradiční parní vlaky z Ostravy hl. n. do Frýdku-Místku s pokračováním na vlečku pivovaru Radegast a zpět s lokomotivou 475.101. V pivovaru Radegast v Nošovicích bude připraven rozsáhlý kulturní program.

15. září: PARNÍM VLAKEM NA TRHY A BURČÁK

Pojeďte s námi na tradiční Farmářské trhy a Burčákové slavnosti do Štramberka. Oslavy proběhnou v rámci Dne evropského dědictví. Ze stanice Bohumín vyjede zvláštní vlak do Štramberka a zpět. Nenechte si zde ujít návštěvu Radvanické štoly, která se otevírá jednou za rok.

22. září: REGIONÁLNÍ DEN ŽELEZNICE NA OSTRAVSKU

Centra oslav v Ostravě hl. n. a v Bohumíně budou spojovat parní vlaky mezi Ostravou hl. n. a Bohumínem s lokomotivou Velký Bejček 423.041. Do míst, kam se běžný cestující nedostane – na průmyslové vlečky, pojedou vyhlídkové vlaky dopravce AWT. Součástí oslav bude den otevřených dveří v depu Ostrava (SOKV ČD Cargo), prohlídka pracovišť řízení provozu SŽDC ve stanicích Ostrava hl. n. a Bohumín a další doprovodný program.

15. prosince: PÁROU NA VÁNOČNÍ JARMARK

Velký Bejčkek 423.041 odveze zvláštní vlak z Ostravy hl. n. do Hradce nad Moravicí a zpět. V areálu zámku v Hradci nad Moravicí se bude přímo pod Bílou věží konat vánoční jarmark v dobových krojích. Nebude chybět ani představení pro děti a vánoční punč.

Národní den železnice v Brně 29. září

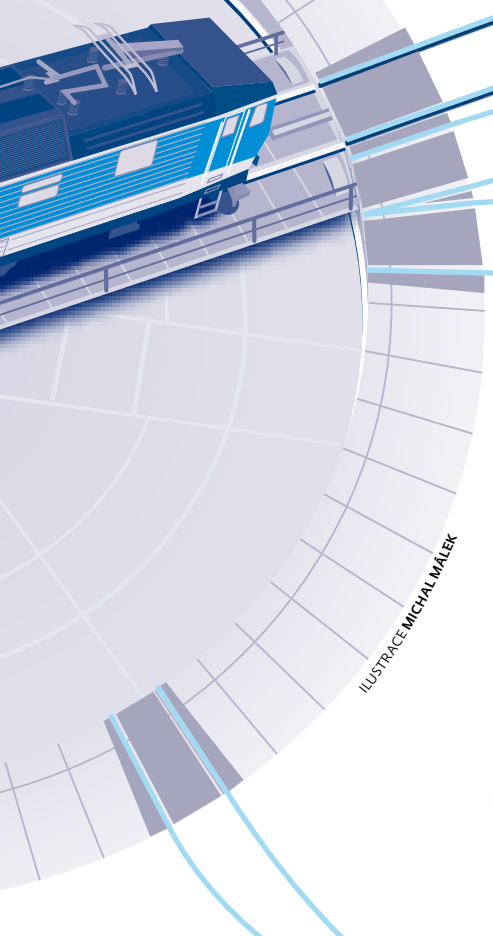
V Brně 29. září nuda rozhodně panovat nebude. V prostoru vedle výpravní budovy, který brněnští železničáři nazývají „malá Amerika“, na vás budou čekat historické lokomotivy a vagony. Zlatou parní éru budou reprezentovat stroje nejen československé konstrukční školy, ale sekundovat jim bude i známá Gölsdorova konstrukce – Hrboun z Rakouska. Jak se cestovalo kdysi celebritám, přiblíží salonní vozy T. G. Masaryka i Gustáva Husáka. Svět změny neboli současnost a blízkou budoucnost železnice zastoupí vlajková loď Českých Drah Pendolino, třísystémová lokomotiva řady 380 s vozem Ampz v barvách EURO 2012, která odvezla naše fotbalisty na šampionát. Široké veřejnosti se představí horké novinky pro regionální dopravu – jednotky RegioPanter a RegioShark. Na ratolesti čeká Dětský svět s divadlem, kinem a řadou soutěží, mimo jiné také pokusem o český rekord v kresbě nejdelšího vlaku na připravenou plochu. Po celý den budou brněnský uzel a jeho okolí křižovat parní a motorové nostalgické vlaky, které nabídnou svezení zcela zdarma. Éter projitří z pódia v hlavní části akce kapela Lightmotif.

Den železnice 2012

KCOD KARLOVY VARY

28. září: 140 LET TRATĚ PLZEŇ – CHEB

U příležitosti jubilea spojení Plzně s Chebem bude vypraven historický parní vlak v čele se Všudybylkou 354.195, jehož trasa povede po trojúhelníku významných západočeských tratí. Na svou cestu se vydá z Karlových Varů přes Sokolov do Chebu, odkud bude pokračovat do Mariánských Lázní. Zpět do Karlových Varů pojede po trati linoucí se údolím říčky Teplé přes Bečov. Ve všech stanicích na trati Cheb – Mariánské Lázně je připraveno slavnostní vítání vlaku s doprovodným programem.



ILUSTRACE MICHAL MÁLEK

KCOD BRNO

8. září: OSLAVANSKÉ HISTORICKÉ SLAVNOSTI

Slavnostní jízdy parních vlaků s lokomotivou 433.001 a soupravou vozů Be, Bmx a bufetového vozu, tentokrát u příležitosti 100. výročí tratě Moravské Bránice – Oslavany. Nostalgické jízdy proběhnou na tratích Brno hl. n. – Oslavany a zpět a Oslavany – Moravské Bránice a zpět. V Oslavanech proběhnou historické slavnosti se zbrojnoši a rytíři doplněné příjezdem krále Přemysla Otakara I. a jeho družiny. V Ivančicích budou otevřeny památky v rámci Evropského dne dědictví.

22. září: DEN DRÁHY V ZASTÁVCE

Na jihomoravský železniční svátek ve stanici Zastávka u Brna odveze z Brna hl. n. a zpět návštěvníky oslav, ale i jarmarku a Hornického dne, parní vlak v čele se strojem 423.009. V Zastávce u Brna bude možnost zúčastnit se soutěží pro děti či ochutnat dobroty z tradiční zabijačky. Zdarma bude v provozu autobus do Muzea průmyslových železnic ve Zbýšově.

13. října: CYKLOVLAK VELO PODYJÍ

Do Národního parku Podyjí nejen za výlety na kole po cyklotrasách na Znojemsku i v Rakousku vyrazí cyklovlak s Bardotkou T 478.1011 z Brna-Králova Pole přes Brno hl. n. a Znojmo do Šatova a zpět. V Šatově je připraven historický program Technického muzea Brno v Areálu československého opevnění. Program pro návštěvníky je připraven také v pěchotním srubu Zatáčka.

1. prosince: MIKULÁŠ

Mikulášská jízda s parní lokomotivou 433.001 z Brna hl. n. na čertovský zámek v Oslavanech a zpět. Během jízdy čekají na děti soutěže s čerty, rodiče jistě potěší vánoční jarmark a tradiční zabijačka v cíli cesty. Cestou zpět ve vlaku proběhne mikulášská nadílka.

KCOD JIHLAVA

1. a 2. prosince: MIKULÁŠSKÁ PARNÍ JÍZDA

Po oba víkendové dny vyjede zvláštní vlak na trať z Kostelce u Jihlavy do Slavonic. V sobotu v úseku Telč – Slavonice a zpět, v neděli Telč – Třešť – – Kostelec u Jihlavy – Telč. Atmosféru dávných časů bude dotvářet motorový vůz M 262.018. Více na www.cd.cz/vysocina.

KCOD PRAHA

1. září: POSÁZAVSKÉ LINKY

Tankový den v Lešanech – na vyhlášený svátek příznivců obrněných vozidel ve středočeských Lešanech vyjede zvláštní vlak s parní lokomotivou Čtyřkolák 434.2186. Historická souprava pojede po trase Praha-Braník – Týnec nad Sázavou – Čerčany – Sázava-Černé Budy – – Ledečko a zpět.

15. září: VLAK NA DOBŘÍŠ

Na Svatováclavské slavnosti odveze parní lokomotiva Čtyřkolák 434.2186 v trase Praha-Braník – Dobříš a zpět zvláštní vlak. Návštěvníci se mohou přepravit nejen na oblíbené slavnosti na dobřišském zámku, ale historická souprava se také vydá z Dobříše do Malé Hraštice a zpět.

22. září: PRAŽSKÝ ŽELEZNIČNÍ DEN

Hurvínek M 131 pojede z Prahy hl. n. přes Prahu-Braník do Zbraslavi a zpět, jeho provoz doplní domácí Čtyřkolák 434.2186 na trase Praha-Braník – Praha-Vršovice – Praha-Smíchov – Rudná u Prahy a zpět. Současnou železnici bude reprezentovat CityElefant řady 471, který vyrazí z Prahy-Smíchova přes Prahu-Krč po nákladní spojce vedoucí přes Branický most (známý jako most Inteligence), aby svou jízdu ukončil na pražském hlavním nádraží. V Braníku se tradičně představí historická i současná železniční vozidla.

13. října: KŘIVOKLÁNÍ – KŘIVOKLÁTSKÝ EXPRES

Vrútecký Štokr 556.036 letos podruhé vyrazí na trať Praha-Braník – Praha-Vršovice – Praha-Smíchov – Beroun – Křivoklát – Rakovník – Lužná u Rakovníka. V Muzeu Českých drah v Lužné u Rakovníka bude souběžně probíhat poslední parní víkend.

1. a 2. prosince: MIKULÁŠSKÉ JÍZDY

Na čertovskou okružní jízdu Prahou vyjede vršovický Čtyřkolák 434.2186 na trase Praha-Braník – Praha-Vršovice – Praha hl. n. – Praha-Radotín – – Praha-Holešovice – Praha-Čakovice – Praha-Smíchov – Praha-Zličín.

15. prosince: KŘIVOKLÁTSKÝ EXPRES – ADVENT NA KŘIVOKLÁTĚ

Předvánoční atmosféru na hradě Křivoklátě doplní historický zvláštní vlak vedený Šlechtičnou 475.179 jedoucí z Prahy-Braníka přes Prahu-Vršovice, Prahu-Smíchov a Beroun do stanice Křivoklát a zpět do Prahy. Více na www.parnijizdy.ic.cz.

FOTO **AUTOR (3x)**

KCOD ZLÍN

8. září: SLAVNOSTI VÍNA

Kremák 534.0323 se soupravou vozů Bt vyjede na trase Olomouc – Uherské Hradiště – Luhačovice a zpět a odveze návštěvníky tradičních slavností vína v Uherském Hradišti.

29. září: OSLAVY NA VALAŠSKU

Na trati z Valašského Meziříčí do Rožnova pod Radhoštěm se objeví parní krasavice u příležitosti 120. výročí její existence. Ve Valašském Meziříčí proběhne výstava vozidel.

6. října KRAJSKÁ PÁRA

Oslavy Dne Zlínského kraje za účasti parní nostalgie v podání Matěje 433.002. Zvláštní parní vlak vyjede po trase Valašské Meziříčí – Zlín.

1. prosince: VALAŠSKÝ MIKULÁŠ

S domácí parní lokomotivou Matěj 433.002 na vyhlášený Valašský jarmark, kde si účastníci moho prohlédnout ukázky tradičních řemesel nebo ochutnat místní speciality. Zvláštní vlak pojede v trase Valašské Meziříčí – Valašské Klobouky a zpět.

CO JE WTB?

Vlakovou komunikační linku (z anglického Wire Train Bus) si lze představit jako počítačovou síť, do které jsou připojena všechna vozidla v soupravě vlaku prostřednictvím komunikačního uzlu (gateway). Fyzicky jde o dva páry vodičů, každý pár je funkčně navázán na jednu stranu vozidla. Po těchto linkách se přenášejí takřka veškeré provozní informace, povely i diagnostika jednotlivých vozidel. Lze tak nejen plně ovládat všechna hnací vozidla v soupravě vybavená WTB a zjistit informace o jejich stavu a funkci, ale i ovládat a kontrolovat uzavření dveří vozů, jejich osvětlení, klimatizaci a další funkce. Průkopníkem tohoto systému jsou Rakouské spolkové dráhy ÖBB, které mají naprostou většinu vozidel schopných WTB komunikace, ovšem pouze v národním protokolu, a nejsou tak mezinárodně kompatibilní.

SKRYTÉ ZMĚNY. Zvenčí poznáte chytřejší lokomotivy zejména podle zásuvek WTB na čelech a panelu informačního systému v levém okně. FOTO **AUTOR (3x)**

Peršingy a Esa WTB
Stroje se smyslem pro Sysla

V listopadu loňského roku se objevily v provozu nové řídicí vozy řady Bfhpvee295, známější pod přezdívkou Sysel. Protože Syslové umějí komunikovat pouze se stroji vybavenými technologií WTB (Wire Train Bus), České dráhy si nechaly upravit u firmy CZ LOKO několik starších lokomotiv. Jde zejména o řady 163 a 362, které dostaly do vínku nejen schopnost komunikace po digitálním rozhraní, ale i několik dalších zajímavých funkcí.

Výhody vratných souprav (nebo také Push-Pull) jsou dostatečně známé již několik desetiletí. Také České dráhy se rozhodly racionalizovat provoz rozšířením tohoto druhu vozby s plánovaným počtem 34 kusů nové řady řídicích vozů.

Pro nové řídicí vozy Bfhpvee 295, vznikající zásadní přestavbou vagonů řady Bdt 295 v Pars nova Šumperk, ale nebyly v parku odpovídající elektrické lokomotivy vybavené technologií umožňující komunikaci s řídicím systémem Syslů. Nejrychlejší a nejschůdnější cestou se ukázala úprava relativně moderních lokomotiv řad 163 a 362 z počátku devadesátých let.

Přichází digitální evoluce

Protože Syslové používají digitální řídicí systém, bylo hlavním úkolem přizpůsobit analogovou lokomotivu tak, aby povelům z řídicího vozu nejen „rozuměla“, ale uměla na ně i správně reagovat. Strojům s tyristorovou regulací a pulzními měniči zůstala silová část bez zásadních změn, ale byly vybaveny elektronickým systémem od firmy MSV Elektronika, který se stal jakýmsi „překladačem“ z analogového do digitálního jazyka a opačně.

ROZDÍLY. Stanoviště WTB lokomotivy (vlevo) a řídicího vozu jsou na první pohled podobná. Většinu analogových přístrojů nahradily LCD obrazovky.

Zcela nový centrální regulátor vozidla (CRV) zajišťuje převod požadavků na trakci či brzdu jak z lokokomotivy samotné, tak z řídicího vozu (nebo jiné lokomotivy WTB) na analogové signály srozumitelné pro původní regulátor tahu. Zároveň do tohoto nového mozku lokomotivy přicházejí informace o stavu ochran lokomotivy (skluzy dvojkolí, nadproudy a podobně). V případě indikace nestandardního stavu CRV okamžitě reaguje, aby nedošlo k poškození lokomotivy nebo potenciálně nebezpečné situaci. Veškeré původní ochranné prvky proto nahradily nové – digitální. CRV asistuje další digitální část řídicího systému – diagnostický počítač vozidla (DPV), jehož úkolem je předávání informací strojvedoucímu na nové LCD zobrazovače, výstup z kamerového systému a také má za úkol vyhodnocovat systémy vozidel připojených do systému prostřednictvím tzv. Zelené linky. Elektronický systém jako celek je napojen na komunikační uzel – tzv. gateway, po kterém se přenášejí informace nejen z řídicího vozu, ale i z dalších WTB vozidel zařazených v soupravě vlaku. Úpravy jsou tedy takového charakteru, aby poměrně spolehlivá lokomotiva neztratila nic ze svých dobrých vlastností, ale porozuměla jazyku, kterým „mluví“ nová vozidla.

Revoluce na stanovišti

Jestliže ve strojovně nedošlo k nijak zásadním změnám (na rozdíl od řady 363.5 ČD Cargo, kde se přestavba dotkla i silové části lokomotivy), o to víc se úprava na WTB komunikaci projevila na stanovišti strojvedoucího a změnilo se i ovládání stroje samotného. Všechny původní analogové přístroje (kromě manometrů) byly integrovány do dvou LCD zobrazovačů. Ty strojvedoucímu poskytují komplexní informace o jízdě i stavu lokomotivy. Stroj i nadále disponuje automatickou regulací rychlosti (ARR) a navíc i systémem automatického vedení vlaku (AVV), a to jak ve variantě počítající s pevnou traťovou částí (MIBy), tak i ve verzi spolupracující se satelitním GPS. ARR i AVV se ovládají z nové rozměrné klávesnice umístěné přímo před strojvedoucím. Novinkou na této řadě je i sdružená jízdní páka, která slučuje ovládání jízdy, elektrodynamické (EDB) i průběžné brzdy do jednoho ovladače, což mimo jiné umožňuje intuitivněji i efektivněji využívat EDB.

Stále na žebříčku oblíbenosti

Přestože modernizace lokomotiv na WTB komunikaci posouvá stroje pocházející konstrukčně z 80. let o notný kus k současným moderním vozidlům, podle některých hlasů z provozu mohla jít ještě dál. „Nezodpovězenou otázkou zůstává, proč nový systém neumí být ještě šetrnější k provozním nákladům, například využíváním jedné motorové skupiny stroje pro udržení konstantní rychlosti – polovičním výkonem a tudíž polovičním odběrem enegrie, což by pro digitálně řízený stroj neměl být problém,“ vysvětluje jednu z dalších možností, jak více využít novou elektroniku, strojvedoucí Petr Pikner z Depa kolejových vozidel Praha. Novinka v podobě informačního systému pro cestující také ještě není zcela doladěna a občas posádka „bojuje“ s jeho zprovozněním v obratové stanici. Rovněž jakási „pestrost“ soupravy, kdy lokomotiva využívá systém MSV Elektronika a řídicí vůz systém Škoda se zcela odlišným vizuálním stylem i logikou obsluhy, vyžaduje od strojvedoucích koncentraci na to, odkud vlak ovládají.

Podle prvních ohlasů se i přes drobné výtky a počáteční dětské nemoci zdá, že stroje s digitálním mozkem budou i nadále minimálně stejně oblíbené jako původní lokomotivy. Strojvedoucí postupně odhalující možnosti, které jim nové technologie přinášejí, se vesměs shodují na tom, že tento „starý pes“ se novým kouskům rozhodně naučil.

VÁCLAV RUBEŠ

RSM: Mariánské Lázně mají kolonádu také u nádraží

Jedno z nejvýznačnějších lázeňských měst v naší republice se nyní může pochlubit funkčním dopravním terminálem. Marianské Lázně patří průměrným počtem 714 nastupujících cestujících denně k nejvýznamnějším železničním stanicím v Karlovarském kraji. Jde tak o významný dopravní bod na mapě Karlovarska, a proto zde v posledních letech došlo díky spolupráci Českých drah, města Mariánské Lázně, Karlovarského kraje a Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) k masivní investiční činnosti.

Nádraží s lázeňskou vizáží

První významnou změnou byla celková rekonstrukce výpravní budovy, následovaná rekonstrukcí železniční infrastruktury včetně podchodu a nástupišť, a aktuálně k dokončení rekonstrukce přednádražního prostoru – Nádražního náměstí. Samotná výpravní budova železniční stanice Mariánské Lázně byla v historii svědkem setkání císaře Františka Josefa I. s anglickým králem Edvardem. Jedná se o rozlehlou budovu se secesními prvky postavenou v roce 1871 a upravenou v roce 1904, která si svým vzhledem nezadá s výstavností slavných lázeňských domů. V roce 2004 byla výpravní budova zařazena do programu spolupráce s italským investorem – společností Grandi Stazioni.

Po dokončení rekonstrukce v roce 2010 se podařilo obnovit secesní krásu objektu a přitom vytvořit podmínky odpovídající stávajícím potřebám provozování drážní dopravy i odpovídající prostory pro cestující veřejnost. Další využití budovy umožní komerční zóny, které, jak doufáme, brzy výpravní budovu oživí a zajistí poskytování služeb nejen pro zákazníky Českých drah, ale i obyvatele Mariánských Lázní. Na rekonstrukci výpravní budovy navázala rekonstrukce a změna kolejového uspořádání v rámci stavby Optimalizace tratě Planá u M. L. – Cheb, kterou realizovala a financovala SŽDC. Tato stavba byla dokončena v roce 2011 a kromě železniční stanice došlo i k modernizaci samotné tratě. V železniční stanici pak došlo k rekonstrukci a vybudování nových nástupišť, bezbariérových přístupů a podchodů. Poslední stavbou, ukončenou v průběhu letošních letních měsíců, je rekonstrukce přednádražního prostoru. Tato stavba byla koordinována Karlovarským krajem ve spolupráci s městem Mariánské Lázně a velkým dílem financována z prostředků Regionálního operačního programu Severozápad.

Výstavba terminálu sice přinesla omezení, ale výsledek stojí za to. FOTO **AUTOR**

Přednádražní prostor ožil

Díky dokončení této stavby se podařilo finalizovat původní záměry a došlo k novému uspořádání celého přednádražního prostoru, autobusových zastávek, parkovacích stání, chodníků a ploch zeleně. Propojení mezi výpravní budovou a odjezdovými autobusovými stáními je tvořeno přístřeškem, takzvanou kolonádou. Vzájemnou návaznost obou druhů dopravy doplňuje nový přehledný informační systém, který bude usnadňovat cestujícím získávání informací o odjezdech vlaků i autobusů.

PETR MARTINEK

Německá revoluce v dálkové dopravě nese jméno ICx

Park vozidel pro dálkovou dopravu Německých drah má v blízké budoucnosti projít radikální změnou. Deutsche Bahn (DB) zařadí do provozu už v roce 2016 zcela nové jednotky ICx od společnosti Siemens. Progresivní konstrukce novinky klade důraz nejen na pohodlí pro cestující, ale svým chytrým řešením také na nízké náklady pro provozovatele.

NÁSTUPCE. Jednotky ICx, které mají nahradit klasické soupravy vedené lokomotivou i soupravy ICE1 a ICE2, vyjedou v Německu v roce 2016. VIZUALIZACE **SIEMENS (3x)**

Deutsche Bahn, jako největší středoevropský dopravce, připravily plán modernizace svých dálkových vlaků do roku 2030. Hlavní část obnovy je založena na kontraktu se společností Siemens na nákup až 300 vlaků ICx. Nové jednotky mají německého dopravce přijít na deset miliard eur, tedy asi 250 miliard korun. Dodávky první a druhé série po 130, respektive 90 vlacích jsou již potvrzeny. Na zbývajících 80 jednotek mají DB předkupní právo.

Tyto vlaky mají nahradit především starší klasické soupravy spojů InterCity, ve kterých jsou zařazeny modernizované vozy zejména ze 70. let. Počítá se s nimi ale také jako s náhradou jednotek ICE1 uvedených do provozu v roce 1991 a ICE2 z poloviny 90. let.

Stavebnicový rychlovlak

Projekt vlaku ICx počítá s vysokou flexibilitou umožňující sestavit soupravy o různé kapacitě a vybavení pro rozličné napájecí a zabezpečovací systémy. Základem je pět typů vozů: čelní řídicí, vložený motorový, vložený nemotorový, jídelní a servisní. První tři typy přitom mohou být v uspořádání 1. nebo 2. třídy a mohou zahrnovat i další prostory, například oddíl pro přepravu jízdních kol. Výrobce udává, že díky flexibilní kombinaci těchto vozů může zákazníkům dodávat tyto vlaky ve 24 různých konfiguracích od pětivozových po čtrnáctivozové jednotky pro rychlost 230 nebo 249 km/h.

DB si zatím objednaly sedmivozové (předpoklad 112 jednotek) a desetivozové (předpoklad 108 jednotek) varianty.

Sedmivozový vlak nabídne cestujícím celkem 499 míst k sezení, 8 míst pro jízdní kola, restaurační vůz se 17 místy k sezení a barem s místy pouze na stání. Vlak bude mít 3 motorové vozy s celkovým výkonem 4 950 kW. Maximální rychlost bude 230 km/h. Délka soupravy je plánována na 202 metrů. Dvanáct vlaků bude dodáno jako třísystémové s možností provozu v Nizozemí. Desetivozový vlak pak nabídne 724 míst k sezení, 8 míst pro jízdní kola, restaurační vůz tentokrát s 23 místy k sezení a opět s barem bez míst k sezení. Vlak bude mít 5 motorových vozů, které mu poskytnou výkon 8 250 kW. Maximální rychlost bude 249 km/h a délka celého vlaku dosáhne 288 metrů. Některé jednotky budou přizpůsobeny také k provozu v Rakousku nebo ve Švýcarsku.

Chytrá konstrukce šetří finance

Zřejmě každého zaujme neobvyklá maximální rychlost vlaků 249 km/h. Na vysokorychlostní vlaky s rychlostí 250 km/h a více jsou totiž kladeny přísnější evropské požadavky a normy TSI, takže musí být vybaveny některými dalšími zařízeními, například detektorem vykolejení. Navíc mohou mít tyto vlaky maximální zatížení na nápravu jen 17 tun, což ICx nesplňuje kvůli neobvyklé délce vozových skříní. Snížením maximální rychlosti těsně pod hranici 250 km/h se tak výrobce vyhne schvalování v nejpřísnější kategorii TSI, což bude mít logicky pozitivní dopad na cenu jednotek.

Vložené vozy mají délku neobvyklých 27,9 metru a řídicí dokonce 28,6 metru. To však umožňuje snížit počet vozů v jednotce a tím také drahých a na údržbu náročných podvozků. Například přibližně stejně dlouhé jednotky ICE2 (205 metrů) nebo ICE3 (200 metrů) jsou sestaveny celkem z 8 vozů a nabízejí méně než 400 míst k sezení.

Uspěje jako Velaro?

S ohledem na vážné technické problémy, které potkaly poslední nákupy nejen vysokorychlostních vlaků DB (praskání náprav, závady klimatizace atd.), bylo rozhodnuto v tomto případě provést před zahájením sériové výroby náročné provozní zkoušky s prototypovými jednotkami, a to včetně asi ročního ostrého provozu s cestujícími. První vlaky ICx se mají na tratích objevit v roce 2016.

Nové soupravy mají reálnou šanci na evropský úspěch, podobně jako předchozí rychlovlak Siemens Velaro, který byl objednán v různých variantách dopravci z Německa, Španělska, Ruska, Číny a společností Eurostar. Například švýcarské dráhy SBB nyní poptávají několik desítek rychlovlaků pro provoz novým základovým Gotthardským tunelem. A právě ICx se zdá být jedním z vlaků, který by mohl požadované parametry úspěšně splnit.

PETR ŠŤÁHLAVSKÝ

CO NABÍDNOU JEDNOTKY ICx CESTUJÍCÍM

Přes neobvykle vysokou kapacitu vozů nového ICx mají mít cestující srovnatelný komfort se současnými vlaky ICE. Samozřejmostí jsou například elektrické zásuvky u každé dvojice sedaček. V první třídě navíc vzniknou díky dodatečným přepážkám menší velkoprostorové oddíly, které budou sloužit jako tiché zóny. Samozřejmostí jsou také úpravy pro vozíčkáře. Ti budou mít k dispozici 2 nebo 3 místa podle typu vlaku a nástup jim usnadní plošiny instalované přímo do vlaku. Bezbariérové bude WC a také bar v sousedním voze.

V soupravách ICx se počítá také se zvláštním oddílem pro cestující s malými dětmi v kočárcích. Soupravy budou vybaveny moderním audiovizuálním informačním systémem s řadou obrazovek. Informace o rezervacích míst budou elektronické a nově budou integrované přímo do konstrukce sedaček.

KRÁTCE

RAKOUSKO

ÖBB převzaly poslední jednotku Railjet

Jedenapadesátou netrakční jednotku Railjet převzala 30. července společnost ÖBB. Dodávky, které výrobce Siemens zahájil 15. září 2008, tak po bezmála čtyřech letech končí. Railjety znamenaly pro ÖBB významný krok směrem vpřed. Prakticky komletně pokryly nasazení na spojích EuroCity a InterCity v relacích Vídeň – Budapešť, Vídeň – – Salcburk – Mnichov, Vídeň – Villach nebo Innsbruck – Bregenz. Railjety také uvolnily z provozu řadu vozů klasické stavby, které byly nabídnuty k odprodeji jiným dopravcům. Další inovací má být jejich vybavení palubním systémem wi-fi pro připojení k internetu.

JIŽNÍ KOREA

Metro na pneumatikách u Soulu vyjelo

Ve městě Uijeongbu, přibližně 20 km od jihokorejského hlavního města Soulu, byl v červenci zahájen plně automatický provoz metra bez řidiče. Novou linku metra obsluhuje 15 dvouvozových jednotek na pneumatikách typu VAL 208, které vyrobila a dodala společnost Siemens. Estakádová trať vede v délce 11 kilometrů z východní části města do centra s přestupem na metro do Soulu. Linka má 15 stanic a ve špičce přepraví 3 400 cestujících za hodinu v jednom směru. V roce 2040 se předpokládá, že přeprava ve špičce dosáhne dokonce 6 400 cestujících za hodinu v jednom směru.

SLOVENSKO

Internet ve vlacích IC se rozšiřovat nebude

Slovenský národní dopravce ZSSK, který počátkem letošního roku spustil pilotní projekt umožňující bezplatné připojení k internetu v komerčních vlacích IC mezi Bratislavou a Košicemi, své rozhodnutí přehodnotil. Pro tento rok se už nepočítá s instalací technologie do dalších vozů z důvodu nedostatku finančních prostředků. Tento krok kritizuje bývalý generální ředitel ZSSK Pavel Kravec, podle kterého je výše ceny za instalaci technologie pouze v řádech tisíců eur. Spoje, které jsou provozovány na podnikatelské riziko ZSSK, tak pravděpodobně přijdou o jednu z mála výhod, která mohla být důvodem k upřednostnění těchto spojů před jinými vlaky.

ČÍNA

První lokomotiva do EU odplula po moři

V sobotu 11. srpna byla v přístavu Tianjin naložena první lokomotiva vyrobená firmou China Northern pro zákazníka v Evropské unii. Loni v srpnu oznámil estonský nákladní operátor EVR Cargo kontrakt v hodnotě 30,2 milionu eur na 16 posunovacích lokomotiv s jednou kabinou. Dieselové lokomotivy typu DF7G-E pro rozchod 1 520 mm se vyrábějí v závodě 7. února firmy CNR v Pekingu. Stroje mají mít nižší spotřebu a náklady na údržbu než lokomotivy CKD ChME3, vyrobené podle návrhu z roku 1960, které nahradí.

(PeŠŤ, rub, acri)

Cestující v Rakousku sáhnou hlouběji do kapsy

Rakouské dráhy ÖBB upravily před zahájením letní sezony od 2. července své tarify. Ceny za osobní dopravu se zvyšují po třech letech. Změna tarifů se tak dotkne především běžných jízdenek za plnou cenu a odvozených nabídek. Například trasa Vídeň – – Linec (190 km) za plnou cenu se zdraží z 31,20 eura na nových 34,30 eura, tedy o 3,10 eura. Poloviční cena se slevovou kartou VORTEILScard vyjde nově na 17,20 eura místo dosavadních 15,60 eura (zvýšení o 1,60 eura).

Pravidelný zákazník vydělá

Rakušané zvyšují také ceny jízdenek pro malé skupiny 2 až 5 osob „Einfach-Raus-Ticket“, jakési obdoby našeho SONE+ nebo německého Schönes Wochenende Ticket. Její cena se zvýší z 28 na 32 eur a ve variantě pro cestování s jízdním kolem z 35 na 39 eur. Naopak výhodnější bude cestování s dětmi do 6 let nebo ve skupině. Nově si s sebou může do vlaku vzít cestující neomezený počet dětí do 6 let přepravovaných zdarma (dosud jen 2 děti) a skupiny budou mít nárok na slevu od dvou osob (dosud až od šesti osob). Také výpočet slevy bude jednodušší – od 5 % pro dva cestující po 30 % pro skupiny od 10 osob.

Rakouské dráhy také motivují k pravidelným cestám vlakem zlevněním ročních síťových předplatních jízdenek ÖSTERREICHcard, které nabízejí v různých variantách. V 1. třídě jde o obdobu naší aplikace IN 100. Nová cena takové jízdenky v základní verzi činí o 230 eur méně, tedy 2 190 eur (cca 55 297 Kč). Rakušané mají tyto jízdenky v několika variantách pro 1. i 2. třídu a například pro zákazníky v produktivním věku, seniory nebo mladé lidi do 26 let.

Přes změnu tarifů zůstaly některé nabídky nezměněny. Nadále tak zůstávají k dispozici jízdenky „SparSchiene“ s cenou od 9 eur a zachovány byly také ceny karet VORTAILScard. Beze změn jsou rovněž tarify integrovaných dopravních systémů.

Příklady některých cen obyčejného jízdného

Trať	Vzdálenost v km	Současná obyčejná cena ÖBB v eurech/Kč	Obyčejná cena u ČD v Kč
Wien – St. Pölten	60	12/303	84
Wien – Linz	190	34,30/866	248
Wien – Salzburg	317	49,90/1 260	408
Wien – Innsbruck	572	62,50/1 578	730

Pro přepočet použit kurz ČNB 1 euro = 25,25 koruny.

FOTO ÖBB

Češi jezdí levněji

Srovnání s tuzemským jízdným je zajímavé. Zatímco s ÖBB vyjde cesta na vzdálenost 190 km v přepočtu na cca 866 Kč, naši cestující platí za stejnou vzdálenost jen 248 Kč. Přestože je v Rakousku obyčejné jízdné až třiapůlnásobně vyšší než u nás, tamní měsíční hrubý příjem překračuje český průměr jen asi dvojnásobně. Přitom náklady dopravců (na nové vlaky nebo ceny energií) jsou podobné. Rakušané ovšem vedle vyšších příjmů z jízdného dostávají od státu úhradu prokazatelné ztráty také u mnoha dálkových spojů, a to v průměrné hodnotě přes 200 Kč/1 vlkm. V ČR je tato hodnota poloviční.

PETR ŠŤÁHLAVSKÝ

115 let tramvají v městě pod Ještědem

Tramvajová doprava v Liberci letos slaví nekulaté, ale uctyhodné výročí. Před sto patnácti lety položily tramvaje základ městské dráze, která později spojila Liberec se sousedním Jabloncem nad Nisou. Na rozdíl od řady dalších severočeských měst tramvaje pod Ještědem přežily dodnes.

Městská kolejová doprava v Liberci byla od počátku provozována v moderní elektrické trakci a plných 115 let se používá úzký metrový rozchod, i když již několik roků jsou zdejší tratě přestavěny i na rozchod 1 435 mm. Zdejší pozoruhodností je totiž položení tří kolejnicových pásů v tramvajových tratích, takže je mohou využívat vozidla obou rozchodů. Je to do jisté míry unikát, ani ve světě moc podobných městských tratí není.

Česká města s metrovým rozchodem jsou dostatečně známa, nejvíce jich bylo v severních Čechách, ale pouze v městě pod Ještědem vydržel do dnešních dnů. Zavedení tramvajové dopravy pod Ještědem, k němuž došlo 25. srpna roku 1897, předcházelo zřízení městské a příměstské malodráhy v Teplicích (1895), následovalo Ústí nad Labem (1899), Jablonec nad Nisou (1900) a Most (1901).

Také zde se měly tramvaje zrušit

První tratí v Liberci byl 3,3 kilometru dlouhý úsek od nádraží přes městská náměstí k městskému lesíku (dnes zastávka ZOO). V krátké době došlo k prodloužení do Lidových sadů a do konce 19. století byla postavena další tříkilometrová trať do předměstí Rochlice. Ve 20. století se prodlužovalo dál, vznikly tratě do Růžodolu a do Hanychova k úpatí tisícimetrového Ještědu.

Ve druhé polovině minulého století došlo ke stagnaci tramvajové dopravy a byly doby, kdy se zdálo, že bude i zrušena, tak jako tomu bylo v sousedním Jablonci či v Teplicích nebo v Ústí. Tramvaje si v Liberci svou skomírající životaschopnost udržely a naopak se v posledních letech služby městské dráhy zkvalitňují.

Samostatnou kapitolou veřejné dopravy v podhůří Jizerských hor je historie meziměstské tramvaje mezi Libercem a Jabloncem. Plných padesát let odpočívaly její projekty v archivech, až se v polovině 50. let 20. století stavba zdárně ukončila. Její smysl byl v propojení liberecké a jablonecké úzkorozchodné tramvajové sítě. Zdálo by se proto, že zrušením poslední tramvajové linky v Jablonci v roce 1965 propojení pozbylo smyslu, přesto je dodnes tramvaj nepostradatelným dopravním prostředkem mezi těmito městy.

Integrovaný systém dávno před IDS

Tramvajím zde byla věnována kdysi velká pozornost. Snad proto byl za první republiky sousední jablonecký dopravní podnik hodnocen jako jeden z nejlepších v Evropě. Provozoval nejen osobní dopravu, ale i nákladní a poštovní a dokonce se daly u tohoto dopravce koupit jízdenky i do míst ležících na klasické železnici. Stal se tak jakýmsi praotcem dnešních integrovaných dopravních systémů. Na nákladní a poštovní tramvaje však už můžeme jen vzpomínat. Ovšem milovníci nostalgie nechť se do Liberce bez obav vypraví. Na úzkém rozchodu mohou i dnes vidět dvě vozidla, která jsou provozována jako historická na zvláštní městské lince. Pokud se navíc podaří vybudovat plánované muzeum MHD, jistě to do Liberce přiláká další fanoušky kolejové techniky. Ale i běžní návštěvníci města či turisté si přijdou na své, neboť tramvaje zpřístupňují krásnou přírodu na obou koncích Liberce – Ještědský hřbet a Jizerské hory. Několikrát za den pendlují mezi těmito zalesněnými místy vozy letos jubilujících libereckých tramvajových tratí. Věhlasná elektrická dráha tak i po 115 letech dokazuje, že je důležitou součástí dopravního systému města.

JAN DVOŘÁK

FOTO **ARCHIV AUTORA**

Pohlednicové vzpomínky

Pro příznivce kolejové a městské dopravy bylo na památku vydáno několik pohlednic, které připomínají jabloneckou tramvaj i letos jubilující libereckou. Také charakteristický tramvajový vůz typu T2, který je s Libercem spojen po mnoho desetiletí, se dočkal vyobrazení na vzpomínkových pohlednicích. Poprvé se zde toto vozidlo projelo ve zkušebním provozu už v roce 1956 a zdejší dopravní podnik tento typ v provozuschopném stavu stále vlastní.

INZERCE

ČD Travel Člen Skupiny ČD

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

Česká republika

Poděbrady – hotel Bellevue Tlapák ****

VÍKENDOVÝ POBYT S VINOBRANÍM.

Cena: 3 410 Kč/osoba. Termíny: 5. 10.–7. 10. 2012

Cena zahrnuje: 2 noci, 2x polopenzi, 1x vstupenku na Poděbradské vinobraní 5. 10. 2012 (ochutnávka moravských i zahraničních vín, burčák, kulinářské speciality, raut, živá hudba), 3x relaxační proceduru (bazén s protiproudem, hydrojet, minerální uhličitá koupel). BONUS 1x solno-jodová jeskyně.

Česká republika

Lázně Libverda – hotel Nový Dům nebo hotel INN
(podle volné kapacity)

AKČNÍ NABÍDKA platí do 30. 9. 2012.

Cena 6 900 Kč/2 osoby/pobyt, ubytování ve dvoulůžkovém pokoji s příslušenstvím na 5nocí.

Cena zahrnuje: 5x polopenzi, 5 procedur (2x oxygenoterapii, 1x aromakoupel, 1x masáž, 1x teplný obklad). BONUS 5 léčebných procedur á la carte/osoba.

Česká republika

Liberec – hotel Babylon ****

AKČNÍ NABÍDKA JEN PRO KLIENTY ČD TRAVEL

Cena: 2 690 Kč/osoba/2noci, dítě do 14 let ZDARMA v doprovodu dospělé osoby.

Cena zahrnuje: ubytování, polopenzi, neomezený pobyt v aquaparku, lunaparku, iqparku, možnost ranního plavání od 8 hodin.

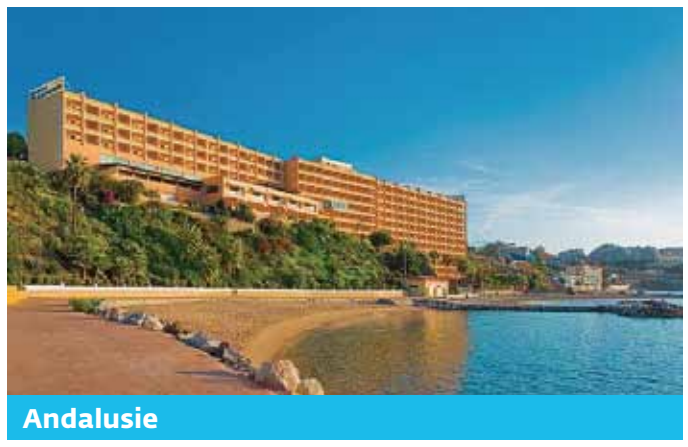
Itálie

Zelený ostrov Ischia (vlakový poznávací zájezd)

Pobytovo-poznávací vlakový zájezd. Termín: 12. 10.–20. 10. 2012.

Cena: 8 290 Kč/6x ubytování s polopenzí v tříhvězdičkovém hotelu.

Cena zahrnuje: vstup do hotelových bazénů (vnitřní, venkovní), 2x lístek na trajekt + transfer (Neapol nádraží – přístav – hotel – přístav – Neapol nádraží), půldenní okruh ostrovem, služby vedoucího zájezdu.



Andalusie

Costa del Sol – hotel Playa Bonity ** 55+**

Cena: od 9 900–12 250 Kč/os./týden

Odlety: 4. 10., 7. 10., 11. 10., 16. 10., 18. 10., 25. 10., 1. 11.

Cena zahrnuje: 7 nocí, 7x polopenzi, leteckou dopravu vč. všech poplatků, transfer na místě (letiště – hotel – letiště), půldenní výlet, služby delegáta.

Itálie

Řím s výlety do okolí (6denní vlakový poznávací zájezd)

Cena: 4 290 Kč/3 noci s polopenzí, 4x místenka včetně příplatku, povinný poplatek městu, služby vedoucího zájezdu. Termín: listopad 2012.

Navštívíme Tivoli, městečko ve vnitrozemí známé svými upravenými renesančními zahradami či parky. V antické Ostii uvidíme vykopávky rozlehlého starověkého města a další zajímavá místa.

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

Strojvedoucí, kterému učarovala vyrovnaná duše a pára

SVĚTLO V DUŠI. Petr Šedivý říká, že našel sám sebe. Díky milované železnici a také duchovním poznáním. FOTO **AUTOR (2x)**

Člověk, který usedá za pult lokomotivy, musí být zodpovědný a vyrovnaný. Jak ale muži v čelech vlaků hledají rovnováhu mezi touto náročnou profesí a běžným životem? Každý na to jde po svém, ale Petr Šedivý má svůj – – v železničářském světě běžně nevídaný – recept. Jeho životní filozofií je Hare Krišna.

Rodáka z Nejdku u Karlových Varů, který letos oslaví třicátiny, fascinovaly mašinky jezdící za jejich domem už jako malého kluka. Jeho profesní cesta k železnici však měla být hodně klikatá. Podal si sice přihlášku na dopravní průmyslovku do Plzně, ale ten rok se přihlásili jen dva zájemci, a tak obor nebyl otevřen. „Odešel jsem tedy studovat na elektrotechnickou průmyslovku a moje touha po vláčcích se pomalu vytrácela. Protože jsem měl dobrý prospěch, odešel jsem dále studovat elektrotechniku na Západočeskou univerzitu do Plzně, kde jsem absolvoval bakalářské studium, a nakonec jsem si ještě doplnil vzdělání na ČVUT v Praze. Techniku jsem si dodělával již při zaměstnání v jednom pražském výzkumném ústavu," říká strojvedoucí s titulem inženýra.

Práce bez pohybu ho nebavila

Za dva roky, kdy Petr pracoval v kanceláři, došel k závěru, že je uzpůsoben pro zcela jiný druh práce. „Miluji pohyb a pestrou pracovní náplň," říká, a proto se rozhodl, že dá výzkumu vale. Zeptal se v nymburském depu, kam se v té době přestěhoval, co je všechno nutné pro získání místa strojvedoucího. „Proces, který byl nutný pro přijetí, pro mě nebyl příliš velkým problémem, takže jsem zanedlouho začal jezdit po Nymbursku s motorovými vozy i s elektrickými jednotkami CityElefant. Dráha mě tak s konečnou platností dostala," říká mladý strojvedoucí s úsměvem.

Kapitán Nemo topičem

Co Petra Šedivého velice baví, jsou historické lokomotivy, zvláště pak ty parní. „Dodnes mě udivuje, jak mohli naši dědové vyrobit tak dokonalé stroje. Při zácvikových jízdách jsem potkal kolegu, který se zabývá železniční historií, a ten mi nabídl možnost pomoci s údržbou libeňského Albatrosa 498.022. Slovo dalo slovo a od té doby funguji v libeňské partě železničních nadšenců něco jako pomocná síla, ale vůbec mě to nevadí. Jsem rád, že s mašinou a partou mohu být. Už se těším, až si udělám topičské zkoušky a na mašince si zajezdím. To ale ještě chvilku bude trvat, protože Albatrosovi propadla kotelní zkouška, takže musím vydržet," vysvětluje Petr. K libeňské partě se váže i jeho přezdívka – Nemo. „Když jsem přišel poprvé do Libně, nosil jsem ještě plnovous a dredy a jeden z kolegů, který má rád Julese Verna, prohlásil, že takhle určitě musel vypadat bájný kapitán Nemo z románu Dvacet tisíc mil pod mořem. A ta přezdívka mně už zůstala i přesto, že dnes nemám vousy a na hlavě toho také moc nenajdete."

Vegetarián, který hraje na sitár

Petr se od raného mládí zabýval filozofickými otázkami o bytí člověka, jeho roli v životě a dalšími aspekty, o kterých občas přemýšlí každý člověk. Zkoumal, jak vyčistit svoje srdce a mysl pomocí různých učení. Jednoho dne mu dokonce přestalo chutnat maso, a proto ho ze svého jídelníčku vyřadil. A tak se naskytla otázka, co bude dále jíst. „Hledal jsem v městské knihovně nějaké kuchařské knihy a našel Krišnovu vegetariánskou kuchařku. Objevil jsem v ní řadu neznámých koření a náhoda tomu chtěla, že jsem při jejich shánění narazil na článku hnutí Hare Krišna. Popovídali jsme si a zanedlouho jsem se za krišnovci vydal na jejich farmu u Benešova. Najednou jsem začal nacházet odpovědi na své otázky. Jakési životní puzzle zapadlo do sebe a já našel sám sebe. Hnutí Hare Krišna se od běžné společnosti liší tím, že jeho členové nežijí jen na základě uspokojování hmotných tužeb. Ty umí dát pod kontrolu meditacemi a životním přístupem. Jde ale o svobodné rozhodnutí mysli, ke kterému musí dojít každý sám," dodává Petr Šedivý, který své meditace podporuje i hrou na indický strunný nástroj sitár. **MARTIN HARÁK**

CO JE HARE KRIŠNA?

Hare Krišna (nebo také Háre Kršna) je staroindické náboženské hnutí, které vyznává Krišnu (Višnua) jako „Nejvyšší Osobnost Božství". Podobně jako většina ostatních náboženských hnutí zkoumá svět jako celek, hledá skutečnou povahu věcí a principy rozumového chápání. Členové hnutí nesmějí jíst maso, oddávat se hazardním hrám, užívat omamné látky a zakazuje se mimomanželský pohlavní styk s výjimkou zplození potomka. Tento způsob života má být doplněn hlubokým duchovním poznáním a přiblížením se Kršnovi především prostřednictvím zpěvu – Hari Krišna mahámantry.

PETR ŠEDIVÝ

Po absolutoriu Střední školy elektrotechnické v Ostrově nad Ohří odchází studovat elektrotechniku na Západočeskou univerzitu do Plzně s ukončeným bakalářským studiem a následně získává inženýrský diplom na ČVUT v Praze. Po dvouletém působení v jednom z pražských výzkumných ústavů nastupuje v roce 2008 jako kandidát strojvedoucího do DKV Praha. Nyní je zařazen v turnusu letmo na provozním pracovišti Nymburk na regionálních spojích vedených motorovými vlaky nebo elektrickými jednotkami. Pomáhá partě nadšenců s údržbou na historické parní lokomotivě Albatros 498.022 deponované v Praze-Libni.

KŘÍŽOVKA

D. Radović (1922–1984) – srbský prozaik, aforista: MALÉ PROBLÉMY ... (dokončení v tajence).

POMŮCKA: TIL, YK	HARMONIE	OPOCENA	PATŘÍCÍ ŽANETĚ	INICIÁLY ČESKÉHO PROZAIKA BASSE		MASOVÝ KNEDLÍČEK V OMÁČCE	NABÍDNUTÁ RUKA ŽENĚ K ZAVĚŠENÍ	MNOHO VZDĚLÁVACÍCH INSTITUCÍ	TIHLE		AROMATICKÉ KOŘENÍ	UBYTOVACÍ ZAŘÍZENÍ NA KOLECH	LYSINA	NEVYDÁVAT ŠELESTIVÝ HLAS	SPZ LETADEL SÝRIE		JIHOMORAVSKÉ MĚSTO (ZÁMEK)	ČESKÝ MALÍŘ	NEPŘIJÍMAT S RADOSTÍ	STAROGERMÁNI	ČESKÝ KRONIKÁŘ
MÍSTO KE SPANÍ (KNIŽNĚ)					SLOVENSKY KŘEST					LETNÍ MĚSÍCE						STŘÍBROLESKLÝ KOV					
AFROASIAT					HUBOVATI					CENINA						DĚDIČNÝ ZÁKLAD ZNAKU					
					LEGRACE (EXPR.)					SAS						ZPĚVÁK					
ŠPANĚLSKÝ ŠLECHTIC				BÝVALÁ ZN. LIMONÁD					ZÁPISNÍK						PLANÝ POROST						
				OPERACE					TUMÁTE						NÁDOBA NA KVĚTINY						
	TAJENKA																				
	CHŇAP																				
SPOLEČENSKÝ KOLEKTIVNÍ TANEC							MUŽSKÉ JMÉNO						KUROVITÍ PTÁCI					NA TOM MÍSTĚ			
							ZNAČKA KILOPONDU						MATEŘSKÁ ŠKOLA (ZKR.)								
ZÁPORNĚ NABITÁ ČÁSTICE						ODDÍL KRÁLÍKÁRNY						ŘEŽBA (EXPR.)						SPOJKA			
KREJČOVSKÁ FIGURÍNA						ČÁSTI ZAD NAD LOPATKOU						PŮSOBIŠTĚ (ZASTAR.)						LEDOVCOVÁ USAZENINA (GEOL.)			

AUTOR **PETR HAJNIŠ**

POŠTA

Uvěznila mě toaleta v CityElefantu

Ve středu 11. 7. 2012 jsem jela ze zaměstnání osobním vlakem z pražského Masarykova nádraží. Můj záměr vystoupit ve Velkém Oseku ale zhatila vlaková toaleta, kterou jsem několik minut před příjezdem do mé cílové stanice navštívila. Co naplat, že WC bylo příkladně čisté, když jsem zjistila, že dveřím z vnitřní strany chybí klika! Než jsem stačila reagovat, aby se dveře samovolně nezavřely, jejich setrvačnost na výhybkách rozhodla za mě.

Přestože jsem bušila do dveří, nikdo mě neslyšel. První třída, u které se nezbedné WC nacházelo, byla již liduprázdná. Zachránit mě nepřišla ani vlaková četa, přitom někteří z těch svědomitých pravidelně kontrolují i toalety, aby odhalili nepoctivce. To už se blížil Kolín a na výlet do Kutné Hory jsem opravdu neměla náladu. Napadlo mě, že čtyřhran, který by mě vysvobodil, asi v kabelce mít nebudu, ale kdyby tak něco do toho čtyřhranného otvoru pasovalo! Řasenka je kulatá, ach jo... Nakonec mě zachránil klíč od kanceláře, který úhlopříčně přesně sedl do otvoru a dveře jsem překvapivě snadno otevřela. Sebe chválím, ale vlakovou četu ne. Za celou dobu nikdo nepřišel. Průvodčí jsem při vystupování ani neviděla, přitom jsem chtěla na závadu upozornit, aby se to nestalo jinému nešťastníkovi. Proto doufám, že další cestující měli větší „kliku" na kliku nebo alespoň na svědomitou četu.

EVA BALÍKOVÁ

FIPkaři, doplatků v Itálii se nebojte

Velmi nejasně bylo vysvětlováno opatření týkající se zejména výše doplatků na vlaky vyšší kvality pro držitele jízdenek FIP při cestách po italských železnicích. Proto bych se chtěl s čtenáři podělit o vlastní zkušenost. Černá můra o placení velkých doplatků ve vlacích Eurostar a InterCity se v mém případě naštěstí nepotvrdila. Jak se mi při letošní nedávné cestě podařilo zjistit na vlastní kůži, nejdůležitější jsou v Itálii místenky. Bez nich to prostě nejde. Na InterCity stojí 3 eura, na Eurostar 10 eur. Jako jízdenka platí FIP bez jakéhokoli doplatku. Místenky doporučuji koupit raději s dostatečným předstihem, neboť bývají i několik dní dopředu vyprodány. Na druhou stranu je ale potřeba zmínit, že italské železnice jsou v tomto ohledu dost laxní a rozhodnutí, zda si připlatíte či nikoli, záleží často na konkrétním průvodčím. Možná jsem tedy tentokrát měl jen štěstí. **PETR MRŠTÍK**

Fotbalová lokomotiva se opravdu povedla

Mám ráda sport a zároveň jsem obdivovatelkou příjemného designu a vyváženého barevného řešení. Obé mi nabízí lokomotiva, kterou při svých prakticky denních cestách vlakem potkávám. Musím proto pochválit společnost České dráhy, která u příležitosti fotbalového šampionátu EURO 2012 uvedly dvě ze svých lokomotiv do nátěru, který je inspirován tímto sportovním svátkem. Je to skutečně příjemný pohled, když při čekání na vlak vidíte, že vás poveze tento doslova zářící stroj. Chápu, že udržovat v čistotě takto světlý nátěr není zrovna jednoduché, ale rozhodně je to efektní a určitě nejsem sama, kdo má podobné pocity. Také kvituji s povděkem, že jste nátěr neodstranili po skončení šampionátu i přesto, že již pár dní po posledním zápase po našich fotbalistech nikdo ani „neštěkl". Škoda jen, že na olympiádu se na železničních vozidlech pozapomnělo. Ale to už bych chtěla opravdu mnoho. I tak patří šikovným rukám a tvořivosti původce barevného řešení velký dík.

PETRA TUREČKOVÁ

Dopisy jsou redakčně upraveny a kráceny.

Dostupné pouze v tištěné podobě

Putování v drážních šlépějích největšího Čecha

Jára Cimrman – univerzální český génius a nositel mnoha nej – zanechal dalším generacím nejen řadu vynálezů, ale i odkazů budoucnosti. Při ohlédnutí za životem vizionáře, jehož jméno se dotýká minimálně českého nebe, narazíte často na velice zajímavé podrobnosti. Po jeho stopách, které se dodnes otiskly do naší železnice, se právě teď vydáme – jak jinak než vlakem.

Předplaťte si čtrnáctideník Železničář na telefonu 972 233 090