Železničář

ČÍSLO 19 | ROČNÍK XIX — ČTRNÁCTIDENÍK SKUPINY ČESKÉ DRÁHY — 27. ZÁŘÍ 2012 | CENA 12 KČ

D1 Express Praha – Brno místo ucpané dálnice

FOTO ARCHIV ČD

Cestování mezi dvěma největšími městy v republice po nejstarší dálnici u nás má svou železniční alternativu. Od 4. října České dráhy navíc nabídnou spoje nazvané D1 Express, které zajistí rychlé a pohodlné spojení mezi Prahou a Brnem bez zastavení. Dva páry vlaků denně provozované na komerční riziko budou řazeny z modernizovaných klimatizovaných vozů.

SLOUPEK

Vlak sestavený podle představ zákazníka

Statistiky z posledních měsíců ukazují zvyšující se zájem o spoje Českých drah v relaci Praha – Brno. V meziročním srovnání byl dokonce zaznamenán nárůst v řádu několika desítek procent. To se ovšem týká především pasažérů, kteří nastoupí v Praze a vystoupí v Brně a naopak, ne všech cestujících ve vlacích mezi těmito stanicemi. Je proto logické, že se České dráhy zaměřují na tuto skupinu zákazníků a snaží se ji v souvislosti s chystanou opravou „déjedničky" ještě rozšířit.

Jiří Ješeta
výkonný ředitel pro obchod a marketing

Spoje D1 Express, které poprvé vyjedou ve čtvrtek 4. října, budou určeny především zákazníkům, kteří se potřebují dostat v ranních hodinách z Brna do Prahy a pozdě odpoledne nazpátek. Zavedení těchto spojů předcházel poměrně rozsáhlý průzkum, abychom si jasně stanovili, koho má nový produkt oslovit. Dotázali jsme se dvou cílových skupin – manažerů a takzvaných běžných cestujících. Díky průzkumu jsme mohli přesně definovat vhodnou časovou polohu vlaku, dobu přepravy i složení vozů.

Cestující dostává přímý spoj v potřebných špičkových časech. Může si vybrat mezi 1. a 2. třídou, velkoprostorovým vozem či oddíly s klasickými kupé, k dispozici bude mít bistrovůz a tichý oddíl pro klidnější cestu. K dalším požadavkům, které vyplynuly z průzkumu, patřily zásuvky pro napájení elektronických zařízení a klimatizace. I tato přání jsme zohlednili. Jako bonus jsme ještě pro zákazníky v 1. třídě přichystali nápoj a noviny zdarma. Spoje D1 Express budou v tomto směru opravdovými vlaky na míru. Díky nim už nemusejí stát řidiči v kolonách.

Kdo by neznal z televizního zpravodajství reportáže o dopravních zácpách, nehodách a omezeních na „déjedničce"? Tato nejstarší dálnice u nás, která byla otevřená v úseku Praha – Brno až v roce 1980, se roky stává terčem vtipů a nadávek. Faktem je, že se nachází (diplomaticky řečeno) ve velmi špatném stavu a čeká ji zásadní oprava, která s sebou přinese i radikální a stresující omezení pro řidiče. Podle původního harmonogramu měly stavební práce začít na konci letošního roku, Ředitelství silnic a dálnic je ale nakonec posunulo na rok 2013. České dráhy ale nečekají na to, až dálniční kolaps skutečně nastane, a již od října nabídnou cestujícím dodatečné spoje pod názvem D1 Express.

Nové spoje mezi Prahou a Brnem budou odrážet přání našich zákazníků. Z provedeného průzkumu mezi cestujícími vyplynulo, že o využití dodatečných vlaků lidé uvažují za předpokladu, že doba jízdy autem překročí tři hodiny. To se díky rozkopané dálnici a mnohakilometrovým kolonám klidně může stát standardem. České dráhy tak vycházejí vstříc požadavkům cestujících a zavádějí přímé spojení Prahy a Brna bez zastavení v potřebných časech ve špičce.

D1 Express

Zrušili jsme kolony

Od prosince budou nejrychlejší

Jak konkrétně tedy D1 Express vypadá a co všechno cestujícím nabídne? Pětivozová souprava disponuje jedním velkoprostorovým vozem 1. třídy (Apee), jedním bistrovozem s dalšími oddíly 1. třídy (Armpee) a třemi vozy 2. třídy, kde cestující najdou jak velkoprostorové uspořádání, tak oddíly. Pro vozbu obou párů vlaků byly určeny dvě lokomotivy řady 380. Celá souprava včetně lokomotivy je opatřena velkým produktovým logem D1 Express, což vlak výrazně odlišuje od ostatních spojů.

Na základě přání cestujících byly určeny odjezdy z Brna hlavního nádraží na 6.15 a 7.15 h. Během cesty vlaky nestavějí v žádných stanicích nebo zastávkách, a to ani v České Třebové, ani Pardubicích hl. n. Spoje zvládnou jízdu do Prahy za 2 hodiny a 42 minuty. Zpět do Brna odjíždějí D1 Expressy v 17.03 a v 18.03, přičemž cestovní doba je v obou směrech stejná. Přestože parametry nasazených vozidel umožňují využít rychlost 160 km/h, vzhledem k aktuálnímu vytížení dopravní cesty zatím jízdní dobou nepokoří spoje EC na stejné trase navzdory jízdě bez zastavování. Od prosince 2012 se ale jízdní doba D1 Expressů zkrátí na 2 hodiny 35 minut, takže nové spoje se stanou nejrychlejšími v této relaci. Od 9. prosince navíc přibude třetí pár vlaků s dopoledním odjezdem z Prahy a odpoledním z Brna.

Příplatek nevybíráme, místenku nepožadujeme

Cestující budou mít k dispozici kvalitní cateringové služby v bistrovoze i formou minibaru. Zákazníci v 1. vozové třídě získají nárok na noviny a nápoj zdarma. Všechny vozy budou plně klimatizované se zásuvkami 230 V a uzavřeným systémem WC, vlakovým rozhlasem a elektronickým vnějším i vnitřním rezervačním systémem. Poslední vůz s tichými oddíly je vyhrazen cestujícím, kteří chtějí pokud možno nerušeně relaxovat.

A to nejlepší přijde nakonec: za kvalitu D1 Expressu nezaplatí cestující (včetně držitelů režijních průkazek) ani korunu navíc, protože v nich bude platit běžný tarif Českých drah – a to včetně akčních nabídek! Oproti původním plánům dokonce nebude D1 Express ani povinně místenkový, takže ho mohou použít i ti zájemci, kteří si ho zvolí pro cestu mezi Prahou a Brnem na poslední chvíli. Místenku si ale samozřejmě lze dokoupit.

Pokud tedy i vás polévá při představách nekonečně pomalu se sunoucích kolon na dálnici D1 nepříjemné horko a hledáte rychlou, cenově rozumnou a hlavně pohodlnou alternativu pro cesty mezi Prahou a Brnem, už nehledejte. D1 Express Českých drah právě vyjíždí.

VÁCLAV RUBEŠ

Přechod přes beskydské vrcholy prověřil kondici

Sedm beskydských vrcholů, stručně označených jako B7, bylo letos opět ve znamení Mistrovství České republiky v horském maratonu dvojic. Kvůli tomuto závodu vypravily České dráhy dva mimořádné vlaky, které 7. září odvezly necelé tři tisícovky soutěžících z Frenštátu pod Radhoštěm do Třince. Závod je extrémní nejen délkou 95 kilometrů, ale současně převýšením celé trasy. Omezením je rovněž časový limit 30 hodin.

Beskydské sedmičky se zúčastili také někteří zaměstnanci Českých drah. Oslovili jsme jednoho z nich, Radka Tomana, vlakvedoucího RCVD Brno. „Z důvodu onemocnění parťáka jsem se musel rozhodnout, jestli závod úplně vypustit, nebo se postavit na start nezávodně. Rozhodl jsem se pro druhou variantu. Nakonec šla se mnou i dvojice kolegů z Trojanovic," vypráví Toman.

→ Pokračování na straně 2

V Lipníku nad Bečvou slavili Ferdinandku

Více než tisícovka lidí se sešla na nádraží v Lipníku nad Bečvou, aby v prosluněném dopoledni v sobotu 15. září přivítala protokolární parní vlak. Ten do tohoto malebného města na střední Moravě zavítal u příležitosti 170 let od zahájení osobní dopravy z Přerova do Lipníku nad Bečvou na bývalé Severní dráze císaře Ferdinanda.

Další asi tři stovky lidí se historickým protokolárním vlakem vezly již z Olomouce a Přerova. Díky několika zastávkám na trati se dostalo i na další zájemce. Soupravu vezl olomoucký parní stroj Kremák 534.0432, kterému na postrku pomáhal historický dieselový stroj T 466.007. „Protokolární parní vlak odjel z olomouckého hlavního nádraží přesně čtyři minuty po půl deváté a po zastávkách v Grygově, Přerově, Prosenicích a Oseku nad Bečvou dojel na minutu přesně do centra oslav, do Lipníku nad Bečvou," říká ředitelka olomouckého KCOD Hana Motyková, která vlak se svými kolegy doprovázela.

Protokolární vlak z Olomouce přijel do Lipníku bez zpoždění. FOTO AUTOR

→ Pokračování na straně 3

Stavíme infrastrukturu podle evropských not
Tomáš Čoček vysvětluje, proč vznikly problémy s proplácením finančních příspěvků z EU.
STRANA 3

Pendolinům už přestaly praskat žárovky
Vozidla pro spoje SuperCity dostávají nová návěstní světla a dálkové reflektory.
STRANA 8

Kam došli s obnovou vozidel na Slovensku
Před dvaceti lety se rozpadla federace. Jak se za tu dobu projevila modernizace u ZSSK?
STRANA 9

Pro lepší orientaci na stanovišti
V Evropě se razí myšlenka, aby strojvedoucí pracovali s podobnými ovládacími prvky.
VNITŘNÍ DVOUSTRANA 6–7

KAM JET

Festival Aprés Ski zahájí zimu už v říjnu

Milovníci zimních sportů letos mohou zahájit sezonu dřív, a to přímo v centru Prahy. Na náplavku Rašínova nábřeží v sobotu 13. a neděli 14. října zavítá festival zimních radovánek Aprés Ski 2012. Vyroste tu malé horské středisko plné sněhu, lyží, snowboardů, exhibic a hlavně zábavy pro celou rodinu. Najdete zde vše od nabídky sportovní výbavy přes tipy na dovolenou až po rady, jak si sami připravit zimní výstroj. Na 120metrové sněhové dráze se odehrají exhibice špičkových snowboardistů a odvážlivců z řad návštěvníků. Vlastní svah se sněhem budou mít i ti nejmenší. Vrcholem pro mnohé pak bude „první koulovačka sezony“ aneb největší pražská šlehačková bitva. Partnerem akce jsou České dráhy.

Parní vlak na Velkou pardubickou je zrušen!

V Železničáři č. 17 jsme vás zvali na tradiční dostih Velkou pardubickou, která se bude konat v sobotu 13. října. Při této příležitosti měl téhož dne dopoledne vyjet z Prahy Masarykova nádraží zvláštní parní vlak v čele s lokomotivou 475.179 s plánovaným návratem pozdě odpoledne. Bohužel organizátor tento vlak zrušil! I nadále ale můžete využít mimořádné spoje Českých drah z pardubického hlavního nádraží do zastávky Pardubice závodiště.

Z Brna do Šatova za vojenskou minulostí

V sobotu 13. října pojede historický cyklovlak VELO PODYJÍ z Brna do Znojma, Šatova a zpět. V čele vlaku se objeví dieselová lokomotiva Bardotka, která potáhne dobové vozy (včetně bufetového). Během jízdy zajistí program Klub vojenské a policejní historie Československo. V Šatově je naplánována ukázka zadržení zločince prchajícího nelegálně přes hranici a prohlídka jednoho z objektů opevnění vybudovaného za první republiky v letech 1935–38. Základ expozice instalované v objektu tvoří především původní pevnostní výzbroj – dva pevnostní kanony ráže 85 mm vzor 44/59, těžké a lehké kulomety a další důležitá výbava. Ve vlaku platí globální jízdné, přeprava jízdních kol je zdarma. Bližší informace, například o jízdním řádu a předprodeji jízdenek, získáte v ČD centru Brno hl. n. na telefonu 972 625 802.

Modelářské burzy pro letošní podzim

Výměnná setkání železničních modelářů a sběratelů předmětů s kolejovou tematikou pokračují letos na podzim četnými akcemi. Pragomodel v prostorách menzy Jednota, Opletalova 38, v Praze pořádá „burzy“ 20. října, 10. listopadu, 1. prosince a 22. prosince. Klub železničních cestovatelů plánuje obdobná setkání v kulturním sále ve stanici Praha hlavní nádraží (již od 7 hodin) ve dnech 6. října, 10. listopadu a 8. prosince. Pardubický spolek historie železniční dopravy má na programu výměnná setkání 3. listopadu a 15. prosince, a to tradičně v kulturním sále v ulici Na Staré poště. V Brně se modelářské setkání uskuteční 14. října a 16. prosince na adrese Údolní 39. Na modelářskou akci můžete vyrazit i do Bratislavy, kde se 8. prosince koná na adrese Studentský domov Mladá Garda, Račianska 103. **(mn, hop)**

MODRÝ SLON. Čtveřice CityElefantů nově pořízených z ROP Střední Čechy jezdí na hlavní trati Praha hl. n. – Strančice – Benešov. FOTO **MICHAL MÁLEK (3x)**

Devět vozidel pro střední Čechy s dotací z Bruselu

Regionální železniční doprava ve Středočeském kraji se za poslední roky zlepšila zejména díky novým vozidlům. Pravděpodobnost, že tu cestující pojede novým či modernizovaným vlakem, se zvýšila na 90 procent. V září se skóre opět o něco vylepšilo, když České dráhy představily CityElefanty a Regionovy nakoupené s pomocí Evropské unie.

Kdo v posledních měsících nebo letech pravidelně jezdí regionálním vlakem v okolí hlavního města, musí dobře znát moderní CityElefanty nebo aspoň modernizované Regionovy. V minulých dnech byla v obvodu KCOD Praha uvedena do pravidelného provozu další vozidla, tentokrát pořízená s dotací z Regionálního operačního programu Střední Čechy. Za čtyři elektrické dvoupodlažní jednotky řady 471 a pět motorových jednotek řady 814 zaplatily České dráhy více než miliardu korun. Z Evropské unie má na tento nákup přijít finanční příspěvek až 379 milionů korun. Díky postupující obnově vozidlového parku se již cestující o víkendech – za normálních okolností – nesetkají v Praze a ve středních Čechách se starými elektrickými pantografy řad 451 a 452. V pracovních dnech jich tu jezdí už jen dvanáct.

Úspěch, který není samozřejmý

Oficiální představení devíti nových vozidel Českých drah proběhlo na pražském hlavním nádraží v úterý 11. září. Při tiskové konferenci za přítomnosti náměstka generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Antonína Blažka pochválil ředitel ROP Střední Čechy Tomáš Novotný České dráhy za kvalitní práci na projektu. Získat podporu EU totiž není vždy jednoduché. „Přínos tohoto projektu je enormní a jedná se o největší projekt ROP Střední Čechy. Větší už pravděpodobně financován nebude,“ řekl Tomáš Novotný přítomným novinářům. Podle jeho slov je celkový objem prostředků Operačního fondu Doprava pro toto období zhruba 160 miliard korun. Posteskl si přitom nad situací u projektů, kdy některým žadatelům dojdou těsně před koncem realizace peníze, takže Česko zbytečně přichází o evropské dotace.

Křest nových vozidel provedl ředitel ROP Střední Čechy Tomáš Novotný.

Hejtmanku Zuzanu Moravčíkovou informuje o železnici hlavně její syn.

VOZIDLA NAKOUPENÁ Z ROP STŘEDNÍ ČECHY

4x CityElefant řady 471

Investice do nákupu: 874 milionů Kč, z toho dotace z ROP 328 milionů

Inventární čísla vozidel: 471.076 až 471.079

Nasazení vozidel: Praha – Strančice – – Benešov u Prahy

5x Regionova řady 814

Investice do nákupu: 127,4 milionů Kč, z toho dotace z ROP 50,96 milionu

Inventární čísla vozidel: 814.182 až 814.186

Nasazení vozidel: Kolín – Ledečko – – Sázava-Černé Budy a Kolín – Kutná Hora hl. n. – Zruč nad Sázavou

Příliš upřímná hejtmanka

Hejtmanka Středočeského kraje Zuzana Moravčíková kvitovala nasazení dalších kvalitních vozidel s velkým povděkem, zejména za Středočechy, kteří rok od roku využívají železnici více i v rámci Pražské integrované dopravy. „Rádi bychom proto co nejvíce integrovali vlakovou dopravu ve spojení Středočeského kraje a Prahy a současně využili možností výstavby větší kapacity záchytných parkovišť právě u vlakových nádraží,“ řekla hejtmanka, která se novinářům nepokrytě přiznala, že vlakem pojede po dlouhé době. „Ovšem report o rostoucí kvalitě spojů Českých drah mi pravidelně podává můj syn, který železnici využívá prakticky denně,“ dodala s úsměvem.

Co ostatní kraje?

„Stejným způsobem nakupujeme desítky vozidel pro ostatní kraje a kvalita přepravy se tak v regionální dopravě rychle mění k lepšímu,“ řekl náměstek Antonín Blažek. Důkazem z poslední doby jsou dva zbrusu nové CityElefanty, které vyrazně zlepší cestování v Moravskoslezském kraji a byly rovněž pořízeny s finanční podporou Evropské unie. (Další dva přijdou na jaře.) Ostatně letošní podzim bude opravdu přelomový v kvalitě cestování v řadě dalších krajů díky novinkách jménem RegioPanter a RegioShark. **VÁCLAV RUBEŠ**

Přechod přes Beskydy prověřil kondici

→ Pokračování ze strany 1

Soutěžící měli sraz před nádražím ve Frenštátě pod Radhoštěm a po přistavení jedné ze dvou vlakových souprav nastoupili. „Prodírali jsme se takřka zaplněným vlakem a po nějaké chvíli jsme našli místo na představku vozu. Někteří si sedali i na zem. Vůbec nám to nevadilo, panovala dobrá nálada,“ pokračuje vlakvedoucí Radek Toman.

Někdo běžel, jiný šetřil síly

Po příjezdu do Třince se mohutný proud lidí v ostrém tempu tlačil ve směru na náměstí, kde už čekal organizátor závodu Libor Uher. Méně zkušeným tu z pódia udílel dobré rady na cestu a všem přál hodně síly a štěstí. Věta, kterou nakonec řekl, zněla závodníkům dlouho v uších: „Nejděte úplně na plech, příští rok se zase půjde, a tak se fyzicky nelikvidujte. Pokud ucítíte, že máte dost, nechte toho!“ Po desáté hodině večer proběhl start. Jeden z každé soutěžící skupinky měl na kotníku čip, který s naprostou přesností odečítal start a také průchod časovou bránou a kontrolními body na cestě závodu. A v cíli zastaví časomíru, což umožní okamžité zjištění výsledku. Maraton odstartoval slavný automobilový závodník Karel Loprais se svojí Tatrou, která vyprovodila účastníky pochodu z třineckého náměstí na úpatí kopce Velký Javorový.

Oficiálním dopravcem závodu byly České dráhy. FOTO **MICHAL MÁLEK**

„Dostal jsem se do poloviny neuvěřitelně dlouhého a magického hadu lidí. Čelovky, které svítily v třítisícovém davu závodníků, vytvářely iluzi plazícího se hada směrem vzhůru. V momentě, kdy se terén cesty začal prudce zvedat, se i proud závodníků rozdělil. Někteří běželi, ti druzí byli rádi, že jen zpomalili tempo,“ vzpomíná Toman, který zvolil takzvané economy tempo. Počítal totiž s větší zátěží na delší čas. Nešlo mu o rychlost, ale o výdrž.

Sáhli si na dno svých sil

Okolo jedné v noci se dostal na vrchol kopce Velký Javorový. Noční obloha byla zatažená, takže navigace podle hvězd nebyla možná. Navíc ani nesvítil měsíc. „Po hřebenu jsem šel už skoro sám. Dvojice kamarádů z Trojanovic byla v tu chvíli asi hodinu přede mnou. Před čtvrtou ranní jsem došel na vrchol Ropice, kde mě dohnaly dvě dvojice závodníků z profi týmů. Po určité době jsem zvolnil a kolegové-závodníci se mi ztratili z dohledu.“ Radek Toman ale po chvíli zjistil, že se spolu s nimi nechal zavést na špatnou cestu.

„Padla na mě obrovská únava a potřeba spánku. Cítil jsem silnou bolest v kolenou a kyčli. Skončil jsem proto maraton ve vesnici Morávka,“ přiznává vlakvedoucí. Závod byl ovšem natolik náročný, že i samotný organizátor závodu Libor Uher odstoupil ještě před cílem. Všem účastníkům Beskydské sedmičky, včetně zaměstnanců Českých drah, kteří dokázali trasu ujít, srdečně a s obdivem blahopřejeme. A těm ostatním přejeme, aby zkusili své síly příští rok. Zdraví je přece jen na prvním místě.

MARTIN HARÁK

Naše dopravní stavby se podřídily evropským prioritám

Bez pomoci z Bruselu by leckterá dopravní stavba vůbec nezačala, což se týká i železnice. Na druhou stranu tyto projekty vážou poměrně značné prostředky z domácích zdrojů nutné na spolufinancování. Navíc tam, kde se národní priority nekryjí s evropskými, je čím dál obtížnější něco realizovat.

Už tři čtvrtě roku stojí Tomáš Čoček v čele Státního fondu dopravní infrastruktury. V současné době musí řešit výpadky příjmů z mýtného nebo už připravovat nové projekty pro příští rozpočtový rámec EU, který začne v roce 2014. Po svých předchůdcích ale zdědil problémy spojené s financováním projektů z evropských peněz.

Jaká je aktuální situace s proplácením projektů v rámci Operačního programu Doprava, které je už asi rok blokováno?
Je třeba odlišit dvě věci. Jednak samotné proplácení faktur u běžících projektů, které probíhá. To zastaveno nebylo, protože používáme předfinancování nastavené z ministerstva financí. Čerpání peněz z Evropské unie je ale skutečně už rok zablokováno. Co se týká nastavení auditního systému v rámci celé ČR, což je celonárodní problém, ten už je odblokován. U Operačního programu Doprava došlo k zablokování na základě rozhodnutí české strany s tím, že je potřeba zkontrolovat všechny projekty. Kontroly proběhly, následně tu byl začátkem léta audit z Evropské komise. V tuto chvíli máme předběžný výstup auditu a když ho budeme akceptovat, tak je možné již začít s proplácením evropských zdrojů. Ještě nebylo rozhodnuto, zda budeme podávat rozpory k některým nálezům auditu.

O jaké nálezy auditu šlo?
Do značné míry kopírují to, co jsme našli i my. Například ne všechny stavby, které procházely tendrem, měly stavební povolení. Velká sada problémů jsou samotné veřejné zakázky, jejich podoba. Někde se třeba vyžaduje čeština, což může být považováno za diskriminační, jinde zase určité typy referencí k nějaké stavbě a nebylo vysvětleno proč. To se týkalo silničních a železničních staveb.

Jak vidíte plnění letošního rozpočtu SFDI? Údajně se nemusí dosáhnout plánovaných příjmů kvůli nižšímu výběru z mýta...
Přesně tak. V rámci mýta zafungovalo ekologické opatření, že 30 procent aut přeskočilo do emisní páté eurotřídy, což nás finančně poškodilo. Ministerstvo financí plánovalo výběr z mýta ve výši 10,2 miliardy korun, realita se ale bude pohybovat kolem čísla 8,5 miliardy korun.

Jak tento propad nahradíte?
Předpokládáme vyšší příjmy u dálničních známek, protože došlo ke zdražení kuponů. Ukazuje se, že navzdory očekávání si téměř všichni koupili ty dražší známky. Propad příjmů by to tak aspoň částečně mohlo pokrýt.

Upozorňoval jste na nutnost získat národní peníze na financování nejnutnějších dopravních projektů, aby bylo možno získat prostředky z evropských zdrojů. Jinými slovy tím, že když ušetříme 3 koruny z národních peněz, přijdeme o možnost získat 7 korun z EU. Jak z toho ven?
Těch 70 na 30 je nějaký průměr napočítaný na projektech. Bohužel moc cest není. Musíme opravdu být schopni ty tři koruny vždy najít, abychom mohli vydat i 7 korun evropských. Ministerstvo financí poukazuje na to, že pokud máme velkou chybovost na projektech a špatně zadané veřejné zakázky, tak to znamená, že musíme evropské peníze z projektů vyjmout a použít je jinde. Tedy vynaložit 3 koruny podruhé a zároveň zaplatit ty původně evropské projekty z domácích zdrojů. Jednou z racionálních cest je mít co nejkvalitněji odváděné projekty, abychom z nich nemuseli evropské peníze vyjímat. Za poslední roky už tento problém tolik nenaskakoval, nejvíc ho bylo v tendrech z let 2008 a 2009. Ministerstvo dopravy už nastavilo nové systémy schvalování a vydalo opatření, že se nesmějí zahajovat tendry, aniž by byla všechna hlavní stavební povolení. Veškerá dokumentace k zadávání zakázek je dodatečně kontrolována.

A národní zdroje?
Dnes v podstatě neběží žádný velký projekt z čistě českých peněz. To má negativní důsledky, protože se de facto podřizujeme infrastrukturním prioritám EU a na národní priority, pokud s evropskými neladí, v podstatě nejsou peníze. Omezením národního programu se snažíme generovat národní prostředky na kofinancování evropských projektů. Má to své limity, musejí se vydávat prostředky, které pak chybějí na údržbu sítě.

Od roku 2014 by se měly vypisovat nové operační programy, a to i pro dopravní infrastrukturu. Má Česko připravené nějaké vhodné dopravní projekty?
Budeme rádi, když tam bude mít doprava významnou finanční alokaci, protože jiné než evropské peníze pro období 2014 až 2020 asi do staveb nepůjdou. Ještě nejsou vydefinovány konkrétní priority, jaké máme teď. I z návrhu nařízení nové finanční perspektivy je vidět, že tam panuje větší důraz na multimodalitu dopravy, na kombinaci železniční a silniční dopravy, na logistické systémy, podporu elektronických aplikací, energetické sítě.

Ovšem kromě základního balíku peněz, jak ho dnes známe z operačních programů, se chystá ještě vypsání tzv. nástroje CEF. Můžete to objasnit?
Zkratka CEF znamená Connecting Europe Facility, což je nástroj, který by měl podpořit transevropskou dopravní síť a primárně síť železniční. Půjde vlastně o soutěž mezi státy získat peníze na kvalitní projekt. V návrhu rozpočtu poslaném do vlády jsme vydefinovali seznamy projektů, které by se v tom následujícím období mohly o podporu ucházet. Primárně jde o dokončení koridorů a dostavbu uzlů, které začínají být největším problémem. Také o dokončení dálničních staveb – D35, modernizaci D1 a dokončení částí Pražského okruhu. Projektová příprava má ale mnohde skluz, hlavně u silničních projektů.

Proč trvá v České republice tak dlouho získat stavební povolení na liniové stavby?
Zástupci Evropské komise, kteří sem chodí na kontrolu, nám říkají, že jsme to měli předpokládat v době, když se projekt zadával. Jenže kdybychom čekali na 100 procent stavebních povolení, tak třeba jižní část Pražského okruhu bychom začali stavět až někdy loni! Systém je v Česku strašně zdlouhavý a komplikovaný. Připravit dálniční stavbu trvá 15 let. V zahraničí to tak dlouho netrvá. Tam platí speciální zákony pro liniové stavby, tady podle stejného zákona stavíme rodinný domek i dálnici. Dráhy mají v tomto výhodu, že vesměs stavějí na vlastních pozemcích. Jak se jde do výkupu pozemku, je to také dlouhodobé. Důvodem je i napadání rozhodnutí. Otázka zní, zda nepotřebujeme o něco jednodušší zákony přizpůsobené právě specifikům dopravní výstavby.

MARTIN NAVRÁTIL

TOMÁŠ ČOČEK

Narodil se v roce 1977. Po dopravní průmyslovce se specializací na elektrickou trakci absolvoval Dopravní fakultu ČVUT Praha včetně doktorandského studia. Od roku 2003 působil na ministerstvu dopravy na Odboru mezinárodních vztahů, dále jako ředitel Odboru fondů EU. Od roku 2009 pracuje ve Státním fondu dopravní infrastruktury, od listopadu 2011 je jeho ředitelem. Označuje se za příznivce železniční dopravy, její budoucnost vidí hlavně v integrovaných dopravních systémech.

FOTO AUTOR

KRÁTCE

Jízdní doklady FIP u spojů FS Trenitalia

Na základě požadavku společnosti FS Trenitalia opětovně upozorňujeme držitele zaměstnaneckých zahraničních jízdních výhod, že ve vnitrostátních spojích společnosti FS Trenitalia – vlaky s globální cenou – – je nutné si k jízdním dokladům FIP (jízdenka FIP a průkazka FIP na slevu 50 procent) zakupovat příplatky s rezervací určené pro FIP (ceny příplatků jsou variabilní). Držitelé jízdních dokladů FIP nemají nárok zakupovat levnější příplatky s rezervací, které jsou určeny pouze pro držitele nabídek InterRail/Eurail. Dopravce FS Trenitalia dále upozorňuje, že cestující, kteří předloží jízdenku FIP nebo průkazku FIP na slevu 50 procent a příplatek s rezervací, který nepřísluší k FIP, bude muset ve vlaku zaplatit přirážku podle přepravních podmínek dopravce FS Trenitalia.

Vlakem na fotbal se slevou 50 procent

V souvislosti s kvalifikačním zápasem Mistrovství světa ve fotbale 2014, který se koná 12. října v Plzni, bude účastníkům zápasu poskytnuto zpáteční jízdné VLAK+ ze všech stanic/zastávek v republice do stanice Plzeň hl. n. První den jízdenky musí být pouze 12. října. Předpro-

Vlakem na fotbal

dej začíná 1. října. Obdobně to platí pro kvalifikační utkání 16. října v Praze na Letné s tím, že jízdenka musí mít jako jednu z cílových stanic Praha hl. n., Praha-Holešovice nebo Praha-Dejvice a první den platnosti je pouze 16. října. Pro cestu zpět prokáže cestující nárok na slevu vstupenkou z příslušného zápasu. Předprodej začíná 4. října. Sleva v obou případech představuje 50 procent ze zpátečního jízdného.

Jak nakoupit místenky do Pendolina v eShopu

Vzhledem k tomu, že dochází k nejasnostem u držitelů In-karty s aplikací železniční průkazka při nákupu místenek ve spojích SC přes eShop ČD, podáváme následující vysvětlení. Pokud na spoj SC platí akční ceny místenek a není vyčerpán jejich kontingent, pak eShop vždy nabídne akční cenu místenky. Na tu ale držitel aplikace železniční průkazka nemá nárok! (Musí vždy platit plnou cenu 200 korun.) Pokud držitel In-karty s aplikací železniční průkazka omylem koupí místenku do spoje SC s akční cenou, může si u vlakového personálu nebo v pokladně doplatit rozdíl do ceny 200 korun.

Bezkontaktní terminál pro rychlý nákup

Společnosti ČSOB a Era vybavují vybrané pokladny Českých drah bezkontaktními terminály. První již byly nainstalovány na pražském hlavním nádraží a v Ostravě-Svinově. Bezkontaktní terminály umožňují rychlé placení, které zkracuje čekací doby u pokladen. Službu využijí držitelé bezkontaktních platebních karet a samolepek či mobilních telefonů s technologií NFC. **(hop)**

V Lipníku nad Bečvou slavili 170 let Ferdinandky

→ Pokračování ze strany 1

„Právě před sto sedmdesáti lety dorazil do Lipníku nad Bečvou první vlak od Vídně a Přerova a po několik let zde železnice měla konečnou stanici. Císařským úředníkům ve Vídni totiž došly peníze, a tak se s další stavbou Ferdinandky směrem na Hranice na Moravě a Ostravu započalo až o pět let později. Lipničtí jsou právem na železnici hrdí, a proto jsme dnes symbolicky předali starostovi města velký dřevěný model lokomotivy, který již zůstane v majetku města," řekl během oslavy Josef Tomeček z Nadace Okřídlené kolo, která byla vedle Českých drah, města Lipníku nad Bečvou a státní organizace SŽDC jedním z pořadatelů oslav.

Program rozdělený na tři části

Na lipnickém nádraží, kde malé návštěvníky potěšil chodící plyšový maskot Českých drah slon Elfík, si návštěvníci mohli prohlédnout výstavu kolejových vozidel a železniční techniky pro správu a údržbu tratí, ale i malé modelové kolejiště. Do Lipníku nad Bečvou a blízkého okolí se sjela řada fandů parních lokomotiv z celé republiky, kteří si mohli detailně nafotit lokomotivu 534.0432 nejen při stání či doplňování vody a mazání, ale také při jízdě po monumentálním Jezernickém viaduktu.

„Letošní oslavy, kterých se účastnily 4 tisíce lidí, byly rozděleny do tří částí. V první části přijel protokolární vlak z Olomouce přes Lipník do Hranic na Moravě, druhá část byla věnována výstavě vozidel a třetí, neméně zajímavou, bylo zavedení parního vlaku, který vyjel z Olomouce o půl druhé odpoledne přímo do Lipníku a Hranic na Moravě a zpět se vrátil do hanácké metropole ještě navíc se čtvrthodinovým zastavením v Přerově," vysvětluje za pořadatele ředitel Nadace Okřídlené kolo Josef Tomeček.

DOBOVÁ ATMOSFÉRA. K úspěchu oslav Ferdinandky přispěly nejen zvláštní vlaky, ale i historické kostýmy některých účastníků. FOTO AUTOR

Den evropského dědictví

Oslav železnice se aktivně zúčastnilo i město Lipník nad Bečvou, jehož představitelé připravili zajímavý program v rámci Dnů evropského dědictví. „V sobotu se tak návštěvníkům železničních oslav otevřela například zvonice, farní klášterní kostel či židovské hřbitovy. Jsme nadšeni, že se lipnická radnice v čele se starostou Miloslavem Přikrylem připojila k našim aktivitám, a také že bohatý program doplnil kvalitní domácí hudební soubor Leopardi a skupina Oldies zatančila perfektně provedenou variaci na swingovou hudbu. Potlesk stovek přihlížejících byl jasným signálem, že se oslavy opravdu povedly. A navíc se za podpory města a SŽDC podařil velmi pěkně vymalovat podchod na druhé nástupiště, který je důstojnou přístupovou branou k regionálním vlakům," neskrýval své nadšení ředitel Nadace Okřídlené kolo Josef Tomeček. MARTIN HARÁK

MIMOŘÁDNOSTI

Zlenice
5. září
Před polednem u zastávky Zlenice, mezi žst. Hvězdonice a Čerčany, se na železničním přejezdu v km 61,388 střetl osobní automobil Peugeot 205

s osobním vlakem 9200, kterým byl motorový vůz 810.587-6. V osobním automobilu byl při střetnutí zraněn řidič automobilu. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda předběžně činí 20 tisíc korun.

Týniště nad Orlicí
5. září
V odpoledních hodinách v žst. Týniště nad Orlicí se srazila posunující lokomotiva 163.086-2 se soupravou speciálních drážních vozidel pro opravy trakčních vedení na staniční koleji číslo 2. Při srážce byl lehce zraněn zaměstnanec SŽDC. Škoda předběžně činí 220 tisíc korun.

Bransouze – Okříšky
6. září
Před polednem mezi žst. Bransouze a Okříšky se na železničním přejezdu v km 177,917 střetl nákladní automobil Tatra s rychlíkem 669, v jehož čele byla motorová lokomotiva 750.708-0. Při střetnutí byl zraněn řidič nákladního automobilu. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda předběžně činí 1,3 milionu korun.

Louny – Hřivice
7. září
Dopoledne mezi žst. Louny předměstí a Hřivice se na železničním přejezdu v km 41,897 střetl osobní automobil Škoda Favorit s osobním vlakem 6705, kterým byla Regionova 814/914.001. Nikdo nebyl zraněn. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 25 tisíc korun.

Žihle – Blatno u Jesenice
10. září
V podvečerních hodinách mezi žst. Žihle a Blatno u Jesenice najel rychlík 1198 na spadlý strom v km 154,955. V čele rychlíku byl motorový vůz 843.014-2. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 100 tisíc korun.

Čkyně – Volyně
12. září
Nad ránem mezi dopravnami D3 Čkyně a Volyně se na železničním přejezdu v km 22,660 střetl osobní automobil Škoda Felicia s osobním

vlakem 18105, kterým byl motorový vůz 810.620-5. Nikdo nebyl zraněn. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčíslena na 90 tisíc korun.

Plzeň – Chrást u Plzně
14. září
V odpoledních hodinách mezi žst. Plzeň hlavní nádraží a Chrást u Plzně najela elektrická lokomotiva 362,68-9 expresu 353 na překážku nastraženou v první traťové koleji. Překážkou bylo staré jízdní kolo, lednice a lyže. Škoda byla předběžně vyčíslena na 5 tisíc korun.

Kladno-Dubí
15. září
Dopoledne v žst. Kladno-Dubí za jízdy osobního vlaku 19807 došlo ke vzplanutí motorové jednotky Regionova 814/914.138 v oblasti motoru. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 20 tisíc korun. **(MirKo)**

PŘESUNY. Během pouhých tří týdnů úprav vzniklo v západní části pardubického hlavního nádraží nové tranzito včetně půjčovny kol. FOTO **AUTOR (2x)**

V Pardubicích a Přerově si zvykají na přestěhovaná tranzita

Ačkoli se České dráhy označují jako osobní dopravce, zabývají se rovněž přepravou zásilek, a to zejména v rámci služby ČD Kurýr. Pro tuto činnost fungují ve stanicích takzvaná tranzita, která mohou sloužit třeba jako zázemí pro cyklopůjčovnu. Podívali jsme se do Pardubic a Přerova, kde tyto prostory nedávno prošly zásadní změnou.

Ve střední části haly pardubického hlavního nádraží dříve bývala úschovna, cyklopůjčovna a také provoz zásilek ČD Kurýr. V polovině srpna se tu ale objevili dělníci s bourací technikou. Zaměstnanci Českých drah se přesunuli do nových prostor poblíž prvního prodlouženého nástupiště, kde dostali do vínku nové moderní místnosti se sociálním zázemím. Na místě původního takzvaného tranzita postupně vzniknou dvě prodejny občerstvení a pečiva a kavárna.

Sklad slouží i jako cyklopůjčovna

Všechny změny v současných a nových prostorách vycházely z jednání s královéhradeckou Regionální správou majetku, investorem, ale i zástupci SŽDC. „Velmi nám pomohl i pan architekt Řepa, jehož otec je autorem dnes památkově chráněného pardubického nádraží," říká ředitel KCOD Pardubice Michal Štěpán, který dodává: „Vytipovali jsme nevyužívané prostory v západní části budovy, kde býval podej spěšninových zásilek. Po domluvě s investorem jsme ihned po dokončení stavebních úprav, jež trvaly pouhé tři týdny, do našeho nového tranzita během jediného dne přesunuli celé pracoviště úschovny a půjčovny z odbavovací haly. Následně během jediné hodiny od předání prostor se začala stavět komerční zóna. Všechno pak šlo jako na drátku."

Přerovské tranzito se nachází v místech, kde dříve fungovala čekárna.

Manažerka KCOD Pardubice Eva Medunová připomíná, že na novém pracovišti skladníků přepravy je také umístěna cyklopůjčovna. „Pro celý obvod KCOD máme k dispozici padesát kol, z toho patnáct je deponováno přímo na pardubickém hlavním nádraží. Naši skladníci mají kromě nakládky a vykládky zásilek ČD Kurýr a služebních zásilek na starosti i úschovnu zavazadel," říká.

Nejdříve pošta, pak sklad, nakonec parkoviště

Zavazadlové prostory se výrazně změnily také na nádraží v Přerově. Původně se nacházely v přilehlé budově, kde byla dříve i pošta a celní úřad. Tyto prostory již byly nevyhovující, například kvůli nadměrnému vlhku. „Po uvolnění bývalé čekárny ve výpravní budově na prvním nástupišti a současně přemístění pracoviště mazaček výměn do jiných prostor se začala plánovat rekonstrukce pro potřeby našich tranzitérů. Původní budova, kde se do letošního léta nacházelo tranzito, by měla být výhledově zbourána. Vznikne tam zřejmě parkoviště pro osobní automobily a manipulační plocha pro autobusy náhradní dopravy," říká přednostka přerovské osobní stanice Víta Wolfová.

V nových prostorách přerovského tranzita bylo potřeba spojit novými dveřmi prostor bývalé čekárny s místnostmi, kde je nyní kancelář, a sociální zázemí pro skladníka přepravy a staniční dělníky. „Byla provedena oprava a zateplení podlah, rekonstrukce vody, odpadů, elektřiny, sociálního zařízení a byl vybudován také nový sprchový kout. V rámci rekonstrukce prvního nástupiště se plánuje ještě izolace celé budovy. Pochopitelně i v novém tranzitu budou vyměněna veškerá okna a vstupní dveře," dodává Radomír Chlápek z RSM Olomouc.

Aby nás zákazník rychle našel

Podle ředitelky KCOD Olomouc Hany Motykové se přesunutím tranzita do nových prostor významně zlepšily jak sociální, tak i pracovní podmínky tamních zaměstnanců. „Prostory, ve kterých zajišťujeme úschovu zavazadel, jízdních kol, služebních zásilek, ale i zásilek ČD-Kurýr, provozně vyhovují nejen zaměstnancům, ale především našim zákazníkům. Dnešní místnost skladu je dostatečně velká, přehledná a prostředí je na vyšší kulturní a reprezentativní úrovni."

Zákazníci Českých drah vstupují do zavazadlového tranzita přímo z prvního nástupiště, což je pro ně dobře dostupné a také lehce dohledatelné. Umístění na severním rohu staniční budovy mimo jiné vyhovuje i zákazníkům, kteří zásilky přivážejí automobily, protože tam mohou přijet z hlavní veřejné komunikace, která vede podél nádraží.

MARTIN HARÁK

Tunely u Olbramovic napřímily 4. koridor

Malý krok pro člověka, velký skok pro Jihočechy. V našem případě pro 4. koridor. I touto větou, která provázela dobytí Měsíce, by šlo parafrázovat středu 29. srpna na trati číslo 220 Praha – České Budějovice. Rychlík 202 s odjezdem 15.42 hodin z Olbramovic byl prvním, který po poslední velké výluce na stavbě Votice – Benešov u Prahy ukončené v 15.20 hodin vyjel po první traťové koleji zbrusu nové tratě. Cestující mezi Olbramovicemi a Benešovem tak poprvé mohli zcela legálně (a dočasně jen sníženou rychlostí) projet třemi novými tunely – nejdelším Zahradnickým (1 044 m) a dále Tomickými I a II o délce 324 a 252 metrů. A také novými zastávkami Tomice (dříve výhybna se zastávkou) a Bystřice u Benešova (dříve stanice).

Miliony kubíků zeminy

Tato stavba přinesla rozsáhlé úpravy stanic Votice a Olbramovice. Ve druhé jmenované muselo být rekonstruováno deset výhybek, dva mosty, jeden propustek, zřízen podchod s výtahy a také nová nástupiště. Dále modernizace přinesla řadu nových napřímených úseků a kompletní zdvojkolejnění a dosazení obousměrného autobloku. Sanováno bylo skoro 40 kilometrů železničního spodku a položeno přes 36 kilometrů nové koleje UIC 60 a 5,6 km užité koleje. Pětice tunelů (Votickým a Olbramovickým se jezdilo už dříve), k nimž se podle současných norem musely budovat přístupové komunikace pro případ nouze, měří přesně 2,690 km. A ještě jedno trochu těžko představitelné číslo: celková kubatura zemních prací byla přes 2,3 milionu krychlových metrů. Výpravčí postupně opustili dopravní kanceláře ve Voticích, Tomicích a Bystřici u Benešova.

Mezi Benešovem a Táborem se jezdí dalšími třemi novými tunely.

Stanice Olbramovice už dostala koridorový kabátek. FOTO **AUTOR (2x)**

Hotovo bude až za rok a čtvrt

Investorem stavby Modernizace tratě Votice – Benešov u Prahy je státní organizace Správa železniční dopravní cesty. Celkové investiční náklady na úsek dlouhý 18,405 km činí asi 6,7 miliardy korun, z toho 4 miliardy by měla zaplatit Evropská unie prostřednictvím Operačního programu Doprava. Stavba začala v srpnu před třemi lety a podle plánu skončí v prosinci příštího roku. Zhotovitelem je sdružení firem Subterra, Viamont DSP a Eurovia vystupujících pod názvem VoBen. V roli projektanta zde vystupuje společnost SUDOP Praha. Rozhodujícím přínosem stavby je dosažení přechodnosti kolejových vozidel třídy D4 UIC, ložné míry UIC-GC, zajištění lepší propustnosti a zvýšení maximální rychlosti až na 160 km/h. **MARTIN NAVRÁTIL**

Zářijové dostaveníčko Banglí

ozdobilo závěr letošní sezony v Lužné

Nepatří zrovna mezi obdivované stroje a fotografové na ně nepořádají hony. Přesto – či snad proto – patřily paprsky luženské točny právě jim. Muzeum ČD v Lužné u Rakovníka hostilo setkání lokomotiv řad 740, 742 a 743, včetně jejich mutací, kterým dělali společnost v rámci tradičního Model víkendu domácí i zahraniční fanoušci miniaturní železnice.

Příznivci železničních akcí si již přivykli na to, že v září se v historickém Muzeu Českých drah v Lužné u Rakovníka koná navýsost zajímavé setkání zástupců jedné konstrukční řady. Loni to byli legendární Brejlovci, kteří přilákali na patnáct stovek jejich obdivovatelů. Letos se sem sjely stroje, které povětšinou stojí ve stínu rychlíkových lokomotiv. O víkendu 15. a 16. září se ale šest jejich zástupců vyhřívalo na výsluní. I když v sobotu moc sluníčko nehřálo, návštěvníci si přijeli se zájmem prohlédnout stroje známé jako Bangladéšky, Bangle, Kocoury, Tranzistory nebo Elektroniky.

Zůstávají ve stínu Hektorů

„Hlavním motivem setkání jsou lokomotivy, které bývají oproti svým předchůdcům T 435.0 a T 458.1, tedy Hektorům, neprávem opomíjené. Přitom zrovna tyto lokomotivy odvedly a ještě odvádějí tvrdou práci," připomněl vrchní přednosta DHV Lužná u Rakovníka Jindřich Rachota. Retrospektivu těchto, pro někoho až příliš „krabicoidních", lokomotiv zahajoval před luženskou rotundou stroj s tabulkami T 466.2201. Lokomotiva v nátěru, ve kterém v roce 1981 opustila ČKD, by správně měla nést označení 742.201, neboť je stále provozní ve stavu DKV Plzeň. Teď už se s ní počítá do sbírek Muzea Českých drah.

Tradiční volnomyšlenkářství v barevném řešení deklarovala lokomotiva 742.452 z DKV Brno ve svém udržovaném zeleno-krémovém kabátku. Vedle těchto lokomotiv s klasickými původními tvary pózovaly dva stroje, které sice své příbuzenství s Kocoury nezapřou, ale na jejich vzhledu se výrazně projevily modernizace. Prvním příkladem byla 742.308 ČD Cargo se sníženým malým představkem, novým stanovištěm a negativním sklonem okna strojvedoucího (psali jsme o ní v Železničáři číslo 40/2011). Radikálněji se do vnější podoby lokomotivy (obě nízké kapoty, nové věžové stanoviště) promítla modernizace původního stroje řady 740 na řadu 744.7, kterou reprezentoval stroj 744.702 soukromého dopravce SD – Kolejová doprava.

EXPONÁT. Mezi taháky programu v Lužné patřila lokomotiva z DKV Plzeň v původním barevném provedení. FOTO **AUTOR (4x)**

ZÁBAVA. V hale se návštěvníci mohli kochat modelovou železnicí. Venku zase jezdila miniaturní německá parní lokotka.

Tyto lokomotivy bývají oproti svým předchůdcům T 435.0 a T 458.1, tedy Hektorům, neprávem opomíjené. Přitom odváděly a ještě odváději tvrdou práci.

Lokomotivy nejen pro osobní dopravu

Protože Bangle sehrály nezaměnitelnou úlohu ve vlečkové a průmyslové dopravě, v Lužné se objevila i lokomotiva s touto minulostí. Šlo o stroj 740.833 z vápenky Čertovy schody, který neušel vlně modernizací a pod jeho původními kapotami tluče srdce jménem Caterpillar. Naopak ryze původní lokomotivou (a na jejím vzhledu to bylo znát) byla poslední představitelka rodu – 743.005, tedy řady upravené pro provoz na naší nejstrmější trati Tanvald – Harrachov, dnes ve službách ČD Cargo. V Lužné se veřejnosti představila také horká novinka, která sice nepatří do rodiny Bangladéšek, ale přesto poutala velkou pozornost návštěvníků – stroj 753.601 soukromé společnosti SD – Kolejová doprava, který vznikl radikální rekonstrukcí Brejlovce řady 753 v CZ LOKO.

Jedinou pihou na kráse jinak poutavého setkání byla pouze statická ukázka bez oblíbeného defilé na točně, což některé návštěvníky zklamalo. „Lokomotivy, které patří soukromým dopravcům, byly zapůjčeny bez strojvedoucích a my nemáme oprávnění je provozovat," vyvětlil tuto zdánlivou chybu v organizaci Jindřich Rachota.

Model víkend

Pro zájemce byly připraveny jízdy zvláštními motorovými vlaky s Kredencem M 262.0 do Řevničova a zpět a do Krupé a zpět. Komu se nechtělo opouštět areál muzea, mohl téměř opravdový, jen zmenšený provoz vidět ve správkárenské hale. Modeláři z klubu Zababov spojili svá modulová kolejiště velikosti H0 do úctyhodné délky dosahující desítek metrů, kde se pak proháněly vlaky skutečně podle jízdních řádů, nebo se posunovalo za mávání opravdového praporku. U řady přihlížejících vzalo za své přesvědčení, že modelová kolejiště jsou jen na hraní a nedokážou simulovat skutečný provoz.

Kromě tradičních velikostí H0 a TT byla k vidění i kolejiště velikosti 0, I a G. Radost nejmenších ale vyvolala souprava zmenšená osmkrát proti originálu. Němečtí hosté ze sdružení Bayreuther Gartenbahn GbR proháněli legendární parní řadu 01, poháněnou skutečnou párou, s vlakem „sedačkových" vozů neustále obsazených nejmenšími fanoušky železnice, eventuálně s doprovodem štíhlejších rodičů. Nulajednička kroužila neúnavně po oválu jen se zastávkami na „udělání" páry, protože pro topiče už na lokomotivě místo není. A jak se poznal strojvedoucí osminkové páry? Naprosto bezpečně – po šichtě měl oči jako angorský králík. **VÁCLAV RUBEŠ**

Heřmanův Městec vzpomínal na výročí sprintem Hurvínků

Závody vlaků patří mezi atrakce, které na objednávku milovníků kolejové nostalgie provádějí čas od času v rámci programu v Muzeu ČD v Lužné u Rakovníka. Každoročně se také pořádají ve středoslovenském městě Zvolenu. Někdy se tak neoficiálně děje – v rámci normálního provozu – na trojkolejné trati mezi Prahou-Libní a Poříčany. Tento pojem ovšem v žádném drážním předpisu nenajdete. Jedná se o oblíbenou kratochvíli, kterou v neděli 9. září zorganizovali v rámci dvoudenního programu oslav 130 let od zahájení provozu na trati Přelouč – Heřmanův Městec – Prachovice/Vápenný Podol, tedy na trati s číslem 015.

Pořadatelem oslav byl Pardubický spolek historie železniční dopravy, který ve spolupráci s občanským sdružením MAS Železnohorský region nalákal cestující do zvláštních motorových vlaků a návštěvníky k cestě na nádraží. Hlavně tedy na to heřmanoměstecké, kde se soustředilo nejvíc atrakcí. Od výstavy fotografií přes provoz modelové železnice a stabilních parních strojů a strojků pana Malinovského až po vystoupení místního studentského hudebního uskupení.

Za výkladu výpravčího Správy železniční dopravní cesty se každou celou hodinu prováděly exkurze na řídicí pracoviště, odkud je organizována doprava na celé trati 015. Zvláštní motoráčky jezdily i na trati z Heřmanova Městce do Chrudimi města, kde už pravidelná osobní doprava není krajem objednávána. Na trať do Vápenného Podolu, zrušenou roku 1978, vyjel se zájemci autobus.

ZÁVODY. Diváci sledovali disciplíny jako sprint Hurvínků na 100 metrů nebo co nejrychlejší vykládku opilce. FOTO **AUTOR**

Nedělní, letním sluncem stimulovaný program vrcholil vlastními závody motoráčků. V nich se vedle domácích Hurvínků M 131.1133 a 1228 s četami pardubického spolku utkaly naleštěné a „vytuněné" stroje čísel 441 z Jaroměře a v číselné řadě těchto kdysi nejpočetnějších motorových vozů vůbec poslední stroj č. 549 pana Jiřího Uhra. Disciplíny typu sprint na 100 metrů, co nejpomalejší jízda na desítky metrů a hlavně naložení a „vyložení" nezvyklého nákladu, konkrétně několika bas prázdných lahví a živého opilce (představovaného mladým figurantem), hodnotili do speciálních dotazníků sami diváci. Ti brali v úvahu také kostýmy osádek, celkové vystupování a zvukové efekty atrakce. Nakonec zvítězila osádka vozu M 131.1133 – i přes demokratické výkřiky protestů. Ale všichni se shodli na tom, že v Heřmanově Městci určitě vyhrála železnice.

MARTIN NAVRÁTIL

Dostupné pouze v tištěné podobě

6 TÉMA

TÉMA 7

Jednotné stanoviště strojvedoucího podle evropského střihu

Ovládací prvky vozidel prošly v posledním desetiletí radikální změnou. Postupným vývojem nových technologií i logiky řízení lokomotiv, motorových a řídicích vozů dospěla jejich evaluace k projektu jednotného ovládacího pultu. V budoucnu by se tak strojvedoucí měli ihned zorientovat v řízení prakticky kterékoliv strojové nejvíc trakcemi v celé Evropě. Sjednocování požadavků různých provozovatelů je ovšem náročné.

Když chce každý něco jiného

Unifikace – řešení 70. let

Velkoplošné obrazovky

Řízení jako ve stíhačce

Lepší nové a moderní nejtrvanlivější a špinavé

VÝHODY A NEVÝHODY

OVLÁDACÍ PULT ŘADY 350

Páka nebo klávesnice

BAREVNÉ ODLIŠENÍ

SROVNÁNÍ S TAURUSEM

Předplaťte si čtrnáctideník *Železničář* na telefonu 972 233 090

Připravujeme

Pendolina procházejí oční operací, dostávají výkonnější světla

CHYTRÉ HLAVY. Pracovníci servisního týmu vlaků Pendolino v čele s šéfem Janem Studeníkem přišli na to, jaká světla jsou pro jednotky nejvhodnější. FOTO **AUTOR (2x)**

V Depu kolejových vozidel Praha se u jednotek Pendolino rozhodli k postupné výměně návěstních světel a dálkových reflektorů. Nová světla jsou nejen úspornější, ale současně výkonnější. Zvyšují tak nejen viditelnost, čímž ulehčují práci strojvedoucím, ale rovněž pomáhají zlepšovat bezpečnost železniční dopravy.

Strojvedoucí každého hnacího vozidla musí počítat se sníženou viditelností na trati. V noci vládne samozřejmě tma, ale i ve dne může ubýt světla například kvůli bouřce nebo hustému lesnímu porostu v okolí kolejí. To platí jak pro malé motoráčky, tak pro Pendolina, která si za více než deset let provozu na našich tratích vydobyla pověst vlajkové lodi Českých drah.

I výměna jedné žárovky je drahá

„Před nějakou dobou jsme ztratili trpělivost s neustálými výměnami praskajících žárovek na Pendolinech," říká šéf servisního týmu vlaků Pendolino Jan Studeník. „Leckdy se totiž stalo, že jsme museli jet pro jednu žárovku z našeho depa v Michli až na pražské hlavní nádraží, a to třeba jen z toho důvodu, aby vlak mohl opět pokračovat na své celodenní pouti mezi Prahou a Ostravou. Výměna žárovky trvala sice jen pět minut, ale když se k tomu připočítá čas strávený na cestě, tak se celý úkon pěkně prodražil. Zároveň začaly stárnout i paraboly světel, takže svítivost se snižovala. Postupně jsme tedy začali uvažovat o tom, čím je nahradit," říká Studeník.

VÝMĚNA. Pro sestavu světel bylo nakonec přistoupeno i k výrobě celého nového držáku ve Studénce. Inovace proběhne do konce roku u všech Pendolin.

Původní světlo je vlastně sestava dvou světel na každé straně kabiny, kde bílé poziční bylo společné s dálkovým a vedle něj bylo červené, takzvané koncové světlo. „V současné době probíhá zkušební provoz nových světel na třech jednotkách, konkrétně na strojích 680 004, 680 005 a 680 006. Na ostatních Pendolinech je prozatím v provozu starý typ," vysvětluje Studeník a dodává, že u návěstních světel nově spojili bílé a červené do jedné sdružené svítilny.

Inspirace u rakouského Taurusu

„Před pár lety se začala objevovala kombinovaná LED světla i na jiných strojích Českých drah, a tak jsme si dali podmínku, že použijeme taková, která jsou k sehnání v tuzemsku. A nejlépe nějaká, která jsou používána na některém z vozidel Českých drah. Hned v prvopočátku jsme zavrhli LED světla ze CityElefantů, protože jejich konstrukce je podle našich zkušeností ne zcela spolehlivá. My jsme potřebovali něco, co jednou namontujeme a pak jen při předepsaných prohlídkách zkontrolujeme funkčnost," říká Studeník.

> **Před nějakou dobou jsme ztratili trpělivost s neustálými výměnami praskajících žárovek na Pendolinech.**

Po postupné selekci nakonec zvítězilo LED světlo z firmy MSV elektronika ve Studénce, kde pražskému depu vyšli maximálně vstříc. „O jeho spolehlivosti jsme se mohli přesvědčit například na vložených motorových vozech řady 054 nebo prvních Regionovách. Nakonec bylo potřeba sehnat dálkové světlo. Tady jsme dali na radu zkušených strojvedoucích z našeho depa, kteří jezdí na oblíbených rakouských lokomotivách Taurus. Když jsme zjistili, že stejné světlo je namontováno i na nových českých lokomotivách řady 380, nebylo opravdu co řešit," doplňuje šéf servisního týmu.

Nakonec jsme přistoupili i k výrobě celého nového držáku ve Studénce. První takto upravené Pendolino se objevilo v prosinci loňského roku. „Hned po zahájení provozu jsem dostával děkovné esemesky od pražských strojvedoucích. Podstatná změna nastala ale i u nás na správkárně na Odstavném nádraží Jih. Zatím nebylo potřeba vyměnit v těchto nových světlech ani jednu žárovku. Poziční LED světla mají přece jen mnohem delší životnost," chlubí se Studeník.

Místo plastu používají tvarované sklo

Nezávisle na tomto projektu vznikl ještě druhý, který s tím prvním souvisí. Pendolina totiž mají ještě dvě světla na střeše: dálkové a horní bílé. S těmi sice není takový problém, ale kryt před nimi je z průhledného plastu, jehož povrch se během provozu značně poškrábal a špína v těchto rýhách je prakticky neodstranitelná. Z čirého plastu se tak stal mléčný a svícení přes něj dálkovým světlem je zcela neúčinné. Plast byl tedy nahrazen lepeným bezpečnostním tvarovaným sklem, které vyrobila slovenská firma Hriadeľ, známá velkými zkušenostmi s dodávkami různých skel i na jiná drážní vozidla v České republice.

Výsledky zmíněných změn se projevily dvojím způsobem. Zaprvé sama Pendolina jsou na trati lépe vidět. Zadruhé strojvedoucí mají lepší přehled o tom, co se na trati děje. Cestující si toho zřejmě nevšimnou, ale jejich bezpečnost se tím fakticky zvýšila. Prosazení změn sice trvalo déle, než jejich tvůrci čekali, ale vše spěje k tomu, že do konce letošního roku projdou i zbývající čtyři Pendolina „oční operací". Od nového jízdního řádu tak všech sedm Pendolin pojede s novými světly.

MARTIN HARÁK

RSM: Stanice Horažďovice předměstí a Šatov

Tentokrát jsme se zaměřili na projekty, které České dráhy dokončily před několika lety. Jedná se o dva případy rekonstrukcí nádražních budov na jihozápadu Čech a jižní Moravě. Dopady těchto projektů se ovšem projevují i dnes.

Kdepak leží Babyny?

Tarifní bod Babyny budete v jízdním řádu hledat marně. Jen pamětníci vědí, že pod tímto názvem se dnes skrývá stanice Horažďovice předměstí, ležící na trati z Českých Budějovic do Plzně. Výpravní budova byla postavena ve druhé polovině 19. století (dle dostupných podkladů předána do užívaní 1. ledna 1868) a postupně procházela stavebními úpravami a přístavbami. V letech 2003–2005 byla provedena oprava fasády včetně výměny oken a dveří, kompletní rekonstrukce střešní krytiny. Dále zde ČD zajistily některé vnitřní úpravy, zejména modernizaci WC, které je nyní bezbariérové.

STÁLE JAKO NOVÁ. Výpravní budova ve stanici Horažďovice předměstí prošla zásadní rekonstrukcí v letech 2003–2005. FOTO **RSM PLZEŇ**

Nyní probíhají projekční práce, které jsou spojené s rekonstrukcí elektrického předtápěcího zařízení pro vozové jednotky osobní dopravy, a rekonstrukcí 1. nástupiště včetně části kolejiště. Současný ráz stanice dotváří mimo jiné soubor dochovaných drážních objektů, především budova vodárny a výtopny a kolejiště s točnou. České dráhy se momentálně snaží o jejich pronájem či prodej.

Čekárna v Šatově funguje

Na mezinárodní trati č. 803 Znojmo – Retz – Vídeň je poslední tuzemskou stanicí Šatov. Výpravní budova sloužila v minulosti nejen železnici, ale i celní a pasové kontrole. Objekt byl postaven v roce 1870, první větší opravy se dočkal po druhé světové válce. Další velká oprava byla provedena v letech 2009–2010 v souvislosti s elektrizací tratě, výměny celého železničního svršku a stavby nástupišť ve Znojmě a Šatově (investiční akce SŽDC). Vzhledem k tomu, že prakticky celé přízemí výpravní budovy nyní využívá technologie dálkového řízení provozu, bylo nutno vyřešit přemístění čekárny. V těsné blízkosti výpravní budovy byl proto zrekonstruován bývalý sklad, ve kterém vznikly prostory pro cestující, a to včetně sociálního zařízení.

O čekárnu v Šatově se společně starají ČD a samospráva. FOTO **MARTIN HARÁK**

Celá realizace se uskutečnila z prostředků Českých drah za podpory městyse Šatov. Samospráva Šatova zajišťuje úklid čekárny a WC (včetně doplňování toaletních potřeb) a zamykání/odemykání objektu. Ostatní náklady, především na energie, platí České dráhy. Když jsme dohodu v roce 2009 uzavírali, měli jsme určité obavy z vandalů. Nyní ale můžeme konstatovat, že dohoda se plní, čekárna je čistá a uklizená. Jedná se tak o příklad spolupráce, kterou bychom rádi uplatnili i v dalších železničních stanicích, kde již nepracují žádní zaměstnanci ČD a SŽDC.

JOSEF VOČADLO, LUBOMÍR KŘIVÁNEK

BAGETA. Také slovenský národní dopravce se vydal cestou radikální modernizace starších motorových vozů řady 810. Zde v trochu tišším provedení. FOTO **AUTOR (2x)**

Obnova slovenských vozidel dvacet let od federace

Po kolejích na východ od nás jezdí z historických příčin z velké části totožná vozidla jako u nás. Od roku 1993, kdy se spolu s Československem rozdělila i společnost ČSD, se ale postupně projevuje modernizace, takže rozdílů přibývá, a to v elektrické i motorové trakci.

Jak pořídit za co nejméně peněz co nejvíce nových nebo aspoň modernizovaných vozidel? Tento problém řeší dopravci v obou částech bývalé federace. S různými úspěchy. Mezi žhavé novinky u osobního dopravce, společnosti ZSSK, patří elektrická lokomotiva řady 381 české výroby.

Špičková elektrická lokomotiva, ale jen ve dvou kusech

Škodovácká lokomotiva 109E2 určená pro slovenský trh absolvovala poslední červencový týden zátěžovou zkoušku funkčních vlastností na trati mezi Bratislavou a Spišskou Novou Vsí. Na sklonově náročné Štrbské rampě na stoupání, které bylo vyšší než 15 promile, bez problémů zvládla samostatný rozjezd nákladního vlaku. Ve dvou testovacích dnech a během čtyř speciálních jízd lokomotiva přepravovala zátěže od 1 549 do 2 735 tun, vlaky těžší než 2 000 tun s postrkem. „Stroj prokázal skvělé jízdní vlastnosti a zároveň schopnost tahat těžké náklady," komentoval výsledky testů Josef Bernard, generální ředitel společnosti Škoda Transportation. Lokomotiva dokázala se zátěží 1 561 tun v nejstrmějším úseku (Petrovská) vyvinout rychlost 42 km/h. Na Slovensku ovšem nakoupili pouze dva kusy této řady, a to za přibližně 8,5 milionu eur. Oproti naší řadě 380 mají mít evropské zabezpečovací zařízení ETCS L1.

Řídicí a hnací vozidla pro regiony

Škoda Transportation je podepsána i pod vratnými příměstskými Push-Pull soupravami 951, které zpravidla s lokomotivami řady 263 nebo 362 jezdí na ramenech z Bratislavy do Kútů, Nových Zámků nebo Leopoldova. Tatáž společnost stojí za výrobou červeno-bílých CityElefantů (vlastně Jánošíků) řady 671, kterými se můžete svézt v Pováží, ale také na tratích do Čadce a Liptovského Mikuláše. První vyjela v prosinci 2010. Desítka jednotek je dislokována v Žilině. Dopravce pro ně plánuje dívčí jména, například Terézia, Anna nebo Alžbeta.

Regionální osobní dopravu pod Tatrami zvedly na vyšší úroveň i motorové vozy řady 840 (GTW2/6), společné „dítě" firem ŽOS Vrútky, Stadler a Bombardier. Na Tatranských elektrických železnicích pak řada 425.9.

Pojezdy z dieselových lokomotiv řad 753, 770, 771 nebo 735 se s oblibou využívají pro modernizace v Čechách i na Slovensku. Zatímco na „spodku" Pilštyka řady 735 se v Česku zrodila řada 714, Slováci mají díky firmě ŽOS Zvolen od roku 1998 řadu 736 s výkonem 1 080 kW postavenou na bázi motoru Caterpillar 3512 DI-TA a trakčního alternátoru Siemens Drásov 1FC2 224-4. Tyto lokomotivy jezdí v nákladní dopravě převážně v okolí Zvolena, často v dvojčlenném řízení. Osobní dopravce využívá podobné stroje 736.1. Brejlovci se staly základem pro modernizované stroje řady 756 ZSCS nebo 757 ZSSK. Druhé jmenované jezdí na elitních výkonech ve Zvolenu. Mají výkon 1 500 kW. Jejich motoragregát se skládá z naftového motoru Caterpillar 3512 CHD, trakčního alternátoru Siemens 1FC2 631-6 a pomocného alternátoru Siemens 1FW4 630-10.

Jaké barvy si vybrali na východě

K modernizovaným vozidlům na Slovensku patří také řada 746 (vznikla z řady 742), kterou využívá nákladní dopravce třeba na posunu nebo postrcích. Šestinápravové stroje 773 a 774 se zase zrodily na pojezdu Čmeláků. Nesmíme ještě zapomenout na modernizovaná tažená vozidla. Společnost ŽOS Vrútky je pověstná povedenými modernizacemi čtyřosých vozů s využitím zdrojů EUROFIMA. Ostatně provádí je i pro české dopravce.

K obnově vozidlového parku ještě tak trochu patří i kompletní „přebarvování". Zatímco u Českých drah dominují tmavě a světle modrá spolu s bílou, na Slovensku od roku 2006 přebarvuje společnost ZSSK v rámci firemní strategie vozidlový park do červeno-bílo-šedé, a to podle návrhu designéra Daniela Blonskiho. Nákladní dopravce zase zvolil kombinaci bílé a modré. **MARTIN NAVRÁTIL**

JSOU UŽ STARŠÍ, ALE STÁLE SLOUŽÍ LIDEM

Slovenští dopravci si dosud ponechávají v provozu poměrně početné série lokomotiv, které nepatří k nejmladším. K nemalé radosti fanoušků se běžně nasazují Cecaně (Bardotky) 751 i 752 nebo Ťapky (Velcí Hektoři) řady 721. Druhou jmenovanou řadu, kterou v Čechách provozují už jen nostalgické spolky nebo někteří soukromí dopravci a vlečkaři, k 1. únoru 2012 v počtu desítek kusů dostal nákladní dopravce ZSCS od společnosti ZSSK (výměnou za modernější Kocoury řady 742), takže i dnes leckde obsazují staniční posun, v některých uzlech i více záloh. V turnusu ZSSK jezdí Okuliarniky 750 (u ČD víceméně už jen letmo), naopak méně často k vidění jsou na Slovensku Orchestriony řady 810, které nahradily 811 nebo dvoudílné Bagety řady 813.

FOTO **ŠKODA**

Elektrická lokomotiva řady 381 při zkušebních testech.

Zatímco v osobní vozbě dominuje na Slovensku červená, v nákladní modrá.

Posila pro Maďarsko nese jméno TRAXX

Po dlouhých letech se maďarskému státnímu železničnímu podniku MÁV-Trakció podařilo výrazně omladit flotilu hnacích vozidel. Lokomotivy řady 480 zvané TRAXX od německého výrobce Bombardier slouží zatím bez větších komplikací. Výběrové řízení na nákup nových dvousystémových elektrických lokomotiv bylo vypsáno v roce 2007. Do soutěže se tehdy přihlásila společnost Siemens s lokomotivou EuroSprinter, Alstom s lokomotivou Alstom Prima a také společnost Bombardier Transportation se strojem Bombardier TRAXX. Právě ona v soutěži zvítězila.

Kontrakt na dodávku 25 nových lokomotiv byl podepsán 25. listopadu 2008. Pořizovací cena jednoho kusu lokomotivy činila lehce přes 3 miliony eur. Tyto nové dvousystémové stroje jsou konstruované na rychlost 160 km/h a provozuschopné na obou napájecích systémech nejen v Maďarsku, ale klidně i v zahraničí. Výroba lokomotiv proběhla v letech 2010 až 2012 v německém Kasselu. Vůbec první stroj této výroby s inventárním číslem 480 001 dorazil na maďarské koleje 23. října 2010, dva dny poté již byl oficiálně představen na nádraží Nyugati v Budapešti. Poslední stroj byl uveden do provozu 3. února 2012.

Lokomotivy TRAXX z provozu postupně vytlačují staré stroje řady 43x (dřívější V43), nebo 63x (dřívější V63). Přednostně jsou nasazovány na okružní IC spoje Budapešť – Debrecín – Nyíregyháza – Miskolc – Budapešť a na rychlíky ve vnitrostátní přepravě. Můžete je ale vidět i v čele mezinárodních spojů Českých drah. Zkušenosti z provozu ukazují dobré výsledky. V porovnání se starými stroji řady 43x (Szili) je úspora elektrické energie skoro čtvrtinová. Nové lokomotivy mají i nižší náklady na údržbu a vyšší spolehlivost. Jeden stroj v průměru naběhá 22 500 km za měsíc. **GABRIEL KORCSMÁROS**

VÍTĚZ. Maďarské železnice už mají (na rozdíl od ČD) ve vlastnictví moderní elektrickou lokomotivu. V tendru vyhrála firma Bombardier. FOTO **VÁCLAV RUBEŠ**

KRÁTCE

ŠPANĚLSKO

Tropické teploty v podzemí Barcelony

Zvláštní problém musí řešit v jinak dobře promyšlené a moderní podzemní stanici Barcelona Sants. Na čtrnácti kolejích se zde střídají vlaky v hustém sledu až v tříminutových intervalech. Jejich agregáty a zejména výkonná klimatizace v létě tak téměř trvale vytápějí prostor stanice stovkami kilowattů. Takový výkon však staniční ventilace nestačí odvést. Má to za následek, že teplota na nástupištích je na tropických hodnotách a méně odolní cestující vedrem značně trpí. Vlaková klimatizace pak vzhledem k vysokým okolním teplotám pracuje ještě intenzivněji.

ŠVÝCARSKO

Další řada Pendolin pro trať přes Gotthard

Společnost SBB se rozhodla vyřešit odstavení starších a poruchových Pendolin řady ETR 470 nákupem dalších osmi jednotek typu ETR 610 od společnosti Alstom. Cena dodávky je přibližně 250 milionů švýcarských franků. Od roku 2015 budou jednotky nasazeny na severo-jižní ose přes Gotthard. Vlaky nabídnou polohovatelné sedačky v obou třídách, elektrické zásuvky, elektronický rezervační systém a budou přizpůsobeny pro provoz ve Švýcarsku, Itálii a Německu. SBB již nyní provozuje 7 vlaků řady ETR 610 na spojích z Basileje a Ženevy do Milána přes Simplon.

ITÁLIE

Jak být ekologický i konkurenceschopný

V říjnu se v Benátkách uskuteční konference zaměřená na klimatické změny a ekologické cíle v rámci evropské dopravní politiky. Během akce bude otevřena zejména platforma pro diskuzi mezi železničními operátory. Vystoupí zde i výkonný ředitel CER Libor Lochman s příspěvkem na téma výhod železničního sektoru oproti ostatním způsobům dopravy v oblasti udržitelnosti.

RAKOUSKO

Railjety povezou od příštího roku kola

Od podzimu 2012 do jara 2013 bude upraveno 51 jednotek Railjet společnosti ÖBB pro přepravu jízdních kol. Railjety na rozdíl od vlaků EC a IC zatím přepravu kol neumožňují. Za tímto účelem vznikne v řídicím voze oddíl se šesti místy pro bicykly. Novinkou bude také zásuvka pro dobíjení kol s elektrickým pohonem. Náklady na úpravu dosáhnou asi 1,2 milionu eur. Společnost ÖBB tak příští rok zvýší kapacitu pro přepravu bicyklů v dálkových vlacích o 18 procent na průměrně 1 760 míst denně.

SLOVENSKO

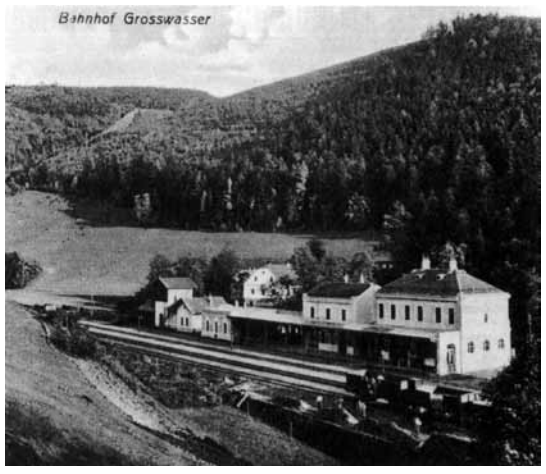
Petice za přímý spoj z Prešova do Bratislavy

Podle chystaného grafikonu vlakové dopravy, který začne platit 9. prosince, se zruší jediný přímý spoj Prešova s Bratislavou. V minulých týdnech lidé v Prešovském kraji sepsali petici, protože chtějí zachovat přímé spojení s hlavním městem. Zdá se, že petice částečně zabrala, ministr dopravy a primátor Prešova se dohodli na vlaku Prešov – Bratislava přes Žilinu, a to předběžně na zkušební dobu jednoho roku. Jezdit má od března 2013.

MAĎARSKO

Tendr na radikální přestavbu stanice Vác

Národní kancelář rozvoje infrastruktury v Maďarsku na začátku září vypsala tendr na celkovou přestavbu a modernizaci nádraží ve městě Vác, které leží na trati mezi Budapeští a slovenským Štúrovem. Hodnota tendru je zhruba 1,3 miliardy českých korun. Z velké části bude přestavba financována z evropských programů. Podle plánů mají vzniknout nová zastřešená ostrovní nástupiště, podchody jak pro pěší, tak i pro cyklisty. Rekonstrukcí projde i samotná nádražní budova včetně přednádraží. Součástí projektu je i vybudování parkoviště P+R s 347 místy přímo u stanice. **(mk, PešŤ, mez, gak)**



MORAVSKOSLEZSKÝ KRAJ. Pro ekonomický rozvoj měla kdysi železnice klíčový význam. Díky ní se Valšov (vlevo), Hrubá Voda (uprostřed) a Krnov napojily na Olomouc. FOTO **ARCHIV AUTORA (3x)**

Před 140 lety železná dráha spojila Olomouc s Krnovem

Po prohrané krátké válce s Pruskem v roce 1866 nastala vhodná doba pro stavbu železnic. Vídeňská vláda totiž chtěla z politických důvodů uklidnit obyvatele. Vznikla tehdy řada nových drah, a to i na severní Moravě a ve Slezsku.

Na Moravě uplatnila svůj vliv Ferdinandka, když získala v roce 1867 koncesi pro trať Brno –Nezamyslice – Olomouc – Šternberk s odbočkou z Nezamyslic do Přerova pod názvem Moravskoslezská severní dráha. V roce 1869 byl nejdříve otevřen úsek z Nezamyslic do Přerova a teprve v červenci 1870 přijel první vlak z Brna přes Nezamyslice a Prostějov na přemístěné a přestavěné nádraží do Olomouce a do konečné stanice ve Šternberku. Trať měla podle původního záměru pokračovat přes Rýmařov a Bruntál do Krnova a Zlatých Hor – to se ale neuskutečnilo. A tak se dostala železnice pouze na severní okraj Hané. Severnější obce jako Moravský Beroun, Bruntál, Rýmařov, Krnov a Opava však stále usilovaly o spojení s Olomoucí.

Zvítězil zdravý rozum

Vzniklo proto několik sdružení, která předložila své návrhy. Nakonec bylo úspěšné olomoucké komité, které získalo 10. srpna 1869 koncesi na stavbu tratě Olomouc – Moravský Beroun – Bruntál – Krnov – Hlubčice s odbočkami do Rýmařova, Vrbna pod Pradědem a Opavy a ke státní hranici směrem na Nysu. Zpočátku nebyla opavskému sdružení konkurence příliš po chuti, ale zvítězil rozum a vzájemný prospěch. Opavané se spojili s olomouckým komité a společně získali 21. dubna 1870 novou koncesi, jež umožnila vybudování výše uvedených spojnice. Do měsíce se ustavila akciová společnost s názvem Moravskoslezská ústřední dráha – „centrálka“.

Budování železnice bylo neobyčejně náročné. Bylo nutné prorazit skalnatým terénem pět tunelů v délce 744 metrů, postavit více než 400 z větší části kamenných mostů, jen asi v padesáti případech umožnil terén užít snadnějších a levnějších dřevěných konstrukcí. Stavba byla zadána bratřím Kleinům, podnikatelům ze Sobotína. Hlavní trať z Olomouce do Krnova byla otevřena 1. října 1872, do Opavy se začalo jezdit jen o měsíc později. A dalšími úseky do roku 1875.

Trať z Olomouce do Krnova byla otevřena 1. října 1872, do Opavy se začalo jezdit jen o měsíc později.

Železnice upevnila vztahy regionů s centrem

Výchozím bodem dráhy byla stanice Olomouc Severní nádraží, která byla vybudovana v roce 1870 v souvislosti se vznikem Moravskoslezské severní dráhy z Brna do Šternberka. První byly stanice Olomouc-Bělidla, Velká Bystřice, následovaly Hlubočky-Mariánské Údolí, Hlubočky, Hrubá Voda, Domašov nad Bystřicí, Moravský Beroun, Dětřichov nad Bystřicí, Valšov, Bruntál, Milotice nad Opavou, Brantice a Krnov, směrem do Opavy pak Skrochovice a trať končila na Centrálním nádraží v Opavě. Většina dalších stanic a zastávek byla zřízena do roku 1895, kdy byla Moravskoslezská ústřední dráha spolu s Moravskoslezskou severní dráhou zestátněna a bylo pro ně zřízeno ředitelství státních drah v Olomouci. Některé stanice, například Olomouc-Bělidla, po čase zanikly.

Hlavní trať z Olomouce do Krnova měří 86,942 km, do Opavy je to dalších 27,753 km. Díky trati se sever Moravy a sousední část Slezska dočkaly železnice, která podstatně přispěla k rozvoji těchto obtížně přístupných regionů a upevnila vztahy s přirozeným centrem – Olomoucí. Význam železné dráhy je dnes podstatně menší než v době, o níž je zde řeč, ale ani dnes není rozhodně zanedbatelný. A projížďka romantickým údolím řeky Bystřice je stále krásná jako kdysi.

JOSEF JELÍNEK

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

Slovensko

Bojnice – hotel Régia Damona

Termín: 14. 10.–3. 11. 2012 nebo od 4. 11.–22. 12. 2012

Cena: 2 990 Kč/osoba – 2 800 Kč/osoba

Cena zahrnuje: 6 nocí, 6x polopenzi,1x vstup do relaxačního termálního bazénu v areálu lázní (krytý Jánov kúpel, hodinový vstup), 1x masáž částečnou, 1x saunu (v hotelu 60 min.), 1x vířivku (v hotelu 30 min.), parkování.

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

Krkonoše, Dolní Mísečky, hotel Idol ***

1. Zvláštní akce „Podzim na horách“ v termínech do 1. 12. 2012
Cena: 555 Kč/osoba, dítě 2–6 let 280 Kč, dítě 6–12 let 390 Kč
Cena zahrnuje: ubytování s polopenzí na 1 noc (minimální délka pobytu 2 noci.)

2. Akce „Mikulášská“ v termínu 7. 12.–9. 12. 2012
Cena: 910 Kč/osoba, dítě 2–6 let 455 Kč, dítě 6–12 let 640 Kč
Cena zahrnuje: ubytování s polopenzí na celý pobyt, účast čerta a Mikuláše.

Česká republika

Lázně Mšené – „Dobijte si baterky“

Termín: říjen 2012. Ubytování v lázeňském domě, pokoj s vlast. soc. zařízením, TV.

Cena: 3 995 Kč, 3 noci, 3x snídaně (možnost dokoupení obědů nebo večeří), 1x klasická masáž zad, 1x konopno-rašelinový peeling dolních končetin, 1x esenciální olejová aroma koupel, 1x parafínový zábal ruce, 1x havajská masáž lávovými kameny (záda), 1x čínská masáž hlavy, 1x kadeřnictví střih a styling nebo kosmetika (základní ošetření).

Itálie

Sicílie 55+, oblast Marsala, hotel Delfino Beach ****

Termíny: 27. 10.–3. 11. 2012 a 3. 11.–10. 11.2012

Cena: 9 990 Kč/osoba – jednolůžkové pokoje bez příplatku!!!

Cena zahrnuje: 7 nocí, 7x polopenzi včetně vody a vína, leteckou přepravu včetně všech poplatků, transfer na místě (letiště – hotel – letiště), služby delegáta, 2 půldenní výlety, folklórní sicilský večer s živou hudbou a typickou sicilskou večeří v hotelu. Více informací najdete na www.cdtravel.cz.

Španělsko

Andalusie 55+, Costa del Sol 55+, hotel Playa Bonity ****

Cena: od 10 950–10 550 Kč/os./týden

Termíny: 4. 10.–11. 10. 2012 a 11. 10.–18. 10. 2012

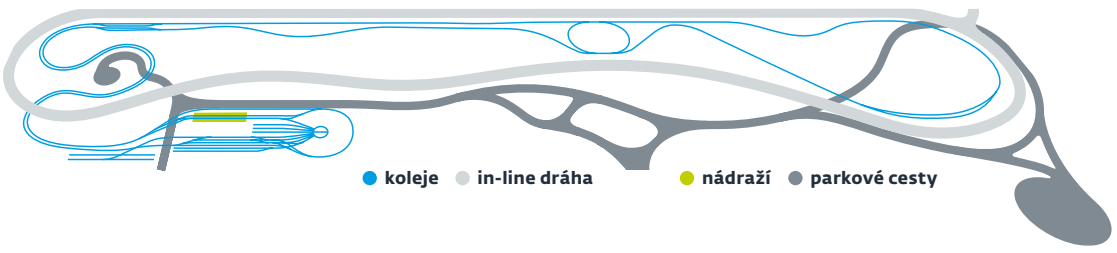
Cena zahrnuje: 7 nocí, 7x polopenzi, leteckou dopravu vč. všech poplatků, transfer na místě (letiště – hotel – letiště), půldenní výlet, služby delegáta.

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

Parková dráha na hranici Brna podle švýcarského vzoru

Po letech budování a zkušebního provozu byla otevřena parková železnice nedaleko obchodního centra Olympia na jihu brněnské aglomerace. Za projektem stojí modeláři a drážní nadšenci ze Společnosti moravských parkových drah. Organizátoři slibují pravidelné parní olympiády s mezinárodní účastí.

JEDE, JEDE MAŠINKA. V těsné blízkosti obchodního centra Olympia v Modřicích vyrostla parková železnice. FOTO **AUTOR**



Mělo by se brněnské hlavní nádraží odsunout, nebo ne? Tento problém řeší obyčejní lidé a politici už řadu let. S úsměvnou nadsázkou jsme už dostali odpověď. Odsunout, ale do parku! A klidně i mimo Brno. Členové Společnosti moravských parkových drah, zkráceně S.M.P.D., totiž v červnu otevřeli pro širokou veřejnost parkovou železnici včetně napodobeniny hlavního nádraží s krytým nástupištěm. Atrakci najdete v obci Modřice, těsně za hranicí jihomoravské metropole, kterou však řada lidí neoficiálně považuje za součást velkoměsta. Vždyť se tu nachází i největší obchodní centrum široko daleko.

Nabídka, která se neodmítá

„Historie naší parkové dráhy započala na jaře 2009, kdy jsme byli osloveni Alešem Navrátilem, jednatelem a marketingovým ředitelem brněnského obchodního centra Olympia. Ptal se nás, zda bychom nechtěli postavit parkovou dráhu v jejich nově budovaném biocentru a sportovní rekreační zóně. Podmínkami ze strany Olympie však byly pevně stanovené datum zahájení a garance pravidelného komerčního provozu," říká předseda spolku S.M.P.D. a duše celého podniku Roman Šiler.

Pro spolek to byla bezesporu zajímavá nabídka. Vždyť místo s tak pravidelnou velkou návštěvností by stěží hledali. Drážní nadšenci sice původně chtěli stavět na vlastním pozemku, ale ceny na okraji Brna jim připadaly astronomické. Navíc parková dráha potřebuje dostatečný prostor. A čím dále od Brna by se vydali, tím větší problém by nastal pro případné návštěvníky s dojížděním. Do toho si ještě připočtěte finanční a logistické problémy s ostrahou pozemku a technického vybavení. Olympia také nabídla, že se bude částečně podílet i na vybudování tratě, takže nakonec byla ruka v rukávě.

Nezapomněli ani na tunel či bludiště

Železniční nadšenci ze spolku S.M.P.D. si vzali za vzor švýcarské kolejiště v městečku Le Bouveret. „Náš projekt mohl působit maximalisticky, možná až trochu přehnaně, ale jsme toho názoru, že ve výstavbě nelze nic podcenit. I malá železnice má svoje pravidla a zákonitosti, zejména co se týká sklonových poměrů a poloměrů oblouků. Za spolupráce architektů a stavbařů se podařilo vyprojektovat trať, která je určitě pro aktivní i pasivní návštěvníky parkové dráhy atraktivní. Zejména upoutá partie za tunelem kolem dřevěného bludiště, atraktivní je pochopitelně i lokomotivní depo a rotunda s točnou," doplňuje Roman Šiler.

Atrakce je otevřená každou sobotu, neděli a státní svátek do konce října. Jízda trvá asi 15 minut.

Otevřeli s velkou parádou

Když se areál v červnu otevíral, byla to skutečná sláva. Při této příležitosti se tu konal i mezinárodní sraz železničních modelů, který by organizátoři chtěli v budoucnu pravidelně opakovat. Mimo modelů lokomotiv členů klubu S.M.P.D. byli pozváni ostatní majitelé „pětkových" a „sedmičkových" modelů v České republice. Označení „pětkový" a „sedmičkový" (podle anglických palců) se vztahuje na modely supervelkých měřítek na rozchodu 127 a 184 mm. Navíc do Brna dorazili se svými pojízdnými poklady modeláři z Rakouska, Německa, Slovinska a také z Anglie. Radost rozdávaly i nekolejové parní stroje jako lokomobila, parní válec a stříkačky a také pojízdný exponát Technického muzea v Brně – parní nákladní automobil Škoda Sentinel.

Kdo a kdy přijede příště?

A aby všeho nebylo dost, tak zástupci ze zbýšovského Muzea průmyslových železnic předvedli na čtyřicetimetrovém kolejovém úseku jízdy důlní dieselové lokomotivy na rozchodu 600 mm. A navíc měli všichni nadšenci do úzkorozchodných železnic možnost obdivovat nově zrekonstruovanou parní lokomotivu Resița, která se v Brně zastavila po generální opravě cestou do svojí domovské Čiernohronské železnice na Slovensku. První parní olympiády se zúčastnily nejen parní stroje, ale i motorové či elektrické lokomotivy (ty ale jezdily na bateriový pohon), kde určitě upoutaly zájem věrně provedené dieselové modely Brejlovce T 478.3085 nebo Pomeranče T 678.012. Stranou zájmu nezůstal ani elektrický Velký krokodýl E94.151, který byl dříve provozován u ÖBB, nebo anglický Southern L1 4-4-0 od modelářky (!) Elizabeth Cooling z anglického Doncasteru. Doufejme tedy, že předsevzetí organizátorů splní a že se podobné akce v Modřicích znovu uskuteční. Parkovou železnicí se ale můžete pokochat už teď.

MARTIN HARÁK

ATRAKCE POD ŠIRÁKEM

Modelová železnice má tratě konstruované podle norem NEM jako nesouosou splítku rozchodů 127 (pět palců) a 184 mm (sedm a čtvrtina palce). Umožňuje tedy provoz jakéhokoli modelu stavěného podle těchto mezinárodních normálií. Na dráze jezdí lokomotivy často na bateriový pohon, ale i na páru. Kolejnice jsou vytvořeny z ocelových válcovaných U profilů. Celková délka dráhy je 1,6 km. Maximální stoupání na trati je 10 promile a začíná těsně za hlavním nádražím. Minimální poloměr oblouků je na hlavní trati 12 metrů, nácestná smyčka má poloměr 10 metrů. Úrovňové přejezdy pro pěší jsou chráněny světelným a zvukovým výstražným zařízením.

KŘÍŽOVKA

M. Achard (1899–1974) – francouzský dramatik a scenárista: KRÁSNÁ ŽENA NEMÁ BÝT PŘÍLIŠ INTELIGENTNÍ. ... (dokončení v tajence).

POMŮCKA: AKA, TANA	DVANÁCT MĚSÍCŮ	HIMÁLAJSKÁ HORSKÁ SKUPINA	NOČNÍ ZÁBAVNÍ PODNIK	LIHY	SLOVO		JIHO-KOREJSKÝ AUTOMOBIL	ODHALENA	UBYTOVACÍ ZAŘÍZENÍ PRO MOTORISTY	NEPŘE-TRŽITĚ		NĚMEC	ZAHRADNÍ KVĚTINA	PATŘÍCÍ OTOVI (STŘ. ROD)	POROUCHAT	PAPOUŠEK		VYCPÁVKOVÝ MATERIÁL	JIHO-EVROPANÉ	NEPORODIT PŘEDČASNĚ	JAPONSKÁ POTÁPĚČKA
POHŘEBNÍ TRUHLA						POČÍTAČ (SLANG.)					ŠLÉPĚJ						HLE				
NÁPADNÝ						MODLA					PŮVODCE DÍLA						ČÁSTICE HMOTY				
ASIJSKÝ JELENOVITÝ SAVEC						ÚKONY / ROZEPŘE					STROFA / OPOTŘEBO-VAT JÍZDOU						STROMOVÝ SAVEC / KONČINA				
	PROUD	MOHAME-DŮV DRUH / SYMETRÁLY					FRANCOUZ-SKÝ HEREC / OSTEN					JMÉNO JANŽUROVÉ / BIBLICKÁ PRAMÁTI				KRUH / TEN I ONEN					SPZ TŘEBÍČE
TAJENKA																					
HÝKAVEC					PORUB (SLANG.)				NEŠIKOVNÁ (PŘENES.)					POUZE (SLOV.)				INFEKČNÍ ČINITEL			
TMELY					OZNAČENÍ RIBO-NUKLEOVÉ KYSELINY				PLYNNÝ UHLOVODÍK					ZÁHADA (KNIŽNĚ)				NÁZEV ŘECKÉHO PÍSMENE			

AUTOR **PETR HAJNIŠ**

POŠTA

Senioři v Ostravě čtou Železničáře pravidelně

V našem sdružení seniorů ČD Ostrava hlavní nádraží čteme Železničáře v tištěné, ale i elektronické podobě. Rozesílám ho tak těm seniorům, kteří mají přístup na internet a dali mi své e-mailové adresy. Mám všechny čtyři děti na dráze a ty mi nosí Železničáře domů. Dávám ho pak k přečtení členům našeho sdružení. Někdy se ke mně časopis dostane od mých bývalých žáků, kteří pracují na železnici a zůstali se mnou v kontaktu. Seniory dění na dráze stále zajímá, i když někdy nevěřícně kroutí hlavou. Ale to s sebou nese doba, my to už neovlivníme. Každopádně se naše sdružení snaží, aby senioři nezaháleli a užívali si zaslouženého důchodu. **HELENA ČIKLOVÁ**

Chlumecký triatlonek s pivem na konci

Poslední srpnovou sobotu se Chárovna u Chlumce nad Cidlinou a její blízké okolí staly dějištěm „Otevřeného závodu železničářů v triatlonu". Pořadatelství se ujalo občanské sdružení Splašená lokomotiva Chlumec nad Cidlinou pod vedením Vladimíra Kubíka a jeho sehraného týmu ve spolupráci s Odborovým sdružením železničářů. Chlumecký triatlonek obnáší 500 metrů plavání na hladině starého písníku v Pamětníku, 34 km jízdy na kole pro muže a 17 km pro ženy a 5 kilometrů běhu, většinou po okolních lesích. Doslova pár metrů před cílem ještě musejí závodníci usednout na lavici a vypít pivo nebo alespoň nealkoholické pito – ženy jedno, muži tři. Letošní startovní listina zahrnovala 104 mužů a 25 žen. Mezi muži vyhrál Leoš Roušavý z Hradce Králové s časem 1:26:25,9. Z žen vybojovala první místo Michaela Řeháková z Pamětníka s časem 1:09:43,8. Příští Chlumecký triatlonek se koná 31. srpna 2013. **PAVEL BALTÍK**

Veselá atmosféra na táboře v Čekyni

V termínu 1. 7.–14. 7. proběhl I. turnus dětského tábora v Čekyni, kterého se zúčastnilo 140 dětí zaměstnanců Českých drah, DPOV Přerov, letiště Bochoř-Přerov a dětí zaměstnanců jiných podniků ze všech koutů republiky. Tábor je vybaven krytým bazénem, tenisovým kurtem, fotbalovým hřištěm s umělým povrchem, hřištěm na nohejbal a volejbal a nově také trampolínou. Jako hlavní vedoucí zde působí již čtrnáct let Irena Hanzlová, zdravotní sestra Železniční polikliniky Přerov. Se svou zástupkyní Romanou a zdravotní sestrou Ivou vedou kolektiv skvělých devíti oddílových vedoucích a devíti instruktorů k tomu, aby děti měly po celých čtrnáct dní pobytu bohatý a zábavný program.

Program zahrnoval sportovní aktivity, soutěžní hry, noční přežití v lese, karneval, super star, miss, missáka tábora a při vhodném počasí hlavně koupání. Děti si také mohly vyzkoušet potápění s výstrojí v bazénu přímo v areálu tábora. Potápěcí přístroje nám zapůjčila jako každý rok instruktorka potápění Lucka z vojenského útvaru ve Vyškově. Slaňování dětí prováděl a zabezpečoval s kolegou oddílový vedoucí Pavel Rosypal. Ukázky vojenské policie, kde si mohly děti vyzkoušet policejní výstroj, daktyloskopii, ukázku přepadení vozidla, cvičení se psem zajistila oddílová vedoucí Iveta Straková. Na závěr pobytu dostaly děti upomínkové dárky. Všem sponzorům děkujeme!

BOŽIN DVOŘÁČEK

Dopisy jsou redakčně upraveny a kráceny.

Dostupné pouze v tištěné podobě

12 ZA POZNÁNÍM

Chaotická, ale fungující, taková je
doprava pro miliardu Indů

Stojíme na nádraží v severoindickém městě Handsár. Na druhém nástupišti už čeká rychlík s 25 vozy. Hledáme svá místa podle seznamu nalepeného na voze. Množství lidí nás malinko zaskočilo, i když jsme to trochu čekali. Uličkou stále proudí davy – od žebráků po prodavače vody nebo opraváře zipů. Na střeše se točí spousta větráků, ale ve voze je snesitelná teplota stejně až večer. Zvyšáme si na železnici druhého nejlidnatějšího státu světa.