Železničář

ČÍSLO 18 | ROČNÍK XIX — ČTRNÁCTIDENÍK SKUPINY ČESKÉ DRÁHY — 13. ZÁŘÍ 2012 | CENA 12 KČ

FOTO VÁCLAV RUBEŠ KOLÁŽ MICHAL MÁLEK

V Pendolinu se šíří vlny elektronické zábavy

Bezdrátové připojení k nejvyužívanější světové síti je od poloviny července k dispozici ve všech spojích SuperCity Pendolino. V sedmi jednotkách řady 680 nyní mohou cestující zdarma využít bezdrátovou palubní síť s připojením k internetu v nejvyšší dostupné kvalitě. Palubní portál rovněž umožňuje sledovat on-line jízdu vlaku z čelní i zadní kamery Pendolina.

Projekt wi-fi v Pendolinu vstupuje do své vrcholné fáze. Připravuje se již od jara 2011, kdy došlo ze strany Českých drah ke specifikaci požadavků a vyhlášení výběrového řízení na dodavatele. Z veřejné soutěže vzešla vítězně na podzim 2011 společnost SIMAC Technik ČR, která nabídla know-how a servis na pětileté období za cenu bezmála 20 milionů korun. Instalace do všech sedmi jednotek proběhla během osmi měsíců. Měsíční zkušební provoz, který odstartoval 15. července 2012, měl za úkol odstranit tzv. dětské nemoci, aby systém v ostrém provozu nabídl nejspolehlivěší bezdrátové palubní služby v českých vlacích.

Pokrytí od všech tří mobilních operátorů

Velký důraz se klade na spolehlivost a stabilitu připojení. „Z tohoto důvodu systém využívá služeb všech tří tuzemských mobilních operátorů a je sestaven z nejlepších dostupných a ověřených komponentů," vysvětluje Petr Vondráček z Odboru produktů a obchodu GŘ ČD. Připojení k internetu využívá všech přenosových technologií, které operátoři nabízejí. Stojí tedy na principu jak rychlého CDMA nebo 3G, tak i z dnešního pohledu již pomalého EDGE, který pohříchu tuzemští operátoři v některých lokalitách stále nabízejí. „Palubní systém si vybírá z nejrychlejší dostupné technologie, ovšem je limitován dostupností během cesty. Na několika místech trasy Praha – Ostrava proto může cestující pocítit zpomalení či krátkodobý výpadek připojení k internetu. Nejmarkantnější je to v okolí Brandýsa nad Orlicí nebo Hoštejna," říká Petr Vondráček.

Přesto jsou první poznatky více než uspokojivé a při namátkovém měření přesahovala přenosová rychlost po většinu cesty 2,6 MB za sekundu. Velkým dílem i proto, že v zájmu kvalitního připojení je blokován přístup na stránky, které přetěžují systém. Jde především o aktualizace operačního systému a dalšího softwaru, ale i stránky se streamovaným videem (včetně YouTube). V rámci zabezpečení je zakázán přístup na stránky s nelegálním obsahem nebo naopak upload prostřednictvím palubní sítě na podobné weby.

Vidíte trať jako strojvedoucí

Palubní portál umožňuje nejen bezplatné připojení k internetu, ale navíc se z hlavní stránky dozvíte aktuální polohu vlaku, předpokládaný příjezd do destinace i aktuální počasí v cíli cesty. Můžete si přečíst čerstvé zprávy ze zpravodajských webů, on-line si koupit jízdenku na další vlak či zarezervovat místo nebo si vybrat z jídelního lístku bistrovozu. Palubní portál jde ovšem ještě dál. Nabízí totiž on-line přenos z čelní i zadní kamery Pendolina! Pomocí monitoru notebooku se tak může člověk ocitnout na stanovišti strojvedoucího, aniž by opustil svou sedačku.

Palubní portál se postupně stává základním kamenem pro rozvoj moderních služeb i v dalších vlacích. Wi-fi v Pendolinu podle všeho stojí na začátku revoluce, která by mohla na poli elektronického servisu a služeb ve vlacích ČD dosáhnout zajímavých výsledků. Věřme proto, že sedm „zasíťovaných" Pendolin nezůstane dlouho osamoceno. **VÁCLAV RUBEŠ**

Technologie wi-fi je umístěna v prostředním voze. Do zbytku soupravy se šíří bezdrátově.

SLOUPEK

Palubní síť přináší přístup na internet

Již více než měsíc a půl mohou cestující ve spojích SuperCity Pendolino využívat naši žhavou technickou novinku. Ve všech vozech se totiž během jízdy připojí k internetu pomocí wi-fi připojení. Jak to všechno funguje? Hlavní část systému, takzvaný master, je instalována přesně v polovině soupravy, tedy ve voze, kde má vlakový doprovod k dispozici služební oddíl.

Rostislav Novák
ředitel Odboru kolejových vozidel

Odsud se zabezpečuje příjem dat z vysílačů operátorů a data jsou dále přenášena do soupravy. Systém využívá několik SIM karet, které jsou zvoleny automaticky v závislosti na nejkvalitnějším signálu a nejrychlejší přenosové technologii. Do zbývajících šesti vozů Pendolina se přenosy uskutečňují čistě bezdrátově. Cestující potřebuje k využití této služby vlastní zařízení podporující wi-fi, typicky tedy notebook, tablet nebo chytrý telefon. Kdykoli má možnost připojit se k palubní síti, která se zobrazuje jako CDWiFi.

Po připojení zákazníka přivítá palubní portál s řadou doplňkových služeb, které se budou nadále rozšiřovat. V tuto chvíli lze například sledovat jízdu Pendolina čelní kamerou on-line, takže cestující vidí trať téměř jako strojvedoucí. Do budoucna plánujeme rozšíření služeb, zejména funkci, která umožní objednat si občerstvení z bistrovozu s donáškou na místo pomocí několika kliknutí. Skvělou myšlenkou pro hravé povahy jsou připravované on-line hry, kde cestující budou moci změřit síly mezi sebou a třeba se i seznámit. Ve wi-fi se tak skrývá velký potenciál pro zkvalitnění služeb.

Experti OSŽD na přepravní právo se sešli v Čejkovicích

Letošní letní zasedání pracovní skupiny na revizi Úmluvy o mezinárodní osobní přepravě proběhlo v romantickém prostředí jihomoravských Čejkovic. Experti přepravního práva z Organizace pro spolupráci železnic (OSŽD) měli na jednání především za úkol posoudit nutnost a způsob sbližování norem OSŽD s nařízeními Evropské unie v železniční dopravě. Jde například o nařízení Evropského parlamentu o právech a povinnostech cestujících či Úmluvu o mezinárodní železniční přepravě a další nařízení.

Do Čejkovic se sjeli zástupci Českých drah, tuzemského ministerstva dopravy, Kazachstánu, Ruska, Běloruska, Ukrajiny, Estonska, Lotyšska, Litvy a Polska. Vysokou úroveň a profesionalitu pracovního jednání v České republice ocenil i samotný předseda Komitétu OSŽD Tadeusz Szozda. → Pokračování na straně 4

Běželi jsme podél Vltavy navzdory dešti

V sobotu 1. září se pravé nábřeží Vltavy v Praze na pár hodin proměnilo v běžeckou dráhu. Konal se tu totiž druhý ročník soutěže We Run Prague, kterého se účastnilo i družstvo Českých drah s mottem Bereme dráhu! Dobré jméno železničního národního dopravce konkrétně hájili: Jiří Zachař, Daniel Jareš, Milan Zdráhal, Petr Vohralík, Blanka Havelková, Petr Baroch, Miloš Mach, Simona Toušová a Jan Slavík. Trať měřila 10 km a vedla od Žlutých lázní na Praze 4 podél řeky, historickým centrem přes Václavské a Staroměstské náměstí zpět na místo startu. Ze zástupců Českých drah měl nejlepší čas Jiří Zachař (42:53,8).

Běžecký tým zaměstnanců ČD.

Sobotní počasí sportovcům příliš nepřálo. Navzdory kalendáři bylo spíše chladno, navíc se přímo během závodu dalo i do deště. Na dobré atmosféře to ale nic nezměnilo. Mezi soutěžícími bylo slyšet velké množství cizinců. Po skončení závodu se konala party, kde se účastníci všech týmů mohli navzájem lépe poznat. **(hop)**

Hlavní město zažilo zemětřesení v MHD

Pražské autobusy a tramvaje jezdí v odlišných intervalech a trasách. Proč ne vlaky?

STRANA 3

Chodovarexpres a pivo patří k sobě

Zvláštní vlak z Karlových Varů do Chodové Plané vezl příznivce tradičního pěnivého moku.

STRANA 5

Když se patriot dá na spisovatelskou dráhu

Pavel Vursta ve svých knihách propaguje zejména lanovky a regionální tratě na Liberecku.

STRANA 11

Design dokáže zvýšit hodnotu firemní značky

Máme své barvy, grafiku i písmo – prvky, které nás reprezentují v očích veřejnosti.

→ VNITŘNÍ DVOUSTRANA 6–7

KAM JET

Příbramské nádraží ve víru nadšení

Pokud patříte mezi středočeské fanoušky železnice a hodláte oslavit její tradiční svátek, na sobotu 22. září pro vás KCOD Praha připravilo regionální den železnice v Příbrami. Na zdejším nádraží je od 10 do 17 hodin připraven bohatý program pro děti i dospělé. Na návštěvníky čekají vyhlídkové jízdy Regionovou po areálu stanice, exkurze na pracoviště řízení provozu, divadelní představení, projekce filmů s železniční tematikou, výstava o historii i současnosti tratě Protivín – Zdice a další speciality.

Svátek železnice v Nymburce

Oslavy dne železnice se v sobotu 22. září odehrají také v Nymburce, jejichž hlavní část se uskuteční v areálu železničních dílen DPOV. Pro fanoušky železnice je připraven program zahrnující výstavu lokomotiv, exkurzi do provozu společnosti DPOV Nymburk, zvláštní jízdy historickým motorovým vozem řady M 240 po nymburském železničním uzlu, jakož i ukázka rozřazení soupravy s odborným výkladem. Lokomotiva řady 703 se vydá se zájemci do nedalekého pivovaru. Přímo do centra oslav se dostanete nejlépe ze zastávky Nymburk depo, kde budou za tímto účelem zastavovat všechny osobní vlaky od 9.00 do 16.15.

Ecce Libris a Mexico Expres na jihu Čech

Vydejte se s námi 22. září z Písku až do Prachatic zvláštním knihovnickým vlakem s lokomotivou Kafemlejnek v čele. Cestu vám zpříjemní kapela Paraván a autorská čtení jihočeských spisovatelů. Ve Vodňanech si můžete nechat podepsat knihy i Michalem Vieweghem, v Prachaticích na vás čeká zajímavý program Podzimních slavností a můžete zde také nasednout na Mexiko Expres a vydat se do Strunkovic nad Blanicí na divadlo pro děti. Parní vlak pojede pod názvem Ecce Libris po trati Písek (odjezd v 9.23) do Prachatic a z Prachatic (odjezd 16.05) do Číčenic. Pod názvem Mexico Expres se s ním můžete svézt z Prachatic (odjezd 12.30) do Strunkovic nad Blanicí a dále (odjezd 13.52) do Prachatic. Celodenní rodinné jízdné stojí 350 korun, dvouhodinové rodinné jízdné 250 korun, hodinové rodinné jízdné 200 korun. Děti do 6 let se mohou svézt zdarma. Akci pořádá KCOD České Budějovice.

Do Národního parku Podyjí cyklovlakem

O sobotách 15. a 22. září, ve státní svátek v pátek 28. září a v sobotu 13. října vyjíždí cyklovlak Velo Podyjí. Vyráží vždy v 8.09 h ze stanice Brno-Královo Pole a pokračuje přes Brno-Lesná (odjezd 8.14), Brno-Židenice (8.21), Brno hl. n. (8.30) do stanic Moravský Krumlov (příjezd 9.06), Hrušovany nad Jevišovkou (9.35), Znojmo (10.10), Znojmo-Nový Šaldorf (10.17) a Šatov (10.24). Z centra Brna se tak cestující dostanou do atraktivního prostředí Národního parku Podyjí se zámky Vranov, Jevišovice, Uherčice, hradem Bítovem nebo zříceninou Nový Hrádek. Na zpáteční cestu se vlak ze Šatova vydává v 17.30 h. V sobotu 13. října platí globální jízdní (historický vlak), jinak standardní tarify ČD nebo IDS JMK.

Za svatým Václavem párou do Dobříše

V sobotu 15. září si nenechte ujít výlet parním vlakem do Dobříše. Zdejší svatováclavská slavnost na zámku bude hostit pohádkové bytosti a zahrnovat například vystoupení šermířů a sokolníků, ukázky kovářského řemesla a výroby dřevěných hraček či degustace specialit. Parní vlak vyjede z Prahy-Braníka v 10.45, ve 14 hodin zvou pořadatelé na vyjížďku párou z Dobříše do Malé Hraštice a zpět. Odjezd vlaku z Dobříše je v 15.35. Pro držitele jízdenek z parního vlaku je připravena prohlídka zámku v 13.15 a 13.45 h. Předprodej jízdenek probíhá na nádraží Praha-Braník (7–18 h) nebo v mezinárodní pokladně na Masarykově nádraží (8–18 h).

(rub, mn, mt)

Ceník nových nabídek ČD Promo*

	cestující nad 15 let		důchodce**		žák 15–26 let		dítě do 15 let		ZTP, ZTP/P	
	obyčejná	zákaznická	obyčejná	zákaznická	obyčejná	zákaznická	obyčejná	zákaznická	obyčejná	zákaznická
Brno – Zlín	110	90	90	–	80	65	55	45	30	25
Brno – Olomouc	100	80	80	–	75	60	50	40	25	20
Brno – Uh. Hradiště	90	75	75	–	65	60	45	40	25	20
Brno – Prostějov	80	70	70	–	60	55	40	35	20	20
Praha – Hr. Králové	100	80	80	–	75	60	50	40	25	20
Praha – Plzeň	100	80	80	–	75	60	50	40	25	20

* Platnost od 3. září 2012 do odvolání
** Definice podle čl. 200–202 TR10

Další várka nabídek ČD Promo pro zákazníka

Tam, kde České dráhy cítí potenciál získat nové zákazníky, přichází na řadu také marketing. V rámci nabídek ČD Promo tak mohou cestující použít spoj železničního národního dopravce ve vybraných relacích s výraznou slevou. Jedná se o standardní obchodní nástroj. Tímto férovým a transparentním způsobem postupují i ostatní dopravci na trhu.

V pondělí 3. září začaly České dráhy nabízet zákazníkům nové jízdenky v rámci akčních nabídek ČD Promo. K dosavadním jízdenkám mezi Prahou a Ostravskem, Zlínskem nebo Brnem tak na začátku školního roku přibyly nabídky z Brna do Zlína, Olomouce, Prostějova a Uherského Hradiště a také z Prahy do Hradce Králové nebo Plzně a v opačném směru.

Jízdenky ČD Promo v těchto relacích si mohou cestující koupit jako obyčejné (bez In-karty se zákaznickou aplikací), nebo zákaznické (k In-kartě se zákaznickou aplikací). Prodej jízdenek ČD Promo v těchto nových relacích začal až v pondělí 3. září 2012, teprve poté byl možný standardní předprodej.

Obecné podmínky nabídek

Při jízdě oklikou (po jiné trase, než je uvedeno u jednotlivých nabídek) doplatí cestující rozdíl mezi jízdným po delší trase, na které prokáže nárok, a cenou předložené jízdenky ČD Promo. V 1. vozové třídě lze jízdenku ČD Promo použít ve spojení s časovým doplatkem do 1. třídy na kartě, nebo lze doplatit rozdíl mezi jízdným v 1. třídě, na které cestující prokáže nárok, a cenou předložené jízdenky ČD Promo v celé trase na ní uvedené. Při použití 1. třídy v části trasy není doplatek možný, cestující zaplatí v takovém úseku jízdné 1. třídy, na které prokáže nárok.

RADEK JOKLÍK

Brno – Zlín

Jízdenku ČD Promo Brno – Zlín lze zakoupit jako jednoduchou nebo zpáteční do 2. vozové třídy, znějící výhradně ze stanice Brno hl. n. do stanic Zlín střed nebo Otrokovice a zpět. Prodej je možný v eShopu ČD, prostřednictvím služby TeleTiket a u pokladních přepážek ČD ze zařízení UNIPOK (nelze vydat jako psaný doklad) ve všech železničních stanicích začínajících názvem Brno a v železničních stanicích Chrlice, Zlín střed a Otrokovice s tím, že v Brně a Chrlicích lze zakoupit i jízdenky pro směr do Brna a ve Zlíně a Otrokovicích pro směr z Brna. Jízdenka platí na trasách Brno hl. n. – Břeclav – – Otrokovice – Zlín střed a zpět, Brno hl. n. – Bzenec – Moravský Písek – Otrokovice – Zlín střed a zpět nebo Brno hl. n. – Kojetín/ /Kroměříž/Přerov – Hulín – Otrokovice – Zlín střed a zpět.

Brno – Olomouc

Pro relaci Brno – Olomouc platí jízdenka ČD Promo jako jednoduchá nebo zpáteční do 2. vozové třídy, znějící výhradně ze stanice Brno hl. n. do stanice Olomouc hl. n. přes Prostějov hl. n. a zpět. Zákazníci si jízdenky pořídí přes eShop ČD, prostřednictvím služby TeleTiket a u pokladních přepážek ČD ze zařízení UNIPOK ve všech železničních stanicích začínajících názvem Olomouc, Brno a v železniční stanici Chrlice s tím, že v Brně (a Chrlicích) lze zakoupit i jízdenky pro směr Olomouc – Brno a v Olomouci pro směr Brno – – Olomouc. Tato jízdenka neplatí ve vlacích jedoucích přes Přerov, Českou Třebovou nebo Břeclav.

Brno – Uh. Hradiště

Pro tuto relaci si cestující mohou pořídit doklad ČD Promo jako jednoduchou nebo zpáteční jízdenku do 2. vozové třídy, znějící výhradně ze stanice Brno hl. n. do stanic Uherské Hradiště nebo Staré Město u Uherského Hradiště a zpět. Prodej probíhá v eShopu ČD, prostřednictvím služby TeleTiket a u pokladních přepážek ČD ze zařízení UNIPOK ve všech železničních stanicích začínajících názvem Brno a v železničních stanicích Chrlice, Uherské Hradiště a Staré Město u Uherského Hradiště s tím, že v Brně a Chrlicích lze zakoupit i jízdenky pro směr do Brna a v Uherském Hradišti a Starém Městě u Uherského Hradiště pro směr z Brna. Jízdenka platí na trasách Brno hl. n. – Břeclav – – Staré Město u Uherského Hradiště – Uherské Hradiště a zpět, Brno hl. n. – Veselí nad Moravou – (Kunovice) – Uherské Hradiště – Staré Město u Uherského Hradiště a zpět nebo Brno hl. n. – Bzenec – Moravský Písek – Staré Město u Uherského Hradiště – – Uherské Hradiště a zpět.

Brno – Prostějov

Jízdenku ČD Promo Prostějov lze zakoupit jako jednoduchou nebo zpáteční do 2. vozové třídy, znějící výhradně ze stanice Brno hl. n. do stanice Prostějov hl. n. přes Vyškov na Moravě a zpět. Prodej jízdenek probíhá přes eShop ČD, prostřednictvím služby TeleTiket a u pokladních přepážek ČD ze zařízení UNIPOK ve všech železničních stanicích začínajících názvem Prostějov, Brno a v železniční stanici Chrlice s tím, že v Brně (a Chrlicích) lze zakoupit i jízdenky pro směr Prostějov – Brno a v Prostějově pro směr Brno – Prostějov. Tato jízdenka neplatí ve vlacích jedoucích přes Českou Třebovou/Přerov a Olomouc.

Praha – Hr. Králové

Jízdenku ČD Promo Hradec Králové lze zakoupit jako jednoduchou nebo zpáteční do 2. vozové třídy, znějící výhradně ze stanice Praha hl. n. nebo Praha-Vysočany do stanice Hradec Králové hl. n. přes Poděbrady a zpět. Pokud máte o obchodní nabídku zájem, můžete si jízdenky koupit v eShopu ČD, prostřednictvím služby TeleTiket a u pokladních přepážek ČD ze zařízení UNIPOK (nelze vydat jako psaný doklad) ve všech železničních stanicích začínajících názvem Praha nebo Hradec Králové s tím, že v Hradci Králové lze zakoupit i jízdenky pro směr Praha – Hradec Králové a v Praze pro směr Hradec Králové – Praha. Tato jízdenka neplatí ve vlacích jedoucích přes Pardubice hl. n.

Praha – Plzeň

Pro cestu mezi Prahou a Plzní lze zakoupit jízdenku ČD Promo jako jednoduchou nebo zpáteční do 2. vozové třídy, znějící výhradně ze stanice Praha hl. n. nebo Praha-Smíchov do stanice Plzeň hl. n. přes Karlštejn a Chrást u Plzně a zpět. Prodej jízdenek je možný v eShopu ČD, prostřednictvím služby TeleTiket a u pokladních přepážek ČD ze zařízení UNIPOK (nelze vydat jako psaný doklad) ve všech železničních stanicích začínajících názvem Praha nebo Plzeň s tím, že v Plzni lze zakoupit i jízdenky pro směr Praha – Plzeň a v Praze pro směr Plzeň – Praha.

Občerstvení v jídelních vozech zlevňuje

Loni na podzim České dráhy vyhlásily tendr na dodavatele gastronomických služeb v jídelních vozech a bistrovozech v Pendolinu. Otevřené výběrové řízení vyhrála akciová společnost JLV, která získala smlouvu na čtyři roky s platností od 1. září 2012. Výsledky a podmínky tendru pro cestujícího v praxi znamenají snížení cen jídel a nápojů, pro dráhy zase roční úsporu skoro 10 milionů korun oproti minulosti.

Zákazníci Českých drah se mohou těšit na celou řadu gastronomických inovací a lákavých jídel. Za zmínku stojí skutečnost, že nabídku v jídelních vozech sestavují opravdoví mistři gastronomického řemesla z Československého svazu kuchařů v čele s tváří televizního seriálu Jaroslavem Sapíkem a Jiřím Králem, který je držitelem celé řady mezinárodních ocenění. Tito šéfové vytvořili menu stálého jídelního lístku, na který pravidelně doplňují pokrmy typické pro určité roční období. Cestující si tak mohou pochutnat na hovězí svíčkové s knedlíky nebo třeba na směsi listových salátů s čerstvou zeleninou. Mění se i cenová politika na území České republiky. Například přesnídávkové polévky jsou za 49 korun, hlavní jídla za 129 korun a dezerty od 39 korun. Stejně tak i nápoje mají být levnější, například malé pivo za 29 korun nebo espreso za 35 korun.

VÝHODNĚ. Na gastroservisu nyní dráhy ročně uspoří asi 10 milionů. FOTO **M. MÁLEK**

Kvalitu služeb i dodržování smluvních závazků hodlají České dráhy pravidelně sledovat. „Plnění nastavených standardů budeme průběžně kontrolovat prostřednictvím pravidelných kontrol svých zaměstnanců a nejméně čtyřikrát ročně provedeme i neohlášenou kontrolu formou tzv. mystery shoppingu," říká Vladimír Peléšek, ředitel Odboru produktů a obchodu GŘ ČD, který dodává: „Pokud zjistíme nedostatky, nová smlouva nám umožňuje dodavatele penalizovat."

(rub, hop)

Pražská MHD zažila v září revoluci, ale vlaky jezdí jako dříve

Každý pracovní den použije železnici v rámci Pražské integrované dopravy okolo 90 tisíc lidí. Toto číslo rok od roku stoupá, letos prý o více než 10 procent. S přesunem cestujících z autobusů do vlaků počítá organizace ROPID i po výrazné změně jízdních řádů MHD na začátku září. Hlavním limitem dalšího růstu je ovšem kapacita infrastruktury a částečně i dostatečná kvantita i kvalita drážních vozidel.

V posledních týdnech se jeho jméno objevovalo v médiích velmi často. Kvůli radikálním změnám jízdních řádů pražské tramvajové a autobusové dopravy musel Filip Drápal jako zástupce organizace ROPID vysvětlovat a obhajovat prováděné změny. Občas se prý kvůli tomu cítil jako veřejný nepřítel číslo jedna. Většina novinářů ale naštěstí uváděla jen jeho jméno, nikoli fotografii. My v Železničáři ovšem patříme do té menšiny.

Proč jste tyto změny vůbec prováděli? Bylo to zadání od dopravního podniku nebo přímo z magistrátu?
Impulz vzešel hlavně zevnitř ROPIDu, koncepci změn připravujeme už pět nebo šest let. Celou tuto dobu jsme sbírali připomínky od městských částí a cestujících. Teprve nyní ale dozrála doba, kdy má Praha dostatek kloubových autobusů, poměrně velký počet nízkopodlažních vozidel, proběhly i některé úpravy infrastruktury, například rekonstrukce tratí, a hlavně máme politickou podporu. Díky tomu můžeme letos dlouho plánované změny opravdu realizovat.

Stojíte si za tím, že nový systém MHD ročně uspoří asi 400 milionů korun?
Byl to samozřejmě hrubý odhad, ale stojíme si za tím. Stále ještě probíhají výpočty podle ujetých kilometrů a dalších provozních věcí včetně výluk, ale zveřejněný odhad 400 milionů stále platí.

Byl termín 1. září optimální pro tak rozsáhlé úpravy jízdních řádů? Přece jen na začátku školního roku je v ulicích větší zmatek než obvykle...
Obecně by asi byl lepší termín 1. července, protože v průběhu prázdninového provozu lze nový systém lépe doladit, ale bohužel nebylo tolik času na detailní přípravu. Ten termín na začátku září ale není tak nelogický, vždyť všechny jízdní řády se každý rok v tuto dobu mění. Kdybychom změny provedly až v prosinci, tak bychom se více potýkali s vlivem počasí a s obecně špatnou náladou cestujících kvůli zimě.

Komunikovali jste změny s Českými drahami? Na železnici se přece grafikon mění až v prosinci...
Ale železnici jsme na nový systém připravovali už v průběhu minulých let. Posilovali jsme úlohu vlaků v rámci Pražské integrované dopravy, jak jen to šlo. Snažili jsme se především převádět zátěž z autobusů. Od 1. září jsme proto například upravili návaznost autobusů na vlaky v Uhříněvsi nebo ve Strašnicích. Naším cílem je i nadále zvyšovat podíl železnice na pražské MHD.

Máme to chápat tak, že v prosinci se velké změny v městských linkách na železnici dít nebudou?
Ne, nebudou. V podstatě ani neexistuje prostor pro změny, protože už máme vyčerpanou kapacitu na hlavních tratích. Jinde zase chybí dostatečný počet zastávek. Trasy a intervaly městských linek na železnici proto zůstanou v prosinci v podstatě stejné. Změny budou jen kosmetické, například někde na okraji špičky přidáme spoj. Výjimku tvoří zavedení taktové dopravy na Posázavském pacifiku, tedy na linkách S8 a S80.

FOTO VÁCLAV RUBEŠ

Jak je ROPID spokojený s vozidlovým parkem Českých drah?
Určitě oceňujeme, že České dráhy provádějí zásadní modernizaci vozidel. Povedlo se odstavit většinu starých jednopodlažních pantografů, nicméně při zavádění CityElefantů se ukázaly některé technické problémy, například v zimním období nebo s ovládáním dveří, které se ale naštěstí daří alespoň částečně řešit. Spolehlivost se určitě zvýšila. Trochu nás trápí motorová trakce, protože vozidlo typu Regionova je sice bezbariérově přístupné, ale vlak hodný 21. století bychom si představovali už trochu jinak. Například na Posázavském pacifiku se ukazuje, že v Regionovách není dostatečná kapacita pro jízdní kola, což chceme pro příští rok s Českými drahami řešit.

Mají České dráhy dostatek vozidel pro vaše záměry?
V dlouhodobém horizontu bude třeba vozidel rozhodně více. Ale nás trápí v první řadě nedostatečná kapacita infrastruktury. Za současného stavu už stejně nejsme schopni více spojů objednat. Kvůli tomu třeba železniční linka z Libně do Hostivaře jezdí jen o víkendech.

Počítáte s tím, že vzniknou železniční zastávky u stanic metra Kačerov a Rajská zahrada? Bude to znamenat zavedení nových linek?
Určitě počítáme s vybudováním mnoha železničních zastávek na území Prahy. Nejvíce aktuální je to v Podbabě. Zřízení přestupu na vlak na Kačerově a Rajské zahradě ale nebude automaticky znamenat vznik nových linek, i když dopravní obslužnost to určitě zlepší. Pro možnost zavedení nové vlakové linky jsou důležité spíše zastávky Malešice a Běchovice střed.

Pokud Praha postaví metro D jen v úseku Depo Písnice – Pankrác, stále bude chybět kolejové spojení jihu města s centrem v případě dlouhodobé rekonstrukce Nuselského mostu. Může fungovat železnice jako náhradní cesta? Tedy po vybudování zastávky na Kačerově...
Pokud k tomu dojde, budeme to muset řešit. Počítáme s tím, že náhradní dopravu zajistí především tramvaje a autobusy. U železnice vidím problém v tom, že trať 210 je jednokolejná. I po vybudování železniční zastávky na Kačerově tak minimální intervaly vlaků nebudou kratší než 15 minut, což jako náhrada za metro nestačí.

Mluvil jste o tom, že se ROPID několik let snaží přesouvat cestující z autobusů do vlaků. Jaké železniční linky v rámci Pražské integrované dopravy jsou nejvíce využívané?
Co se týče pražských cestujících, tak je nejvíce využívaná trať z Radotína. Tam máme v ranní špičce desetiminutový interval, což je u nás snad nejkratší interval na železnici vůbec. Druhé místo patří trati z Úval a třetí od Benešova.

V příštím roce ale začne stavba koridoru v Klánovickém lese, což provoz od Úval značně omezí.
Stále o tom jednáme. ROPID bojuje za zachování co největšího množství osobních vlaků na této trati. Původně se hovořilo o radikálním omezení, proto doufám, že aspoň některé spoje zůstanou. V minulosti jsme tu dokázali přilákat cestující na železnici, tak snad je teď zase neodradíme. **PETR HORÁLEK**

FILIP DRÁPAL
vedoucí odboru marketingu společnosti ROPID

Narodil se v roce 1981 v Praze. Vystudoval gymnázium a Dopravní fakultu Českého vysokého učení technického v Praze. Studia dokončil v roce 2007. Nastoupil do Dopravního podniku hl. m. Prahy jako řidič tramvaje, poté pracoval několik měsíců jako manažer kvality. Od roku 2008 působí v organizaci ROPID, kde vykonává funkci vedoucího odboru marketingu. Na svou původní profesi ale nezapomíná, a tak ve volném čase občas řídí tramvaj. Mezi jeho koníčky patří cestování, veřejná doprava, cyklistika a plavání.

V sezoně přepravujeme 10 tisíc kol denně

Za prvních sedm měsíců letošního roku přepravily České dráhy téměř čtvrt milionu jízdních kol. Během jediného červencového týdne, kdy se prováděl průzkum, použilo vlak více než 73 tisíc cestujících s kolem, to znamená více než 10 tisíc za den. Nejvíce cyklistů jezdí po železnici ve Středočeském kraji, a to díky velkému rozsahu sítě a intenzivnímu osídlení. Denně zde využívá vlak kolem 1 700 cyklistů. Průměrně více než tisíc cyklistů denně jezdí spoji ČD i v Praze, v Jihočeském a v Jihomoravském kraji.

Průzkum se ve spojích Českých drah konal letos o prázdninách po dvou letech. Cílem bylo zjistit zájem o přepravu jízdních kol v jednotlivých spojích v hlavní turistické sezoně. Údaje potvrdily trend rostoucího zájmu o cykloturistiku. České dráhy letos přepravují jízdní kola ve více než 1 100 spojích se službou úschova během přepravy a ve více než 4 700 vlacích formou tzv. zjednodušené přepravy.

CYKLOZÁKAZNÍK. Podle průzkumu vzrostl zájem o přepravu bicyklů ve spojích Českých drah v meziročním srovnání o 8 procent. FOTO MICHAL MÁLEK

Nejvíce kol přepravili naši cestující v rychlíku 667 Petr Vok z Plzně a Českých Budějovic do Brna. Během sledovaného týdne to bylo celkem 207 jízdních kol, přitom nejvytíženější byl sobotní spoj s přepravou 66 kol. Trasa Plzeň – České Budějovice – Jihlava – Brno je pak obecně jednou z nejvytíženějších. V regionální dopravě vedou linky v Jihočeském kraji.

Pokud srovnáme údaje za leden až červenec s loňským rokem, ČD zaznamenaly nárůst zájmu o převážení jízdních kol o 8 procent. Tento trend souvisí i s rozšiřováním nabídky spojů s přepravou jízdních kol a úpravou vozů a souprav pro zjednodušenou přepravu jízdních kol. Ve spolupráci se zahraničními partnery mohou cykloturisté cestovat ve vlaku také například do Hamburku, Berlína, Řezna, Lince, Vídně, Bratislavy nebo Budapešti. **PETR ŠŤÁHLAVSKÝ**

KRÁTCE

Výsledky hospodaření za první pololetí

Miliardový nárůst výnosů zaznamenaly v prvním pololetí firmy Skupiny České dráhy. Podílela se na tom i osobní doprava, která meziročně přepravila o 2,8 milionu cestujících více, a tržby se díky tomu zvýšily o 147 milionů korun. Nákladní doprava naopak vykázala meziroční pokles přepravních výkonů. Na konci roku by měla Skupina ČD ukončit hospodaření minimálně se stejným výsledkem jako loni, tedy v zisku v řádu stovek milionů. Na konci prvního pololetí ovšem vykázala ztrátu ve výši 494 milionů, která je způsobena především zdražením vstupů, oslabením koruny a také zvýšením úrokových nákladů. Do hospodaření se zatím také nepromítly příjmy, se kterými plán počítá až ve druhé polovině roku.

Přestavba ústeckého nádraží je v polovině

Na konci srpna začal zkušební provoz nové odbavovací haly na hlavním nádraží v Ústí nad Labem. Ta se cestujícím otevřela po půl roce. Modernizovaná odbavovací hala je situována na ploše 170 m², a to v nové, prosklené části výpravní budovy včetně zajímavého ochozu pro cestující veřejnost, kde budou mít cestující možnost příjemně vyčkat na příjezd svého vlaku. V rámci nové odbavovací haly jsou k dispozici čtyři pokladny včetně mezinárodní. Další služby pak poskytuje ČD centrum. Probíhající rekonstrukce celé výpravní budovy na tomto nádraží je jednou z neJvýznamnějších investičních akcí Českých drah nejen na území Ústeckého kraje, ale v celé republice. Veškeré stavební práce mají být hotové do konce letošního roku.

Jízdní výhody FIP od roku 2014 jinak?

Informujeme všechny držitele zaměstnaneckých zahraničních jízdních výhod, že do 31. prosince 2013 budou poskytovány jízdní výhody FIP dle současného rozsahu. Dne 15. června letošního roku se v Paříži uskutečnilo zasedání valné hromady FIP, které pověřilo pracovní skupinu vypracováním modelu minimálního standardu poskytování jízdních výhod FIP, kterého by se členské železnice FIP mohli dobrovolně účastnit od 1. ledna 2014. Pokud tedy valná hromada FIP nepřijme do 31. prosince 2013 jiné rozhodnutí, budou od 1. ledna 2014 platit pravidla pro poskytování slevy 50 procent z plné ceny jízdného pro všechny držitele zaměstnaneckých zahraničních jízdních výhod. Toto pravidlo ovšem nevylučuje uzavření bilaterálních dohod mezi dopravci přesahujících tento rámec. O dalším vývoji budeme informovat.

Plnění grafikonu v prvním letním měsíci

České dráhy v červenci vypravily více než 205 tisíc spojů s přesností 91,4 procenta. Tradičně nejpřesnější jsou osobní vlaky (včasnost jízdy 92,2 procenta) a dálkové rychlovlaky SC Pendolino na lince Praha – – Ostrava (včasnost jízdy 93,7 procenta), rychlíky jely bez zdržení v 83 procentech případů a nejnižší míra přesnosti byla u vlaků EuroCity (73,2 procenta) a expresů (70,6 procenta). U těchto vlaků je přesnost často ovlivněna velmi dlouhým projížděným úsekem, například vlak Jan Jesenius mezi Hamburkem a Budapeští má trasu dlouhou zhruba 1 300 km. **(šp, tis)**

MIMOŘÁDNOSTI

Nová Role
15. srpna
Odpoledne v obvodu žst. Nová Role se na železničním přejezdu v km 11,485 střetl osobní vlak 5297, kterým byla motorová jednotka Regio-

nova 814/914.081, s podvalníkem naloženým slámou, který byl tažen traktorem Claas Ares. Tři cestující byli lehce zraněni. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda předběžně činí 1,5 milionu korun.

Kojetín – Tovačov
16. srpna
V odpoledních hodinách mezi žst. Kojetín a Tovačov se na železničním přejezdu v km 2,322 střetl nákladní vlak 81091, v jehož čele byla motorová lokomotiva 742.206-6, se samojízdným pracovním strojem Holmer Terra Variant 420. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda předběžně činí 440 tisíc korun.

Veselí nad Lužnicí
21. srpna
Nad ránem mezi žst. Veselí nad Lužnicí a Lomnice nad Lužnicí najel motorový vůz 814.083-2 osobního vlaku 8701 na spadlý strom v km 52,469. Škoda byla předběžně vyčíslena na 100 tisíc korun.

Česká Lípa – Nový Bor
21. srpna
Odpoledne mezi žst. Česká Lípa hlavní nádraží a Nový Bor se na železničním přejezdu v km 46,677 střetl osobní automobil Škoda Felicia s rychlíkem 1112, v jehož čele byl motorový vůz 854.020-5. V osobním automobilu byla zraněna řidička a její spolujezdkyně. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda předběžně činí 55 tisíc korun.

Praha-Čakovice
22. srpna
V ranních hodinách mezi žst. Praha-Čakovice a Praha-Satalice se na železničním přejezdu v km 16,727 střetl osobní automobil Škoda Fabia s osobním vlakem 9503, v jehož čele byl motorový vůz 854.021-3. Řidič osobního automobilu byl lehce zraněn. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 120 tisíc korun.

Poběžovice
25. srpna
Před polednem mezi žst. Poběžovice a Horšovský Týn se na železničním přejezdu v km 14,031 střetl osobní automobil Volkswagen Passat s osobním vlakem 17405, kterým byl motorový vůz 810.382-2. V osobním automobilu byl zraněn řidič a jeho spolujezdec. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda předběžně činí 65 tisíc korun.

VODĚ ZDAR. Kyvadlové vlaky ČD převážely u Lipna zdarma nejenom diváky Mistrovství Evropy v raftingu, ale také amatérské sportovce. FOTO **AUTOR (2x)**

Vodácké závody na Lipně potěšily sportovce i fanoušky

Zvláštní kyvadlové vlaky, ale také pojízdný kinosál a zázemí pro informační středisko a konání tiskovek, zajistily České dráhy pro návštěvníky Mistrovství Evropy v raftingu na Lipně. Na místě závodů bylo pořádně mokro – ve Vltavě závodníkům, ale občas i skandujícím fanouškům na pevnině, a to kvůli letním přeháňkám. Na nadšení a radosti ze závodu to ale nic neubralo.

Jižní Čechy se na několik dní staly centrem evropského zájmu. Tedy alespoň v očích sportovní veřejnosti, protože se zde od 29. srpna do 2. září konalo Mistrovství Evropy v raftingu. Nejlepší raftaři z kontinentu se utkali na divokých vodách Čertových proudů na Vltavě. České dráhy jako oficiální dopravce zajišťovaly přepravu závodníků a posílily vlakové spoje v okolí. Kromě toho připravily pro návštěvníky sportovní akce zázemí v podobě Kinematovlaku, Vláčku Hráčku a Konferenčního vozu.

Kyvadlová doprava zdarma

Na základě spolupráce ČD, Jihočeského kraje a Svazu vodáků byly vypraveny zvláštní vlaky, které v době konání ME v raftingu na Vltavě pod Lipenskou přehradou zajišťovaly pro diváky, návštěvníky i účastníky mistrovství bezplatnou přepravu mezi stanicemi Vyšší Brod klášter a Lipno nad Vltavou. Po všechny dny, kdy se mistrovství konalo, pendlovaly mezi 7. a 18. hodinou v hodinovém taktu osobní soupravy s lokomotivami řady 210 mezi stanicemi Vyšší Brod klášter a Lipno nad Vltavou. Celkem přepravily více než 5 500 cestujících, z toho v sobotu a v neděli přes 3 tisíce. Ve Vyšším Brodě byly zajištěny přestupy na

Divoká voda na Čertových proudech vypadala z dálky nebezpečně.

běžné (již zpoplatněné) vlaky z Rybníka nebo až z Českých Budějovic. Kyvadlové vlaky byly významnou pomocí, protože v okolí místa konání mistrovství bylo výrazně omezeno parkování.

Kyvadlové vlaky, ve kterých byla přeprava zdarma, byly neplánovaně využívány i trochu jinak. Mezi stanicemi Čertova stěna, Loučovice a Lipno nad Vltavou jimi totiž – mimo vlastní mistrovství – jezdili kajakáři z celé republiky i se svými sportovními plavidly. „Jé, tady je vody, jako kdyby tu jeli hastrmani!“ komentovala malá cestující několikamilimetrovou vrstvu vody na podlaze „patra“ a také nacucané sedáky. Nebylo divu, protože textilní potahy nasávaly vodu z promočených vodáků a prostor v uličce a na představcích zabíraly i ve více vrstvách lodě, z nichž také občas ukáplo. Milovníci divoké vody si ovšem přepravu pochvalovali.

Pohádky pro děti, sestřihy ze závodů pro dospělé

V Lipně lákal děti Vláček Hráček a hlavně Kinematovlak, ve kterém se denně do 15 hodin promítaly filmy pro děti. Odpoledne pak „pod taktovkou“ společnosti Boatpark, Svazu vodáků ČR a expediční skupiny ww8 běžely krátké filmy a dokumenty s vodáckou a expediční tematikou, které od čtvrtka začínaly vždy sestřihem z předchozího dne závodů. Azylem pro informační centrum ME v raftingu a Českých drah se stal Konferenční vůz, kde proběhly i tiskové konference.

Především během pátečního a sobotního propršeného dne byl vůz Českých drah jediným místem v areálu závodů, kde se dalo ohřát pod pevnou střechou a vypít pravé espreso nebo čaj podávané stevardkou JLV. Michal Cuc, člen posádky Hanace rafters a úspěšného českého týmu 2, který se sem přišel ukrýt před deštěm, si zázemí moc chválil. Mimochodem, Češi i Češky bodovali, včetně nedělní královské disciplíny – sjezdu, který se jel celými Čertovými proudy skoro 50 minut, od startu u paty hráze až na Čertovu stěnu. A díky maximální péči zástupců Českých drah, především zaměstnanců českobudějovických KCOD a RCVD, železnice získala pomyslné kladné body v očích veřejnosti.

Autobusy v režii drah

Náročnou přepravu konvoje z místa závodu uskutečnila v pondělí 3. září společnost ČD Cargo, provozní jednotka České Budějovice, za účasti zaměstnanců SŽDC, oblastního ředitelství Plzeň. Z Loučovic do dopravny Lipno nad Vltavou souprava dorazila sunutím. A ještě jedna zajímavost. České dráhy se chopily i organizace autobusové dopravy pro přepravu závodníků mezi místem dojezdu u Vyššího Brodu a startem trasy pod lipenskou přehradní hrází. Na přání Svazu vodáků zajistily i historický vodácký autobus, který podle potřeby přepravoval návštěvníky od velkokapacitního parkoviště u lyžařského areálu Lipno k dějišti závodů. Skibus v barvách ČD Ski a polepem Regionovy vypomáhal přeplněným spojů a dělal operativní zálohu. ČD tak prokázaly schopnost zhostit se role komplexního dopravce na akci mezinárodního významu.

MARTIN NAVRÁTIL

Experti OSŽD na přepravní právo se sešli v Čejkovicích

→ Pokračování ze strany 1

Česká republika i po svém vstupu do Evropské unie vnímá potřebu udržení a posílení vztahů se svými partnery z východní Evropy a Asie. „Za tímto účelem je nutno dopravcům a uživatelům jejich služeb nastolit přívětivé legislativní prostředí. Zaměstnanci Českých drah, které jsou přidruženým členem OSŽD, se aktivně účastní práce nad návrhy legislativních aktů. Neopomíjejí vedle právněteoretických úvah zdůraznit i praktické aspekty budoucí mezinárodněprávní úpravy,“ řekl nám Petr Špetlák z Odboru drah, železniční a kombinované dopravy ministerstva dopravy.

Posílají návrhy do vlády

Pracovní jednání v Čejkovicích vedla Jelena Antonievičová, která pracuje od května 2012 v Komitétu OSŽD ve Varšavě jako zástupce Litevských železnic. „Velmi oceňuji perfektní přípravu a celkovou organizaci letošního zasedání pracovní skupiny na jižní Moravě. OSŽD je organizací, která zastřešuje nejen východoevropské a některé asijské státy, ale také několik zemí náležejících do Evropské unie, kam patří právě i Česká republika. Tato skutečnost pochopitelně způsobuje určité problémy související s různými legislativními úpravami. Navíc musíme ctít i politická rozhodnutí té které země, která nemusí být zrovna v souladu s našimi společnými zájmy. V ten moment nastává složitá procedura vyjednávání. Proto máme právě pravidelná expertní pracovní setkání. Naše pracovní skupina v Čejkovicích například dopracovala konečné návrhy dokumentů, které půjdou ke schválení do vlád jednotlivých členských zemí OSŽD. Vždy se snažíme najít nejlepší řešení pro všechny strany, pochopitelně za cenu kompromisů. To ani jinak nejde,“ uvádí Jelena Antonievičová.

LOUČENÍ. Celé jednání proběhlo v přátelské atmosféře. FOTO **AUTOR**

Pohled z Kazachstánu a Ruska

Expert právní služby dceřiné společnosti Osobní doprava Kazašských státních železnic Olga Kovalenková říká: „Možná by se v budoucnu dalo cestovat rychle vlakem i do České republiky, ale dnes je to zatím nereálné. Běžná cesta do Prahy s přestupy trvá pět dnů a cena jízdenky na vlak je přitom srovnatelná s letenkou,“ říká Kovalenková s tím, že obyvatelé Kazachstánu rádi navštěvují západočeské lázně.

Světlana Ignatovičová, která je hlavní specialistkou Odboru ekonomiky a tarifů u Ruských státních drah, prozradila, že v Rusku je nyní velmi populární objednávání mezinárodních jízdenek přes internet. „Jde například o jízdenky z Moskvy do francouzského letoviska Nice, kam jezdí přímý lůžkový vlak, nebo do Helsinek. Ve vnitrostátní dopravě mohou naši cestující nově využívat kreditní bankovní karty.“

MARTIN HARÁK

Karlovarský Chodovarexpres
Vlak plný piva a zábavy

Mezi oblíbené zvláštní jízdy, které České dráhy pořádají na konci srpna, patří již tradičně Chodovarexpres. Ten pravidelně vyráží na cestu z Karlových Varů do Chodové Plané. Akce nenásilným způsobem propojuje lásku k železnici a k tradičnímu českému nápoji – pivu.

ZA PIVEM. Chodovarexpres vypravilo KCOD Karlovy Vary. V čele soupravy jel historický Hektor. FOTO **AUTOR (4x)**

Pokud jste v sobotu 25. srpna před desátou hodinou dopolední zavítali na karlovarské horní nádraží, nemohli jste si nevšimnout zvláštního vlaku v čele s historickým malým Hektorem T 435.0145. Už posedmé se spoj vypravovaný KCOD Karlovy Vary, který nese jméno Karlovarský Chodovarexpres, vydal na cestu do Chodové Plané, kde letos probíhaly jubilejní dvacáté pivní slavnosti místního rodinného pivovaru. Stejně jako v minulých letech odvezl Chodovarexpres milovníky zlatavého moku ze západních Čech a dokázal tak, že si svůj přídomek Vlak plný piva a zábavy rozhodně zaslouží. Letos pivním expresem cestovalo více než 160 lidí.

Rolí výčepních se ujali Jana Gottfriedová z ČD a Petr Altman ze SŽDC.

Výborná spolupráce s pivovarem

Ti, kdo cestu pivním expresem již v minulosti absolvovali, dobře vědí, že slavnosti chodského piva nezačínají až v areálu pivovaru, ale už po nástupu do vlaku. Pro tento účel byl totiž do soupravy zařazen vůz, jehož šplouchající obsah lahodil uchu všech žíznivých cestujících. Tentokrát se ulička historického „půleného hytláku“ ze sedmdesátých let hned za lokomotivou zcela zaplnila milovníky tekutého zlata již na odjezdovém zhlaví karlovarského horního nádraží. A to Chodovarexpres zastavoval ještě v Karlových Varech dolním nádraží, Bečově nad Teplou, Teplé, Mariánských Lázních městě a Mariánských Lázních a všude do svých útrob přijímal další piva chtivé žíznivce.

Role výčepních se ale ujali Jana Gottfriedová, jinak vedoucí RCVD Karlovy Vary, s Petrem Altmanem, náměstkem přednosty karlovarského provozního obvodu SŽDC. Ti plnili touhu cestujících po občas až příliš pěnivém moku a zejména jejich poháry tak odpovědně, že po příjezdu do Chodové Plané nezůstala v sudech ani kapka piva. Nebylo divu, protože v rámci jízdného za rovnou stovku měli cestující zdarma nejen dopravu tam za zpět, ale i vstup na slavnosti a konzumaci piva přímo ve vlaku. „Takový servis našim zákazníkům můžeme nabídnout zejména díky vynikající spolupráci s Jiřím Plevkou mladším, obchodním ředitelem pivovaru Chodovar, i legendárním Jiřím Plevkou starším, prezidentem Chodovaru,“ chválí dlouholeté partnerství Vladimír Omelka, ředitel KCOD Karlovy Vary, a dodává, že za úspěchem akce je práce řady dobrovolníků a kolegů, bez jejichž nasazení by Chodovarexpres nikdy nevyjel.

Tuplák za tři a čtvrt vteřiny

V samotném centru oslav, v areálu pivovaru, čekal na návštěvníky bohatý kulturní program, kterým diváky provázelo moderátorské duo Radek Nakládal a Adéla Gondíková. Své síly mohli zájemci změřit v souboji o pivního rytíře a rytířku v nejrychlejším pití piva. Za jak dlouho myslíte, že se tuplák, tedy litrová sklenice přitisknutá ke rtům, dá otočit dnem vzhůru? V Chodové Plané to dokázal vítěz soutěže Josef Míšek za 3,25 sekundy! Něžnějšímu pohlaví stačil půllitr a ženou s největším apetitem byla Mária Slepičková, jejíž čas přesáhl o devět setin šest sekund. Ostatně odhad spotřeby piva toho dne dosáhl podle hlavního sládka Jana Plevky několika tisíc hektolitrů, díky perfektní organizaci bez front u výčepních stánků. To vše za doprovodu několika kapel různých hudebních žánrů – od heligonky přes revivalové kapely AC/DC Špejbl's Helprs nebo ABBA STARS.

> **Za jak dlouho myslíte, že se tuplák, tedy litrová sklenice přitisknutá ke rtům, dá otočit dnem vzhůru? V Chodové Plané to dokázal vítěz soutěže Josef Míšek za 3,25 sekundy!**

Do soutěže se zapojovali návštěvníci všech věkových kategorií.

Chodbička Chodovarexpresu byla stále plná zájemců o další pivo.

Když se přiblížila doba odjezdu, Chodovarexpres již byl připravený zpět do Karlových Varů, tentokrát přes Cheb. Až na zcela ojedinělé výjimky byli cestující příkladně ukázněni a na odjezd zvláštního „flamendráku“ ve 21.50 přišli včas. Přestože několik opozdilců ještě klopýtalo nejistým krokem hezkých pár metrů od vlaku současně s pískotem píšťalky, Chodovarexpres jim neujel. Paní vlakvedoucí byla shovívavá, a tak rozjařený úsměv nezmrznul ani schváceným opozdilcům. Ostatně o úsměv cestujících pořadatelům šlo především. A můžeme vás ujistit, že v tomto vlaku jich bylo na rozdávání nejen díky opravdu poctivé konzumaci národního nápoje. **VÁCLAV RUBEŠ**

MIMOŘÁDNOSTI

Vlastějovice – Ledeč nad Sázavou
26. srpna
Dopoledne mezi žst. Vlastějovice a Ledeč nad Sázavou najel motorový vůz 810.446-5 osobního vlaku 9205 na spadlý strom v km 27,645. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 50 tisíc korun.

Kozolupy – – Plzeň-Křimice
26. srpna
V odpoledních hodinách mezi žst. Kozolupy a Plzeň-Křimice vznikl za jízdy rychlíku 763 požár osobního vozu řady B. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 10 tisíc korun.

Louka u Litvínova – – Osek město
27. srpna
V ranních hodinách mezi žst. Louka u Litvínova a dopravnou D3 Osek město najela motorová jednotka Regionova 814/914.145 osobního vlaku 6700 na spadlý strom v km 135,985. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 170 tisíc korun.

Ratboř – Bečváry
29. srpna
Před polednem mezi žst. Ratboř a Bečváry se na železničním přejezdu v km 13,283 střetl osobní automobil Peugeot 405 s osobním vlakem 22206, kterým byla motorová jednotka Regionova 814/914.185. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 28 tisíc korun.

Březnice – Bělčice
30. srpna
Dopoledne mezi žst. Březnice a dopravnou D3 Bělčice se na železničním přejezdu v km 4,447 střetla dodávka Ford Transit Kasten s osobním vlakem 17906, kterým byl motorový vůz 810.177-6. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 80 tisíc korun.

Olomouc město
3. září
Nad ránem v obvodu žst. Olomouc město se na železničním přejezdu v km 3,887 střetl osobní automobil Porsche Cayene s osobním vlakem 14002, kterým byla motorová jednotka Regionova 814/914.095 a při střetnutí první nápravou vykolejila. Nikdo nebyl zraněn. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 500 tisíc korun.

Řečany nad Labem – Záboří nad Labem
4. září
Dopoledne mezi žst. Řečany nad Labem a Záboří nad Labem se na železničním přejezdu v km 329,359 střetl osobní automobil Opel Vectra s vlakem IC 32, kterým byla elektrická jednotka Pendolino 681.007. Nikdo nebyl zraněn. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením se závorami. Škoda byla předběžně vyčíslena na 65 tisíc korun. **(MirKo)**

Společnost ČD - Telematika rozšiřuje svou optickou síť

V minulém roce investovala společnost ČD - Telematika do vlastní optické sítě několik desítek milionů korun. Finanční prostředky byly primárně určeny k posilování důležitých tras, které s nárůstem zákazníků i provozu vyžadovaly posílení kapacity. Významná část investic byla směřována do výstavby nových tras, a to v metropolitních sítích. Jednalo se tak například o sítě v Českých Budějovicích, Písku, Hradci Králové, České Třebové, ale i v hlavním městě. Mimo toto posílení se realizovala výstavba optických sítí pro partnery společnosti z řad poskytovatelů mobilních hlasových a datových služeb.

V okolí Třince a Jablunkova

Kapacita optické sítě ČD-T pro DWDM okruhy až 100 Gbit/s se dá považovat za technologicky inovativní na trhu v ČR. Od začátku letošního roku ČD - Telematika expandovala na Benešovsku a v okolí Třince, kde byla doposud jediná dostupná možnost napojení telekomunikačních služeb pouze „vzdušnou“ trasou mikrovlnným spojem. V nádražní budově byl vybudován plnohodnotný telekomunikační přístupový bod k internetu a páteřní datové síti, tzv. PoP (Point of Presence), včetně anténního stožáru a zákaznického racku. Dále pak byli jak stávající, tak noví zákazníci připojeni k páteřní síti společnosti. ČD-T tak vystavěla svůj nejvýchodnější připojovací uzel v republice a stala se jedním z mála telekomunikačních operátorů, který na Jablunkovsku disponuje standardním PoPem na optické infrastruktuře a je také připraven k distribuci telekomunikačních služeb.

Benešovsko a střední Čechy

Již výše zmiňovaný Benešov bude i nadále lokalitou, kde se ČD-T chystá posilovat své aktivity, a to rozvojem optické sítě na trati Praha – Benešov. V první fázi plánovaného rozvoje zde bude poskytovat služby na switchované síti (síť s přístupovými body), ve které je schopna nabídnout přenosovou kapacitu do 10 Gbps. Mezi prvně zbudované přístupové body patřily Říčany a Uhříněves, kde už ČD - Telematika poskytuje své služby zákazníkům. Ve fázi projektování a schvalování jsou i další lokality, jako jsou Mnichovice, Čerčany a Benešov.

Společnost rovněž rozšiřuje přístupovou optickou síť ve městech, tzn. tam, kde již má infrastrukturu. Dala si za cíl být geograficky blíže svým odběratelům. V neposlední řadě se zabývá rovněž řešením výstavby optických kabelů pro zákazníky z akademické sféry, případně statní správy. Zmíněné aktivity tak ukazují, jak společnost ČD - Telematika upevňuje pozici v pokrytí České republiky vlastní optickou telekomunikační sítí. **(čdt)**

Dostupné pouze v tištěné podobě

6 TÉMA

Jak se oblékají ČD

neboli od vizitek po lokomotivy

Podle čeho zákazník hodnotí České dráhy? V první řadě vás asi napadne, že podle kvality služeb, tedy podle dodržování jízdního řádu, úrovně vozidel a chování personálu. Do vnímání společnosti ale podstatnou měrou zasahuje i vizuální styl firmy – způsob, kterým se dráhy prezentují po grafické a stylové stránce. Svou nezastupitelnou roli hraje jak design sedačky, tak barva lokomotivy nebo použité písmo na letáku.

Co je design manuál

Klíčový komunikační dokument

Železničář

Obě modré jsou dobré!

Ochranná zóna

Vizuální styl

Text 400 b

K čemu design manuál slouží

TÉMA 7

Předplaťte si čtrnáctideník Železničář na telefonu 972 233 090

Připravujeme

Taurusy rekuperují i na stejnosměrném systému

EKOLOGICKY. Rakouské lokomotivy Taurus řady 1216 mají od počátku léta povolení vracet energii do sítě i na stejnosměrném systému. FOTO **AUTOR (2x)**

Rakouské lokomotivy řady 1216, které si pronajímají České dráhy, jsou po čtyřech letech provozu na našich kolejích o něco efektivnější. Na počátku léta dostaly povolení navracet energii vzniklou využíváním elektrodynamické brzdy (EDB) i na stejnosměrné napájecí soustavě, což umožňuje uspořit až 25 procent odebrané energie.

Celý svět hledá cesty, jak spořit energii, a elektrická trakce je pro tento účel jako stvořená. Přesto zůstávají ve využití úspor velké rezervy, a tak je potěšující, že možnost, jak navracet energii do napájecího systému – rekuperace, se pomalu ale jistě rozšiřuje. I když má v českých podmínkách cestu trnitou. Není bez zajímavosti, že Taurusy nesměly EDB v počátcích provozu používat ani na tratích se střídavým trakčním systémem. Protože Siemensova konstrukce není vybavena brzdovým odporníkem pro střídavý napájecí systém, který by přeměňoval vznikající energii při brzdění na teplo, znamenalo toto opatření zákaz využití výkonné EDB na českém území.

Úkol první: zvolit správný software

Po provedených zkouškách a úpravách napájecích stanic SŽDC, bylo těmto strojům povoleno elektrodynamicky brzdit nejprve na úseku se střídavým napětím Břeclav – Brno, později pak až do Svitav, kde je styk střídavé a stejnosměrné trakce. „Snaha o rekuperaci i na stejnosměrném systému – to byla anabáze trvající takřka dva roky. Musela proběhnout řada jednání i samotných zkoušek, abychom přesvědčili manažera infrastruktury, tedy SŽDC, že tyto lokomotivy budou i při používání elektrodynamické brzdy bezpečné," říká Jiří Valín z DKV Brno, který je duchovním otcem této myšlenky.

„V první fázi jsme nechali na Taurus 1216.210 nainstalovat zkušební softwarovou verzi G1, která umožňuje rekuperaci na stejnosměrném systému, a požádali SŽDC o provedení zkoušek. Tato verze již splňovala podmínky manažera infrastruktury, mezi které patřilo omezení vratného napětí do sítě na maximální hodnotu 3,6 kV. Dále jsme museli brát v potaz to, že po výpadku trakčního napětí musí řídicí systém lokomotivy samočinně zablokovat další rekuperaci do sítě po dobu minimálně pěti minut. Tato funkce najde využití například v případě, kdy elektrodispečer nemůže zpravit strojvedoucího o zákazu rekuperace. V tom případě dispečer na dálku krátkodobě vypne trolejové napětí a samotná lokomotiva musí zabezpečit, že po obnovení napětí nebude ještě minimálně pět minut rekuperovat," vysvětluje Jiří Valín.

ŠETŘÍME. Využívání elektrodynamické brzdy přináší nejen významnou úsporu energie, ale je pohodlnější pro strojvedoucí i cestující.

Úkol druhý: přesvědčit správce infrastruktury

Aby se parametry softwaru ověřily, využil zkušební tým pod vedením Jiřího Valína rychlostního měření, které pravidelně provádí Technická ústředna dopravní cesty. „Letos v březnu jsme využili této příležitosti a s Taurusem 1216.210 jsme se vydali na kontrolní měření v trase Břeclav – Přerov – Petrovice u Karviné a zpět. Výsledkem náročného měření bylo potvrzení veškerých podmínek požadovaných provozovatelem infrastruktury. Měření se mohla provést díky perfektní spolupráci Odboru kolejových vozidel Českých drah, Technické ústředny dopravní cesty, ale také společnosti Siemens a partnerské rakouské organizaci ÖBB Technische services", chválí spolupráci Valín.

Po úspěšných měřeních následovala instalace softwaru G1 na všechny stroje řady 1216, které zajíždějí do českého vnitrozemí. „Na každé lokomotivě byl umístěn deník zkušebního provozu, kam strojvedoucí zapisovali nejen kladné, ale i záporné hodnocení používání EDB. Rád bych zdůraznil, že Taurus u nás začal poprvé ve své historii rekuperovat na stejnosměrné napájecí soustavě. To se zatím v Evropě nikomu jinému nepovedlo," říká s určitou hrdostí v hlase Jiří Valín.

Úkol třetí: zajistit finanční vyrovnání

A co přináší možnost využívat EDB strojvedoucím? „Když brzdím vlakovou brzdou, tak se někdy může stát, že takzvaně podbrzdím. To se v případě elektrodynamické brzdy stát nemůže, protože funguje s velmi jemnými korekcemi a bez prodlevy. Současně má velký význam v režimu automatické regulace rychlosti," říká strojvedoucí Milan Martinák z DKV Brno. Jeho pražský kolega Pavel Brendel doplňuje: „Během jízdy mohu sledovat spotřebu i úsporu v kilowatthodinách na palubním systému. EDB je vynikající záležitost, zejména za sucha. Zhoršená adheze může znamenat prokluz a pak se energie přestane vracet do sítě. Za ideálních podmínek ovšem může lokomotiva za jednu cestu uspořit až dvacet pět procent z odebrané energie. Využitím EDB z rychlosti 160 km/h do zastavení jsem nedávno ušetřil 90 kWh."

K určité dokonalosti celého snažení by napomohla odpovídající legislativa, která by pamatovala na finanční vyrovnání při vracení elektrické energie zpět do trakční sítě. Zatím totiž dopravce, který navrátí enegii zpět do sítě, nemá žádné finanční úlevy.

MARTIN HARÁK

Přínosy rekuperace

V úseku Praha – Svitavy, kde je stejnosměrná napájecí soustava, může zkušený strojvedoucí na jednom vlaku vrátit vhodným používáním elektrodynamické brzdy do trakční sítě až 300 kWh. Současně se snižuje opotřebení brzdových kotoučů a destiček, čímž se šetří peníze i životní prostředí. Jde i o pohodlnější a komfortnější jízdu vlaku jak z pohledu strojvedoucího, tak potažmo i cestujícího, který vnímá cestu vlakem jako plynulejší, bez zbytečných „záškubů".

RSM: Nové prodejny na pardubickém nádraží

V srpnu tohoto roku byly v odbavovací hale stanice Pardubice hlavní nádraží zahájeny přípravné práce pro rozšíření doplňkových služeb pro cestující. V prostorách vedle prodejny PONT, které dosud využívalo Krajské centrum osobní dopravy Českých drah, budou zřízeny tři nové provozovny občerstvení. Ty by měly obohatit a oživit funkce odbavovací haly v souladu se současnými trendy využití nádražních budov, tedy rozšířit komerční služby pro procházející nebo čekající cestující.

SLUŽBY PRO CESTUJÍCÍ. Nabídka služeb na pardubickém hlavním nádraží se ještě letos rozšíří. FOTO **RSM PARDUBICE (3x)**

Citlivé zásahy architektů

Budova hlavního nádraží v Pardubicích byla postavena v letech 1947–1958. Kvůli svému vzhledu a architektonické hodnotě je i památkově chráněná. Vestavbu nových prodejen vyprojektoval tým složený ze dvou významných architektů, kterým pomáhali specialisté z různých stavebních oborů. Prvním z architektů je Miroslav Řepa, který je synem autora projektu nádraží a vlastníkem autorských práv, druhým Jan Třeštík. Autoři projektu se snaží zmodernizovat prostor nových prodejen do soudobé architektonické kompozice tak, aby nebyl narušen původní záměr projektanta výpravní budovy a byl brán co největší ohled na ochranu památkově chráněného objektu.

Celkové prostorové řešení, použití prosklené čelní stěny s firemním pásem, ponechání původních černých obkladů i hliníkového pásu v nadpraží sjednotí celý trakt do jedné výtvarné podoby. Projekt počítá i s točitým schodištěm pro možnost budoucího zpřístupnění galerie, která by doplnila odbavovací halu o zajímavé pohledy z výšky. Pro galerii je navrženo v celé její délce skleněné zábradlí upnuté do ocelových profilů s hliníkovým nástřikem. Interiér provozoven je řešen pro zákazníka jako propojený prostor, prodejny se budou odlišovat designem interiéru a oddělené bude pouze jejich zázemí. Předpokládá se zde umístění pekárny, kavárny a nápojového baru. Spolu se sousední prodejnou PONT tak vznikne obchodní trakt s jednotným architektonickým řešením.

Topení vyřeší klimatizace

Technické řešení stavby je poměrně složité, je třeba respektovat původní nosný systém z vyztuženého betonu. Pro otevření prostoru a průhledu do provozoven je nutno vybourat stávající zdi, nosný systém doplnit o překlady, upravit podlahy i stropy a zrušit dva nákladní výtahy. Původní podlahové a stropní vytápění bude odpojeno a nahrazeno moderní klimatizací. Veškeré zdroje se musí nově přivést a odměřit. Otevření nových prostor předpokládáme ještě v tomto roce. Věříme, že jejich provoz přispěje ke spokojenosti cestujících.

JAROSLAV ŠPÍNA

ZA VĚTŠÍ BEZPEČNOST. Německé vlakové zabezpečovače se objevily již v meziválečném období. Už v roce 1938 je převzalo i Rakousko. FOTO **DB (3x)**

Zabezpečovače u sousedů
Jiný kraj, jiný mrav

Kontrola činnosti strojvedoucího prostřednictvím vlakového zabezpečovače je dnes již nedílnou součástí železničního provozu. Také železnice států, které sousedí s Českou republikou, využívají různé systémy, jejichž funkce i princip činnosti se mírně liší.

Dvoustránkové téma letošního Železničáře č. 11 popisovalo vývoj vlakových zabezpečovačů v evropském historickém kontextu v návaznosti na celoevropský zabezpečovač ETCS. Systémy, které jsou využívány železnicemi sousedních států, jsme záměrně upozadili, neboť jsou natolik zajímavé, že si zaslouží svůj vlastní článek. Svůj dluh čtenářům tedy nyní splácíme.

S narůstající rychlostí se mění technické požadavky na infrastrukturu.

Půvab německé jednoduchosti

Z okolních železničních správ se realizací systému vlakového zabezpečovače začalo zabývat jako první Německo, a to už v meziválečném období. V roce 1934 byl instalován systém INDUSI (Induktive Zugsicherung), který se začal výrazně rozšiřovat po druhé světové válce. Jde o bodový vlakový zabezpečovač, který přenáší návěst na vozidlo v určitých místech tratě, jejichž poloha je obvykle vázána na polohu návěstidel. K přenosu používá rezonančních obvodů s frekvencemi 1 000 Hz (návěst Stůj či omezení rychlosti následuje za 1 000 metrů), 500 Hz (návěst Stůj či omezení rychlosti následuje za 250 metrů) a 2 000 Hz (návěst Stůj v této úrovni – v případě projetí vlak samočinně zastaví).

Na vozidle se nachází vysílač, traťovou částí jsou tvz. magnety neboli pasivní rezonanční obvody. Původní vozidlová část byla v průběhu času zdokonalována, ale traťová část vydržela prakticky beze změn v provozu dodnes, tedy úctyhodných 78 let. V roce 1954 přinesla verze I 54 ještě kontrolu bdělosti strojvedoucího. O šest let později byl do INDUSI zapracován systém, který podle druhu vlaku (ten musel zvolit strojvedoucí) kontroloval také správné snižování rychlosti při jízdě na omezující či zakazující návěst. Výpočet brzdicí křivky pak přinesla mikroprocesorová verze I 60R už koncem 60. let (pro zajímavost: československý LS to neumí dodnes, slovenský MIREL až od roku 2000). Poslední evoluční verzí je PZB 90 z 90. let minulého století, která sloučila funkčně velmi podobné zabezpečovače bývalé NDR a NSR.

S nástupem rychlostí vyšších než 160 km/h už ale systém INDUSI přestával stačit. Zábrzdná vzdálenost 1 000 m, na kterou byly magnety rozmisťovány, se při vysokorychlostním provozu rapidně zvyšuje, a proto bylo nutno zkonstruovat novou generaci vlakového zabezpečovače, ideálně liniového. Dnes je zhruba 3 000 km v Německu vybaveno liniovým LZB (Linienförmige Zugbeeinflussung), který vznikl právě z požadavku na nový systém. Tento zabezpečovač přinesl informování strojvedoucího o následujících oddílech až do vzdálenosti 13 km. Traťovou část tvoří smyčky umístěné uvnitř kolejnicových pásů s rozestupy po 100 metrech. To je také vzdálenost, podle které se aktualizuje poloha vozidla na trati. LZB jsou vybaveny tratě, na nichž je rychlost vyšší než 160 km/h.

Funkce obou systémů – bodového i liniového – se navzájem nevylučuje, a proto je řada vozidel vybavena oběma typy zabezpečovačů. Vozidla s naklápěcí skříní jsou navíc vybavena systémem ZUB 121, který respektuje jejich schopnost projíždět některé traťové úseky rychlostí až o 30 procent vyšší než vozidla konvenční. Oba typy systémů převzalo také Rakousko, INDUSI již v roce 1938, liniový v roce 1993, kdy začal provoz rychlostí až 200 km/h na trati z Vídně do Lince.

MIREL – slovenská z nouze ctnost

Slovenské železnice byly postaveny koncem minulého století před problém, jak zajistit bezpečnou jízdu vlaku i při rychlostech vyšších než 120 km/h, na které byl konstruován původní československý zabezpečovač LS. V roce 2000 byl proto vyvinut zabezpečovač MIREL VZ 1, což je nová vozidlová část původního československého LS. Je schválen pro použití v České republice a existuje i verze schopná spolupracovat s traťovou částí maďarského zabezpečovače EVM 120. Jde o mikroprocesorové zařízení schválené pro maximální rychlost 160 km/h.

Hlavním zdokonalením proti zabezpečovači LS spočívá v kontrole rychlosti vlaku a generování brzdicí křivky, při jejímž překročení dojde k samočinnému zastavení vlaku. Realita je však taková, že vzhledem k omezením původního zabezpečovače na přenos pouhých čtyř návěstních znaků je spolehlivost vygenerování správné křivky podle sdělení samotných strojvedoucích dost diskutabilní. Výrobce naopak uvádí, že zařízení funguje správně a jde o chybnou obsluhu. Ke čtyřem kódům jsou přiřazeny určité rychlosti (např. zelená – maximální rychlost, žluté mezikruží – 40 km/h), ale v případě, že je návěstěna rychlost např. 80 km/h, zařízení tuto návěst nerozpozná a strojvedoucí musí konkrétní rychlost zadat systému manuálně. Navíc generování brzdicí křivky uvažuje návěst Stůj vždy na zábrzdnou vzdálenost 1 000 m. V reálném provozu ale mohou být návěstidla od sebe i o několik stovek metrů dále.

Účel vzniku zařízení se proto míjí účinkem, neboť do funkce zabezpečovače musí velice často zasáhnout chybující lidský prvek. Manuální režim obsluhy je totiž nutno v rámci plynulosti jízd zavádět až příliš často. Problémem jsou také výpadky kódu (například na zhlaví), na které MIREL reaguje zavedením rychločinného brzdění. Na odstranění některých potíží zabezpečovače se sice pracuje, jeho „naroubování" na původní systém by se však dalo velice trefně vystihnout známým rčením: Starého psa novým kouskům nenaučíš.

NENARAZÍME! Evropský systém ETCS se postupně buduje i v okolních zemích.

CO JE NEJLEPŠÍ?

Pokud posoudíme vlakové zabezpečovače v Německu, Slovensku a Polsku z čistě technického hlediska, nejdále zřejmě došly německé systémy. A to i přesto, že princip INDUSI oslaví za dva roky osmdesátiny. Liniový LZB byl zase po právu do jisté míry odrazovým můstkem pro vývoj evropského ETCS (European Train Control System). Ten se koneckonců buduje ve všech sousedních zemích i u nás. Je tedy pravděpodobné, že za pár let už nebude muset dopravce rozmanitost jednotlivých systémů řešit tolik jako v posledních padesáti letech.

Polský skorozabezpečovač

Nejjednodušším a z dnešního pohledu nejméně dostačujícím vlakovým zabezpečovačem je polský systém SHP (Samoczynne harmovanie pociągu). Podobně jako u německého systému je traťovou částí elektromagnetický rezonátor (magnet) umístěný ve vzdálenosti 200 metrů před předvěstí a návěstidlem vjezdovým, odjezdovým nebo sdruženým. Vozidlovou část tvoří snímač a vozidlový generátor pracující na jediné frekvenci 1 000 Hz. Při průjezdu nad kolejovým rezonátorem vznikne impulz, na jehož základě dostane strojvedoucí nejdříve vizuální a poté i akustický signál. Pokud do 5 sekund neobslouží tlačítko bdělosti, vlak samočinně zastaví.

Zařízení však nekontroluje následnou reakci strojvedoucího, ani nepřenáší návěst na vozidlo. V podstatě ho jen informuje, že se blíží k hlavnímu návěstidlu, jehož návěst vůbec nerozlišuje. Po strojvedoucím pouze požaduje potvrzení této skutečnosti a jeho další činnost nekontroluje. Rezonátory fungují zcela nezávisle a jejich zcizení tedy není indikováno poruchou zabezpečovacího zařízení. Toho v Polsku hojně využívají zloději barevných kovů a některé tratě jsou tak velice často bez funkčního zabezpečovače.

VÁCLAV RUBEŠ

KRÁTCE

POLSKO

Od prosince pojedete na CMK dvoustovkou

Poláci plánují zavedení dvousetkilometrové rychlosti od jízdního řádu 2013 (tedy od letošního prosince). Nejrychlejší polskou tratí se má stát CMK (Centralna Magistrala Kolejowa) mezi Katovicemi a Varšavou. První rychlý úsek mezi Olszamowicemi a Zawiercie zahrnuje asi třetinu délky CMK, která je vybavena ETCS. Na celé CMK bude zavedena rychlost 200 km/h, resp. 220 km/h pro Pendolina do roku 2015, cestovní čas mezi Katovicemi, Krakovem a Varšavou se potom zkrátí na přibližně dvě hodiny (dnes asi 2 hodiny 40 minut).

ŠVÝCARSKO

Nové myčky uspoří dvanáct bazénů ročně

Společnost SBB provozuje 10 myček pro čištění vozových skříní, přitom část z nich je v provozu již 30 let a vyžaduje modernizaci. Ročně vyčistí 50 tisíc osobních vozů různého typu. Fungovat může již od –5 °C. Do roku 2014 budou nové myčky také v Lucernu, Bielu a Curychu. První etapa projektu bude stát asi 20 milionů švýcarských franků. Nové myčky zlepší kvalitu údržby a ročně uspoří asi 30 tisíc m³ vody, což představuje 12 velkých olympijských bazénů.

NĚMECKO

Nárůst cestujících o čtyři procenta

Německý národní dopravce Deutsche Bahn hlásí za 6 měsíců letošního roku čtyřprocentní růst počtu cestujících. Přepravil o 40 milionů osob více, tedy celkem asi jednu miliardu cestujících. Přepravní výkon vzrostl o 4,4 procenta a dosáhl 39,7 miliardy oskm. Obrat stoupl o 3,3 procenta na 19,5 miliardy eur a operativní výsledek EBIT byl lepší o 188 milionů eur – dosáhl 1,3 miliardy. Vyšší, a to o 34 procent, jsou také čisté investice. Dosáhly částky 1,4 miliardy. Zároveň ale narostl také čistý dluh společnosti.

RAKOUSKO

Z Grazu do Salcburku a Innsbrucku kvalitněji

Zástupci ÖBB, spolkového ministerstva dopravy a několika spolkových zemích se po náročných jednáních dohodli na novém modelu dopravy mezi Grazem, Salcburkem a Innsbruckem. Od srpna nahradily dosavadní soupravy CityShuttle, známé ze zdejších rychlíků, modernizované klimatizované vozy nasazované na spoje InterCity. Od prosince bude fungovat mezi Grazem a Salcburkem pět přímých spojů denně a dva s přestupem s přípoji od vlaků Graz – Innsbruck. Od prosince 2013 je plánované také spojení Graz – Innsbruck – Curych.

EVROPSKÁ UNIE

Větší práva cestujícího na informace o dopravě

Poslanci Evropského parlamentu se v souvislosti s prázdninovou sezonou zabývali právy cestujících. Zástupci evropského lidu ve svém nezávazném dokumentu navrhli zejména zlepšit informovanost cestujících o jejich právech, např. prostřednictvím informačních míst umístěných v letištních a nádražních halách. Zde by cestujícím byly poskytnuty informace nejen o zpožděních, zrušených letech apod., ale také formuláře pro případné stížnosti s přesně určeným datem, dokdy bude stížnost vyřízena.

KOLUMBIE

Nákladní trať obnovili, teď ji ještě prodlouží

Prezident Juan Manuel Santos navštívil v srpnu Buenaventuru u příležitosti obnovy provozu nákladní dopravy na 155 km dlouhém úseku Buenaventura – Yumbo sítě Pacific, který byl přerušen od listopadu 2011. Společnost Ferrocarril del Pacífico investuje 16 mil. dolarů do první fáze programu modernizace a doufá, že zvýší nákladní přepravu z 5 tisíc tun během prvního měsíce provozu na 25 tisíc tun měsíčně do prosince a přepraví 3,5 milionu tun za první tři roky provozu. Trať má být rozšířena o dalších 300 km do La Felisy. **(PešŤ, mez, acri)**

ILUSTRACE WWW.DRG-SALONWAGEN.EU

Ministr letectví, který raději jezdil vlakem

V nacistickém Německu tento druhý nejmocnější muž třetí říše proslul jako milovník přepychu, umění, dobrého jídla i cestování. Vrchní velitel Luftwaffe a ministr letectví Hermann Göring ale raději jezdil vlakem, než létal. Ve svém vlaku měl totiž takový luxus, který žádný dobový aeroplán nabídnout nemohl.

V první polovině 20. století bylo veskrze běžným jevem, že státníci, významní podnikatelé a osobnosti veřejného života využívali soukromé salonní vozy. Ovšem Hermann Göring byl megaloman – nestačil mu jeden vůz, a tak měl rovnou dva celé vlaky, které používal k dopravě po celé, zpočátku radikálně expandující třetí říši. Nesly jména Asia a Robinson Crusoe. K jeho nejdelším cestám patřily inspekční jízdy na východní frontu. Traduje se, že během jedné jízdy vystřídal jeho vlak až 46 lokomotiv, což byl ve srovnání s ostatními nacistickými pohlaváry absolutní rekord. Ostatně také skladba a výbava vlaku říšského maršála Göringa byla pompézní. Jen jeho doprovod čítal na 170 lidí, kteří měli pouze jediný úkol – starat se o jeho bezpečí a pohodlí. To především.

Extra vagon na oblečení a metály

Göringův vlak byl navýsost výjimečný. Do soupravy byly zařazeny vozy, které svým účelem vyvolávají nevěřícné kroucení hlavou, a přesto byly realitou. Polní maršál měl například extra vůz pro svou rozsáhlou garderobu a vyznamenání, vůz upravený na kinosál, další jako koncertní síň, nebo speciální vagon napěchovaný vínem, cigaretami a doutníky. Sám Göring měl k dispozici nejméně tři vozy, které byly kvůli bezpečnosti zvenčí obloženy neprůstřelnými olověnými pláty. Kromě speciálního restauračního vozu, kde se servírovaly jako běžné chody humři, kaviár, krocani, langusty a další speciality, měl zhýralec k dispozici výpravně zařízený salonní vůz a pochopitelně vůz lůžkový. Další, svým určením zcela ojedinělý vagon, byl telegrafní vůz, ze kterého se Göring mohl kdykoli spojit s Hitlerem a v němž byl zvláštní oddíl jen pro vojenské mapy. Ten ale původně úspěšný stíhací pilot z 1. světové války podle pamětníků moc nevyužíval. Mnohem raději zamířil do vagonu s luxusní koupelnou.

Zastavte, jdu se koupat!

A protože polní maršál své objemné tělo smáčel ve vaně velice rád a často, trávil v „koupelnovém“ vagonu dlouhé hodiny. Na tom by nebylo nic tak zvláštního, kdyby Göringovi nevadilo, že se při jízdě voda ve vaně hýbe. Proto, nedbaje ohledů na válečnou dopravu, přikázal, že během jeho očistného a relaxačního procesu musí vlak bezpodmínečně stát. Samozřejmě i na širé trati. A tak se stálo – včetně vlaků směřujících s materiálem na frontu nebo s raněnými opačným směrem. Podobně bezstarostné cestování trvalo do zimy 1942/1943, když ztroskotal jeho ambiciózní plán zásobovat německá vojska obklíčená u Stalingradu vzdušným mostem. Po tomto neúspěchu totiž padl „velkohubý Hermann“ u Hitlera v nemilost.

S postupem války a otevřením takzvané druhé fronty v roce 1944 vyloděním spojenců v Normandii se operační prostor německých vojsk začal radikálně zmenšovat stejně jako území třetí říše. Také Göring už měl zcela jiné starosti, před kterými se ale v duchu své vlastní okázalosti uzavřel v luxusním sídle Karinhall, kde se oddával drogovým dýchánkům. Jeho cestování v luxusu byl konec a poslední cestu tímto vlakem vykonal muž s maršálskou holí zdobenou zlatem 21. dubna 1945 do Berchtesgadenu. Definitivní cílovou stanicí se mu ale stal Norimberk, kde svou životní cestu ukončil sebevraždou v říjnu 1946 a o den tak unikl vynesenému hrdelnímu trestu. Jeden z jeho luxusních vagonů byl využit po válce do soupravy Blauer Enzian (Modrý hořec), která byla rychlým a komfortním spojením Německých drah mezi Berlínem a Hamburkem. To však bylo poslední intermezzo kdysi honosné soupravy.

VÁCLAV RUBEŠ

Vlak pro pohlavára

Německý ministr letectví a polní maršál Göring velmi rád využíval pro své cesty okupovanou Evropou zvláštní vlak speciálně uzpůsobený pro tyto účely. Göring například používal vůz upravený na kinosál, vůz pro šaty a vyznamenání, vůz jako koncertní síň nebo vůz, který sloužil jen pro převoz Göringových doutníků, cigaret a vína. Z dalšího vozu se maršál telegraficky spojoval s Hitlerem. Zřejmě nejlépe se fašistický pohlavár cítil ve voze s luxusní koupelnou.

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 31. 10. 2012.

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

Cena zahrnuje: 5x polopenzi, 5 procedur (2x oxygenoterapii, 1x aromakoupel, 1x masáž, 1x tepelný obklad). BONUS: 5 léčebných procedur à 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.

Česká republika

Lázně Mšené – „Víkend železnice“

Ubytování v lázeňském domě, pokoj s vlastním soc. zařízením, TV.

Cena: 2 827 Kč, 2 noci, 2x polopenze, 1x medová masáž, 1x magnesiová koupel, 1x zábal zad včelí vosk, 1x parafínový zábal rukou.

Přijeďte si odpočinout do oázy klidu nedaleko Prahy.

Česká republika

Luhačovice – wellness hotel Pohoda ****

Last moment – TÝDEN PRO BOLAVÁ ZÁDA, termín: 16. 9.–7. 10. 2012

Cena: 7 900 Kč/osoba, ubytování ve dvoulůžkovém pokoji s vlast. soc. zařízením, TV/SAT, wi-fi, telefon. Cena zahrnuje: uvítací přípitek, 7x ubytování, 7x polopenzi, 3x hydromasáž se zábalem, 1x uvolňující masáž krční páteře, 1x aromaterapeutickou masáž zad a šíje, 2x infračervenou kabinu, volný vstup do wellness (bazén, saunový svět) a fitness.

Česká republika

Luhačovice – Wellness Hotel Pohoda ****

Last moment – SENIORSKÉ BABÍ LÉTO 55+, termín: 16. 9.–7. 10. 2012

Cena: 6 790 Kč/osoba, ubytování ve dvoulůžkovém pokoji s vlast. soc. zařízením, TV/SAT, wi-fi, telefon. Cena zahrnuje: uvítací přípitek, 7x ubytování, 7x polopenzi, 1x polodenní zájezd do okolí s průvodcem, denně šálek kávy nebo čaje s moučníkem, 1x aromaterapeutickou masáž zad a šíje, 1x hydromasáž se zábalem, 1x slatinný obklad na celá záda, 1x suchou uhličitou koupel, 1x kyslíkovou terapii, volný vstup do wellness a fitness.

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

Liberecký patriot probouzí psaním zájem o železnici

Jako rodilý Liberečan se Pavel Vursta označuje za místního patriota. Na začátku 80. let začal psát na dopravní témata, v centru jeho publicistické pozornosti byly především lokálky v rodném kraji. Velkou roli v jeho životě hrály i lanovky, však také po dvě desetiletí vykonával funkci přednosty lanové dráhy na Ještěd.

Liberec zůstane navždy pro Pavla Vurstu srdeční záležitostí. Narodil se tu krátce po druhé světové válce, kdy ve městě už nežila většina původního německého obyvatelstva. Pamatuje i parní provoz v plné slávě. Však také parní lokomotivy ovlivnily jeho další profesní i soukromý život. Na začátku 80. let ho oslovil liberecký spolek Česká beseda, aby napsal nějaké dílko o dráze na Ještěd. Vyhověl jim. Na svět se tak dostala jeho první publikace, ve které vylíčil osudy lanovky. Kniha vyšla k 50. výročí zahájení provozu. Vzhledem k tomu, že Ještěd i lanovka představují pro zdejší lidi fenomén, knížečka měla úspěch. Podobnou publikaci napsal ještě k 70. a 75. výročí od zahájení provozu.

Kompletní historie regionálních železnic

V roce 1989, kdy se vzpomínalo na 130. výročí Pardubicko-liberecké dráhy, dává dohromady Pavel Vursta kolektiv lidí, kteří připravili nejen důstojné oslavy, ale současně vydali stejnojmennou publikaci. O něco později následuje pojednání o Ústecko-teplické dráze a také Jablonecké dráze. Zjednodušeně se dá říci, že Vursta díky své publikační činnosti zpracoval kompletně historii regionálních drah v Libereckém kraji. Určitým vrcholem mapování dopravních dějin je publikace s názvem Historie železniční dopravy v Libereckém kraji 1859–2009, která vznikla na objednávku krajského úřadu a pomáhá nenásilnou formou propagovat železniční dopravu. Na letošní rok ještě krajský úřad vydal obrázkový kalendář Železniční historické pohlednice Libereckého kraje, který textem opatřil právě Pavel Vursta se svým kolegou Petrem Neumanem.

V osmdesátých letech navíc Vursta napsal poměrně neobvyklou knížečku, která se zabývala historií žitavských úzkorozchodek v sousedním Německu. „V té době začaly prosakovat informace, že by tyto kouzelné parní vláčky mohly být zrušeny. Naše publikace měla tak velký ohlas i u německých sousedů, že možná opravdu pomohla oddálit a nakonec i zrušit rozhodnutí o zániku této dráhy. Ta je dnes velkou turistickou atrakcí a parní vlaky zajišťují i pravidelnou regionální dopravu," říká Pavel Vursta. A dodává, že je jen škoda, že se tak nestalo s naší úzkorozchodnou tratí z Frýdlantu v Čechách do Heřmanic, která naopak zrušena byla.

> **Pravidelně jsem se setkával s kolegy lanovkáři z celé bývalé Československé republiky a to mně dalo impulz k zdokumentování tohoto trochu opomíjeného dopravního prostředku.**

Lanovky, kam se podíváš, ale i romantický cestopis

Téma lanovek neopustil ani v devadesátých letech, když v roce 1991 vydal ojedinělou publikaci Československé lanovky. „Měl jsem vždy výjimečný vztah k lanovkám. Dlouhá léta jsem pracoval v libereckém lokomotivním depu, které mělo vždy ještědskou lanovku v gesci, takže jsem se s ní setkával takřka denně. Ostatně na ní pracoval několik let i můj tatínek a já později na této kouzelné dráze sloužil celých dvacet let. Pravidelně jsem se setkával s kolegy lanovkáři z celé bývalé Československé republiky a to mně dalo impulz k zdokumentování tohoto trochu opomíjeného dopravního prostředku," říká. V září mu vyjde další podobná publikace, tentokrát o všech lanových drahách na území Libereckého kraje. V díle se věnuje všem lanovkám, včetně těch sedačkových. Možná vás překvapí, že na území Libereckého kraje se nachází hned šestnáct lanovek, což představuje více jak třináct procent z celkového počtu lanovek u nás.

Pavel Vursta ale píše i z jiného soudku. Ve své tvorbě se věnuje i historické architektuře (nádraží) a cestopisům. Předloni dokonce vydal i romantický cestopis Osm mužů ve člunu, který mapuje měsíční putování osmi kamarádů na lodi po nizozemských grachtech. „Je to pro mě trochu netypické, že jsem se odklonil od psaní technické literatury k cestopisu. Určitým vzorem se pro mě stal Karel Čapek, na kterého se ale v knize odvolávám. Doufám, že jsem v knížce snad vystihl jak obyčejný život Holanďanů, tak i naše svízele a krásné zážitky při plavbě po této pro nás neobvyklé zemi."

MARTIN HARÁK

PAVEL VURSTA

Vyučil se na dráze jako mechanik motorové trakce. Po absolutoriu střední průmyslové školy si dálkově doplnil vzdělání na Pedagogické fakultě v Ústí nad Labem. Vzor měl ve svém tatínkovi, který byl zaměstnanec státních drah a později pracoval na lanové dráze na Ještěd. Tam Pavel Vursta působil ve funkci přednosty v letech 1990 až 2010. Do té doby prošel různými technicko-hospodářskými funkcemi v Lokomotivním depu bývalých ČSD v Liberci. Nyní se věnuje spisovatelskému řemeslu, pořádá aukce historických pohlednic, licituje aukce výtvarných děl a žije střídavě v Liberci nebo na svém mlýně v Krásném Lese u Frýdlantu v Čechách. Mezi jeho publikace patří mimo jiné: Historie železniční dopravy v Libereckém kraji (2009), 100 let železnice Jablonec nad Nisou – Tanvald a Smržovka – – Josefův Důl (1994), Československé lanovky (1991) a 125 let železničního spojení s Libercem (1984).

SPISOVATEL. Pavel Vursta má na svém kontě řadu dopravních publikací s důrazem na Liberecko. FOTO **AUTOR (2x)**

KŘÍŽOVKA

M. Twain (1835–1910) – americký prozaik: ČLOVĚK JE ZDRAVÝ, ... (dokončení v tajence).

POMŮCKA: DAD, JUNO, TAEL	JEDNOTNÁ EVIDENCE PŮDY (ZKR.)	DOJÍT K ÚSUDKU	NEHALENO	BARVA POMERANČŮ		MAĎARSKÉ SÍDLO	VŮNĚ (KNIŽNĚ)	HEREC V DABINGU	OVINUTA		VOLNÁ KRAJINA	TEXTILNÍ SUROVINA	ZNOVU	HMATOVÁ ÚSTROJÍ ČLENOVCŮ		PODE-STÝLKA	ZÁHADA (KNIŽNĚ)	OLDA	NÁZEV NOSNÍCH KAPEK	ZAMĚSTNA-NECKÁ	UMÍNĚNÝ ZÁPOR
ŘÍMSKÁ KRÁLOVNA BOHŮ					VYHYNULÝ PTÁK					OHRADA					ZNAČKA S PŘÍKAZEM ZASTAVENÍ (SLANG.)						
RUSKÝ REVOLU-CIONÁŘ					BIBLICKÝ PRAOTEC / PÁLIT (KOPŘIVAMI)					POLNÍ PLODINY / HLTAT					UZENÁŘSKÝ VÝROBEK / FRANCOUZ-SKÝ HEREC						
KONEC TAJENKY																					
	VOLEBNÍ SCHRÁNKA / SPZ KUTNÉ HORY					ŘEČNÍK (KNIŽNĚ) / SYMETRÁLY						ČÍN. JEDN. HMOTNOSTI / SEKNUTÍ					SEVEŘAN / Z VNITŘKU PRYČ				KULOVITÁ BAKTERIE
ZAČÁTEK TAJENKY							POROST U VODY / AČKOLIV						ŘÍMSKY 554					RIVAL			
ŠLÁGR				JUDSKÝ KRÁL				PŘEDLOŽKA					ANGLICKY LÁSKA					ZNAČKA BARVIVA NA VAJÍČKA			
A SICE				DLOUHÝ VÁLCOVITÝ PŘEDMĚT				ÚTOK					CYKLO-HEXANON					NÁLEV			

AUTOR **PETR HAJNIŠ**

POŠTA

Návrat ztracených dokladů ve Zdicích

Chtěl bych touto cestou poděkovat průvodčímu vlaku č. 7814 Lukášovi Holubovi, který dne 24. července našel u nastupiště č. 1 ve stanici Zdice mé doklady i s mobilem. Můj dík také patří paní Arnoštové, která zavolala mému zeti, že si mohu doklady i telefon vyzvednout na pokladně. Druhý den jsem tak učinil a vše bylo v pořádku. Oběm zaměstnancům ČD patří můj velký dík. Jsem rád, že i v dnešní době existují poctiví lidé.

ANTON R. JINCE

Narozeninová gratulace pro Ivo Laníčka

Dne 24. září se dožíváš úctyhodného věku 75 let. Pravda, není to ještě věk kmetský, ale dá se za tuto dobu vykonat mnoho dobrého a pro společnost prospěšného! Tak mi dovol, abych ti k tomuto kulatému výročí popřál: za prvé mnoho zdraví, které odpovídá věku alespoň o 10 roků mladšímu a ze kterého se můžeš těšit. Pokračuj ve svých neutuchajících aktivitách v mnoha různých oborech! Doufám, že mě paměť mnoho neklame, když jsi asi v roce 1972 započal se zajímavou aktivitou, která se stala tvým koníčkem. Jde o pátrání o vzniku a historii železnice. Tvoje zajímavá a náročná činnost sahá až do období vzniku koňských drah. Úvodní slogan, který jsi použil, je: „Když se dráha učila jezdit."

Na 7. listopad jsi svolal patnácté sezení důchodců, kteří pracovali pro rozvoj zabezpečovací a sdělovací techniky. Každoroční setkání, na která jsou zváni současní pracovníci z oboru, zástupci ministerstva, AŽD Praha, ale i zahraniční hosté, je pro nás důchodce jednou z motivací pro žití! Zde se totiž dozvídáme o novinkách v oblasti, ve které jsme rádi pracovali. Nemohu se nedotknout některých tvých dalších aktivit, například vzniku muzejní výstavy v Hradci Králové, zkoumání bludných proudů a jejich vliv na zabezpečovací zařízení, účasti v různých radách a objevování hrobů velikánů fyzikálních zákonů. Už 19 let také zaslouženě vykonáváš funkci prezidenta Zemského svazu FISAIC ČD v sekci film a video. Závěrem použiji citát T. G. Masaryka: „Dělej, pracuj, pokud tvé minuty plynou." Ivoši, chci ti poděkovat za spolupráci v našem bývalém zaměstnání. Ať žiješ!

JOŽKA KADLEC

Chodské slavnosti s náhradní lokomotivou

Plzeňské občanské sdružení Iron Monument Club Plzeň uspořádalo o víkendu 11. a 12. srpna tradiční jízdy u příležitosti Chodských slavností. Kmenová lokomotiva sdružení je v současné době v opravě, a tak si klub vypůjčil lokomotivu 464.102 ze sbírek Národního technického muzea, provozovanou firmou Růžolící chrochtík z Prahy. Zatímco normálně používaná Šlechtična 475.111

má díky tendru velkou zásobu uhlí, která vystačí na dva dny slavností, tentokrát vznikaly problémy. Jen díky pochopení domažlického sboru dobrovolných hasičů se podařilo nejen častěji zbrojit lokomotivu vodou, ale také uhlím. Obojí se konalo na nákladové rampě domažlického nádraží za velké účasti diváků.

Většina vlaků je během slavností velkou atrakcí pro stovky diváků i cestujících. Ale zpáteční vlak už bývá trochu smutnější. Jezdí v neděli večer, zpravidla už během hlavního televizního programu, takže u něj není tak hojná účast jako přes den. Nicméně na každé stanici z Domažlic do Plzně vždy vlak očekávají diváci, hlavně rodiče a prarodiče s dětmi. Bývá jich kolem stovky, ale i ve stanicích před Plzní, kdy už vlak jede vyloženě potmě, jsou jich stále ještě desítky. I tak ale zvláštní vlak posloužil jako skvělá reklama pro železnici i pro další ročník Chodských slavností. **MIROSLAV PETR**

Dopisy jsou redakčně upraveny a kráceny.

Dostupné pouze v tištěné podobě

Jízda z Prahy na Balkán
do nejmladšího státu Evropy

ČERNÁ HORA. Při pohledu z okna vlaku se vám bude tajit dech. Mezi železničním náspem a příkrým svahem do údolí není prakticky žádný prostor. Nejhezčí pohledy jsou z mostů. FOTO AUTOR (8×)

Pokud si chcete zajet vlakem do Černé Hory, čeká vás cesta dlouhá přes dva tisíce kilometrů. Trasa vede přes území Slovenska, Maďarska a Srbska. Dvakrát týdně, v úterý a pátek, můžete použít lůžkový vůz řazený na konci vlaku EC Avala. Lehátkový vůz už jezdí denně. Až do Budapešti ubíhá cesta rychle po evropském koridoru, pak už se vlak začne ploužit rychlostí 50 až 60 km/h. Poznali jsme to na vlastní kůži.

Přímé železniční spojení mezi Prahou a černohorským městem Bar existuje od roku 2008. Rozhodli jsme se, že ho vyzkoušíme. Když jsme si vyřídili všechny doklady, nastoupili jsme do lehátkového vozu. Už na maďarském území za Budapeští jsme se ale dočasně přesunuli do klimatizovaných vozů k sezení – v tom našem bylo nesnesitelné horko. Po letmé pasové kontrole přejíždíme do Subotice, kde se oddělujeme od „kmenové" části spoje EC Avala mířícího do Bělehradu.

Přes Srbsko pomalu, ale jistě

K našemu odstavenému vozu za čas přibyly dva srbské, oba v dost žalostném stavu (i když jsou označené jako 1. třída). Máme dvě hodiny času, a proto se vydáváme na procházku do městečka. Nakupujeme chlazené nápoje, není problém platit v eurech. Nádraží působí udržovaně, čistě a poměrně rozsáhle. Zastoupení zde mají jak MÁV, tak i ŽS. Blíží se čas odjezdu a v čele trivozového R 1137 Panonija stanula výkonná elektrická šestinápravová lokomotiva Srbských železnic řady 461, kterou od roku 1972 vyráběla firma Electroputere v licenci švédské firmy Asea. Ta nás dovezla do stanice Novi Sad. Cesta opět pomalu ubíhá rovinatou krajinou s lány slunečnic a řepky olejky. Vzhledem k nespočtu nechráněných přejezdů máme rychlost 40–50 km/h. U každého přejezdu, byť na polní cestě, vidíme označení výšky trolejového vedení pro případné uživatele silniční komunikace.

Ve stanici Novi Sad stane v čele soupravy opět elektrická lokomotiva, tentokrát čtyřnápravová řady 441 z produkce Traction-Union. Potáhne nás až do cílové stanice Bar. Přibývá i několik dalších vozů Srbských železnic. Blíží se noc a pomalu si upravujeme lehátka ke spaní. Probouzí nás pasová kontrola v Prijepolje a zanedlouho vstupujeme na území Černé Hory. Tak jsme konečně tady.

Když si přivstanete, uvidíte nejkrásnější část tratě

Na území tohoto nejmladšího evropského státu vede pouze jedna hlavní trať z Bijelo Polje do Baru (odbočná trať z Podgorice do Nikšiče je bez provozu). Výškové rozdíly činí i 25 promile. Trať prochází nespočtem tunelů provrtaných ve velkých i malých horách. Nejkrásnější úsek představuje čtyřpilířový hrázděný most přes údolí, na jehož koncích se nacházejí strážní domky a portály tunelů. Tento most je vyobrazen i v logu společnosti Željeznički infrastruktura Crne Gore AD, která se stará o dopravní cestu. Ve srovnání se srbským úsekem jedeme i rychleji, 80–100 km/h. Při pohledu z oken se tají dech – za náspem hned začíná příkrý svah do údolí. Doporučujeme vám si přivstat, abyste tuto část tratě neprospali.

Elektrická lokomotiva řady 461 nás táhla ze Subotice do stanice Novi Sad.

Pláže tu jsou oblázkové a moře velmi slané. Za vstup se obvykle neplatí.

Na nádraží je příjemně čisto a vlakový personál působil milým dojmem.

Ve vagonu Českých drah se dostanete do města Bar přímo už z Prahy.

KRÁSA. Pro jedinou používanou trať v zemi je typické velké převýšení.

Pak již vlak sjíždí do údolí a dostává se do hlavního města Podgorici. Dále zbývá přejet Skadarské jezero a již se blížíme ke stanici Sutomore. Odtud to je na pláž již necelých 500 metrů. Po výstupu většiny cestujících se vlak vydá na poslední úsek do Baru. Po příjezdu odstupuje lokomotiva a soupravu zapřahá posunovací lokomotiva typu Amerika řady 661 z produkce General Motors, aby soupravu odvezla do depa. Na nádraží je příjemně čisto. Přechody mezi vyvýšenými nástupištěmi jsou kryty zátěžovými koberci, které známe z kanceláří. Pozorujeme, že i ve vozech označených jako nekuřácké se běžně kouří. Od nádraží jezdí až do přístavu každou chvíli autobus, ve kterém symbolické jízdné vybírá průvodčí.

NAVŠTÍVENKA

Nejmladší stát v Evropě vznikl 1. června 2006. Má rozlohu jen 13 812 km² a žije v něm 670 tisíc lidí. Dělí se na 21 opštin, což je obdoba našich krajů. Hlavním městem Černé Hory je Podgorica. Jedná se spíše o průmyslové město z turistického hlediska nepříliš zajímavé. Opakem je Cetinje, kulturní centrum země a sídlo prezidenta. Černá Hora je, jak z názvu vyplývá, velmi hornatou zemí, kde hory dosahují výšky více než dva tisíce metrů, z toho nejvyšší Bobotov Kuk v pohoří Durmitor 2 522 metrů. Můžete tu navštívit čtyři národní parky: zmíněné pohoří Durmitor s kaňonem řeky Tary, Lovćen, Biogradska Gora a jezero Skadar, které je s rozlohou 391 km² největší na Balkáně. Pro milovníky koupání dodáváme, že nejdelší pláž – Velika Plaža – měří 13 km. Po příjezdu do země se musíte zaregistrovat na policii. Pokud využijete služeb cestovní kanceláře, udělá to za vás delegát.

Eura si raději přivezte s sebou

Od roku 2002 je v Černé Hoře národní měnou euro. Doporučujeme vám, abyste si je přivezli už s sebou. České koruny vám tu ve směnárnách nevezmou. A bankomat jsme viděli jen jeden, v obchodním centru. Vzhledem k místním cenám se nemusíte výrazně omezovat. Ubytování na noc seženete od 10 eur, oběd v restauraci stojí 4 až 8 eur, točené pivo a káva 1,5 eura. Všude je zde k dostání čerstvá zelenina a ovoce prodávané na místních trzích. Ceny jsou ve srovnání s našimi minimální.

Pláže jsou zde spíše oblázkové, s postupným vstupem do moře, takže i neplavci se nemusí bát. Moře je čisté a extrémně slané – když oschnete, zůstane na vás krystalická sůl. Za vstup na pláž obvykle neplatíte, pokud chcete lehátko nebo slunečník, máte za 5 nebo 6 eur na den po starosti. Není problém sehnat u místních obyvatel ubytování i v sezoně. Taxi je rovněž laciné. Místní obyvatelé působí přátelsky a rádi pro vás udělají cokoli bez velkého pobízení a čekání na s propitné. Návštěvu Černé Hory vám proto rozhodně doporučujeme.

RICHARD JAKL

Předplaťte si čtrnáctideník
Železničář
na telefonu 972 233 090