Železničář

ČÍSLO 24 | ROČNÍK XIX — ČTRNÁCTIDENÍK SKUPINY ČESKÉ DRÁHY — 6. PROSINCE 2012 | CENA 12 KČ

FOTO VÁCLAV RUBEŠ, PIXMAC, KOLÁŽ MICHAL MÁLEK

Jaké novinky přináší jízdní řád v regionech

Nový jízdní řád 2013 přináší celou řadu změn v regionální železniční dopravě. Počty, frekvence a trasování spojů zde vycházejí především z objednávek krajských samospráv. Za významný krok vpřed lze určitě označit pokračující obnovu vozidlového parku, především nasazování zcela nových vozidel domácí i zahraniční výroby ve všech regionech republiky.

Každý den vyjede v začínajícím jízdním řádu v průměru skoro 6 300 regionálních spojů Českých drah. Rozsah této dopravy má činit přibližně 82,6 milionu vlakokilometrů. Na žádné trati nebude zrušen provoz, ve všech krajích se objeví více modernizovaných nebo nových vozidel. Přinášíme vám nyní základní přehled změn, ke kterým v regionální dopravě od 9. prosince 2012 dochází. Podrobnější informace získáte na stránkách www.cd.cz v sekci Tiskové zprávy a samozřejmě přímo v jízdním řádu.

PRAHA A STŘEDOČESKÝ KRAJ

1 *Hlavní město Praha zvýšilo rozsah objednávané dopravy o 0,4 procenta, tj. na 4 645 783 vlkm (12 522 vlkm denně). Středočeský kraj zachoval rozsah objednávané dopravy, který činí 14 386 238 vlkm (38 777 vlkm denně). V obvodu KCOD Praha vyjede v jízdním řádu 2013 celkem 2 119 osobních a spěšných vlaků.*

2 *České dráhy nabídnou v pracovní dny více vlaků mezi Prahou a Říčany – v tomto úseku budou na začátku a konci špičky vedeny další posilové vlaky. O letních sobotách budou tři osobní vlaky, které dosud jezdily jen mezi Prahou a Strančicemi, prodlouženy až do Benešova u Prahy, čímž v celé trase vznikne dopolední interval 30 minut. Díky nasazení Regionov na většinu vlaků v úseku Praha – Vrané nad Vltavou bude možné dosáhnout taktového jízdního řádu. Dále budou zavedeny nové osobní vlaky v sobotu ráno z Dobříše do Prahy a v letním období v sobotu odpoledne z Petrova u Prahy do Týnce nad Sázavou a Čerčan (ten využijí především vodáci).*

3 *Stávající školní vlak z Kolína do Čáslavi s odjezdem v 7.32 h pojede o 30 minut dříve. Místo něho pojede do Kutné Hory CityElefant od Nymburka s odjezdem z Kolína v 7.29. Zpět z Kutné Hory pojede nový vlak v pracovní dny v 7.46 do Kolína, který hned pokračuje do Nymburka a Prahy. Další nový vlak pojede z Kolína v 13.53 do Kutné Hory, odkud pokračuje dále do Zbraslavic. Poslední nový vlak pojede pouze v pátek po 20. hodině z Čáslavi do Kolína. Dále bude zaveden čtvrtý zrychlený vlak linky S2 od Nymburka přes Lysou nad Labem do Prahy hl. n. s příjezdem v 9.17. Mezi Rakovníkem a Berounem přibude v odpolední špičce v pracovní dny jeden pár vlaků.*

PARDUBICKÝ KRAJ

1 *Celkový rozsah výkonů regionálních spojů se nepatrně navýší na 4 871 000 vlkm. V územním obvodu Pardubického kraje denně vyjede průměrně 576 vlaků.*

2 *V pracovních dnech bude z Pardubic do České Třebové zaveden nový spěšný vlak Kozlov (Sp 1627), který bude z Pardubic odjíždět v 10.00 h a do České Třebové dorazí v 10.46 h. Na zpáteční cestu vyrazí jako Sp 1626 v 11.10 h a příjezd zpět do krajského města je stanoven na 11.57 h. Během své cesty zastaví v zastávce Pardubice-Pardubičky, Moravany, Choceň, Brandýs nad Orlicí, Ústí nad Orlicí a Ústí nad Orlicí město. Spěšný vlak Kozlov bude veden CityElefantem. Je vhodnou náhradou za rychlíky, které si ministerstvo dopravy neobjednalo.*

3 *Od října 2012 je mezi Českou Třebovou a Lanškrounem nasazen moderní motorový vůz řady 841 Regio-Shuttle RS1. Díky tomu dojde ke zkrácení jízdní doby asi o 3 minuty.*

KRÁLOVÉHRADECKÝ KRAJ

1 *Regionální vlaky objednané krajem ujedou v jízdním řádu 2013 celkem 5 379 000 vlkm. Jedná se o prakticky stejnou úroveň jako letos. V pracovní den bude vypraveno 621 vlaků, v sobotu 453 a v neděli 438.*

2 *V úseku Trutnov – Hradec Králové – Pardubice přibudou spěšné vlaky, dva páry v pracovní dny a pět párů o víkendu. Na osobní a spěšné vlaky na trati Jaroměř – Hradec Králové – Pardubice budou během doby jízdního řádu nasazeny dva RegioPantery a dva řídicí vozy Sysel. Dojde ke zlepšení přípojových vazeb ve stanici Stará Paka a zrychlení vlaků na trati 040.*

3 *Spěšné vlaky Choceň – Náchod – Meziměstí budou nově zastavovat v Borohrádku. Nový pár osobních vlaků z Rychnova nad Kněžnou (odjezd v 10.02 h) do Častolovic a zpět (odjezd z Častolovic v 10.44) zajistí pravidelný hodinový interval na trati 022 po celý den.*

→ Pokračování na straně 2

SLOUPEK

Ve všech krajích jsme základem dopravy

Vždy, když se mění jízdní řád, nastává obvykle čas bilancování, co se nám v regionální dopravě za uplynulý rok podařilo. Nezapomínáme ani na rozbory případných nedotažených záležitostí. Zřejmě nejviditelnější změnou byla pokračující obnova vozidlového parku. Od září se naši cestující mohli svézt prvními novými jednotkami: motorovými RegioSharky od polské společnosti PESA a elektrickými RegioPantery

Michal Štěpán
ředitel Krajského centra osobní dopravy Pardubice

od české společnosti Škoda Transportation. Přibližně za půl roku se objeví další dva nové RegioPantery na trati Pardubice – Hradec Králové – Jaroměř, stejně jako další jednotka na trati České Budějovice – Strakonice. Do konce 1. pololetí 2013 bude také dodáno celkem 9 RegioSharků na trať 180 v Plzeňském kraji.

Přes deset let už vozíme cestující v CityElefantech. Jen letos jich přišlo 6 jednotek. Až dorazí na začátku příštího roku další dvě, budeme jich mít celkem 83. Tím se jejich výroba pro potřeby ČD ukončí. Ve finále se nachází i výroba Regionov – 12. prosince opustí tovární areál v Šumperku poslední, 237. kus. Tato dvě vozidla výrazným způsobem pozdvihla úroveň naší železniční dopravy. Nesmím zapomenout ani na jednotky Regio-Shuttle RS1 od švýcarské společnosti Stadler či naše řídicí vozy přezdívané Sysel. Díky rozsáhlému vozidlovému parku, jehož kvalita se navíc zvyšuje, představují spoje Českých drah ve všech krajích republiky základ systému regionální dopravy. Po nasazení nových vozidel nás ale čeká nelehký úkol – dosáhnout dohody s kraji o odpovídající úhradě za námi poskytované služby.

Trať přes Lysou navýšila kapacitu pro odklonové spoje

Jedna z nejvytíženějších tratí v pražské aglomeraci – spojnice Prahy a Lysé nad Labem – se v posledním roce dočkala sice dílčí, ale významné modernizace. Správce infrastruktury investoval necelých 229 milionů korun do vyššího zabezpečení a zkapacitnění tratě 231, která ponese hlavní tíhu odklonů při modernizaci zatím nerekonstruovaného úseku 1. koridoru mezi stanicemi Praha-Běchovice a Úvaly.

Na první pohled by se sice běžnému cestujícímu mohlo zdát, že se na trati z Prahy-Vysočan do Lysé nad Labem skoro nic nestalo. Ovšem největší změny v rámci projektu s názvem „Optimalizace trati Lysá nad Labem – Praha-Vysočany, 1. stavba“ se udály v technologii zabezpečení provozu. Větší propustnost je investicí do budoucna zejména při plánovaném rozvoji Pražské integrované dopravy.

→ Pokračování na straně 8

JE ČAS NA PŘEDPLATNÉ ŽELEZNIČÁŘE PRO ROK 2013

Chcete mít aktuální přehled o dění ve Skupině České dráhy? Máte rádi svět železnice a kolejové dopravy? Zajímáte se o drážní historii? Předplaťte si Železničáře na příští rok. Celkem vyjde 25 čísel vždy o 12 stranách.

Za 25 čísel Železničáře zaplatíte 250 Kč.
Běžná cena Železničáře činí 12 Kč, pro předplatitele je ale snížena na 10 Kč za číslo.

Pokud máte zájem o zasílání Železničáře i časopisu ČD pro vás, zaplatíte 400 Kč.

Jako novinku nabízíme i dárkový kupon (voucher), takže předplatným můžete obdarovat někoho blízkého třeba pod vánoční stromeček.

JAK NÁS KONTAKTOVAT

Předplatné je možné objednat e-mailem na adrese balikova@gr.cd.cz, telefonicky na čísle 972 233 090 nebo poštou na adrese: České dráhy, a.s., Odbor marketingu a komunikace, redakční oddělení, nábř. Ludvíka Svobody 1222, 110 15 Praha 1. Současní předplatitelé se hlásit nemusí – v tomto čísle by měli dostat složenku k úhradě. Pokud se tak ale nestalo nebo chtějí změnit údaje, platí výše uvedené kontakty i pro ně.

Děkujeme za Vaši přízeň

Nádražní budovy jsou výhodou i břemenem

Pro efektivní hospodaření s nemovitostmi budou ČD potřebovat zásah státu.

STRANA 3

Naši zaměstnanci vozí vlaky až do Lince

Od října jezdí mezinárodní vlaky s českými strojvedoucími na další trati v Rakousku.

STRANA 4

Přenosné osobní pokladny v provozu

Jak se vyvíjelo softwarové vybavení malého počítače za 8 let v rukách vlakových čet?

STRANA 8

Co stojí za úspěchem fenoménu Railjet

Znovu jsme se zaměřili na jednotky Viaggio Comfort, které budou jezdit i v ČR.

VNITŘNÍ DVOUSTRANA 6–7

PRO VÁS

Omezení u jízdenek FIP ve vlacích DB AG

S účinností od 9. prosince 2012 se zavádí ve vlacích osobní přepravy společnosti DB AG nová omezení využití volných jízdenek FIP. Tato omezení se týkají uvedených spojů v uvedených úsecích, které jsou obsažené v samostatném dokumentu. Ten je k dispozici na personálních útvarech podle evidence držitele jízdních výhod nebo na webových stránkách www.cd.cz v sekci O nás – Kariéra – Zaměstnanecké výhody – Aktuality. Dokument si lze otevřít rovněž prostřednictvím intranetu: http://albatros.cd.cz/dokumenty/O10Gr/dokum.nsf v sekci Jízdní výhody – Zahraniční jízdní výhody. Uživatelé Lotus Notes se mohou do přílohy podívat přes cestu Soubor – Otevřít – server Albatros/České dráhy – Dokumenty – O10GR – Dokumeny personální. Jmenované zakázané dny se vztahují na příslušný den v týdnu nezávisle na tom, zda tento den připadne na svátek nebo ne. Držitelé volných jízdenek FIP v uvedených vlacích budou při předložení jízdenky FIP považováni za cestujícího bez platného jízdního dokladu a budou požádáni o zaplacení jízdného dle předepsaného tarifu.

Dále jsou stále v platnosti povinné příplatky včetně povinných rezervací ve vlacích typu ICE Sprinter, kde je cestující povinen uhradit povinný příplatek včetně rezervace ve výši 11,50 eur pro 2. třídu nebo 16,50 eur pro 1. třídu. Zároveň je ve vlacích DB AG zavedena třída Comfort. Touto třídou je možné cestovat pouze v případě, že je cestující členem věrnostního programu společnosti DB AG.

Tato omezení se také týkají jízdních dokladů FIP s označením „bez příplatku“ nebo „služební cesta“. Dále není možné ve zmíněných vlacích použít Průkaz FIP na 50% slevu jízdného. Uvedená omezení platí od 9. prosince 2012 do 8. června 2013, kdy budou nahrazena novým zněním. **(oob)**

KAM JET

Vánoční kometou na trhy do Drážďan

Také v letošním roce o víkendech v době adventu jezdí zvláštní spoj z Ústí nad Labem do saské metropole. Návštěvníci vánočních trhů se do Drážďan dostanou přímým zrychleným osobním vlakem Vánoční kometa. Spoje využívají především návštěvníci tradičních vánočních trhů, kteří si jedou vychutnat pohádkovou atmosféru svátečně vyzdobených Drážďan. Vlak letos zastavuje ve stanicích Děčín hlavní nádraží, Bad Schandau a pak až v Drážďanech. První dva vlaky Vánoční kometa už jely 1. a 2. prosince, další můžete použít v sobotu 8. prosince, v neděli 9. prosince a potom ještě o víkendových dnech 15., 16., 22. a 23. prosince.

Vlak zatím odjíždí z Ústí nad Labem hlavního nádraží v 9.15 a do Drážďan na hlavní nádraží dojede v jízdním řádu 2012 v 10.19. Z Drážďan se vlak vrací v 15.55. V novém jízdním řádu 2013 dochází jen k minutovým změnám: Vánoční kometa přijede do Drážďan na hlavní nádraží v 10.18 a zpět bude odjíždět v 15.58 h.

Na rozdíl od loňského roku nebudou tyto vlaky zastavovat na německém území ve stanicích Pirna a Königstein. Cestující, kteří budou chtít navštívit vánoční trhy v těchto městech, mohou využít pravidelných osobních vlaků Děčín hlavní nádraží – Bad Schandau a zpět, které jezdí ve dvouhodinovém taktu, a v Bad Schandau přestoupit na linku S-Bahn směrem do Drážďan. **(tis)**

Jaké novinky přináší jízdní řád v regionech

FOTO MICHAL MÁLEK

→ Pokračování ze strany 1

4 *Dokončení rekonstrukce zabezpečovacího zařízení ve stanici Stará Paka umožní výrazné zrychlení osobních vlaků na trati 040 v úseku do Chlumce nad Cidlinou. Jízdní doba se zkrátí o 19 minut a vznikne i nová přípojová vazba ze směru Turnov a naopak. Zlepší se i obsluha města Nová Paka, kde budou zastavovat všechny spěšné vlaky mezi Chlumcem nad Cidlinou a Trutnovem.*

LIBERECKÝ KRAJ

1 *V obvodu působnosti KCOD Liberec vyjede v pracovní den 466 regionálních vlaků, o víkendu 401 vlaků. V jízdním řádu 2013 má být rozsah přepravy 3 809 185 vlkm, z toho připadá na tratě Jizerskohorské železnice 1 493 484 vlkm.*

2 *V úseku Turnov – Tanvald pojede v pracovní dny a neděli nově rychlík R 1146 s odjezdem z Turnova v 17.19 h a příjezdem do Tanvaldu v 18.04 h. Páteční rychlík R 1148 z Turnova v 19.19 h bude nahrazen osobním vlakem jako přímý vůz Praha – Tanvald. Ve směru Tanvald – Turnov jede sobotní rychlík R 1139 z Tanvaldu v 7.50 h o prázdninách i v pracovní dny. Nově jede o víkendu rychlík R 1145 s odjezdem z Tanvaldu ve 13.45 h.*

3 *České dráhy nabídnou o víkendu přímé spojení z Liberce s odjezdem v 7.17 h přes Tanvald do Železného Brodu s příjezdem v 8.52 h. V pracovní dny od 18. března přibudou další tři páry přímých spojů Liberec – Železný Brod a zpět přes Tanvald. Jedná se o vlaky s odjezdem z Liberce v 11.17, 13.17 a 15.17 h a s příjezdem do Železného Brodu ve 12.52, 14.56 a 16.52 h. V opačném směru se jedná o vlaky s odjezdem ze Železného Brodu ve 13.02, 15.02 a 17.02 h a příjezdem do Liberce ve 14.36, 16.36 a 18.36 h.*

4 *V pracovní dny pojedou dva páry osobních vlaků Turnov – Tanvald a zpět: jeden s odjezdem z Turnova v 11.19 (po přípojích od rychlíku z Prahy a od osobního vlaku z Liberce), druhý s odjezdem z Turnova v 19.26 (jedná se přímý vůz od rychlíku R 1148 Praha – Turnov, který je v úseku Turnov – Železný Brod spojen s osobním vlakem Liberec – Stará Paka).*

5 *Ve směru Tanvald – Turnov jede nově v pracovní dny osobní vlak s odjezdem z Tanvaldu ve 13.45 a příjezdem do Turnova ve 14.35 h, odkud pokračuje jako rychlík do Prahy. Osobní vlak s odjezdem z Tanvaldu v 15.45 h nově pokračuje ze Železného Brodu jako zrychlený osobní vlak do Turnova.*

6 *České dráhy nabídnou o víkendu v zimní i letní sezoně přímé spojení ze Železného Brodu do Harrachova s odjezdem v 9.02 h. Mezi Libercem a Vescem u Liberce pojedou nové osobní vlaky – z Liberce s odjezdem ve 14.10 h, z Vesce do Liberce s odjezdem v 5.40 a 14.20 h.*

KARLOVARSKÝ KRAJ

1 *Denně vypraví České dráhy v Karlovarském kraji 250 regionálních vlaků, které ujedou přibližně 5 817 vlakokilometrů, což představuje roční výkon 2 123 000 vlakokilometrů. Je to o 5 tisíc vlakokilometrů méně než v roce 2012. Pokles způsobila redukce nesmluvních spojů na trati Cheb – Vojtanov – Bad Brambach – Plauen a v úseku Johanngeorgenstadt – Potůčky.*

2 *Nové motorové jednotky RegioShark budou jezdit především na trati Karlovy Vary – – Chomutov (cestující díky nim nemusí přestupovat v Klášterci nad Ohří) a v úseku Karlovy Vary – – Cheb – Mariánské Lázně. Předpokládá se, že od 9. června 2013 zajistí RegioSharky všechny spoje páteřní linky na trati Mariánské Lázně – Cheb – Karlovy Vary – Chomutov. RegioSharky budou jezdit i na trati Cheb – Aš město – Hranice v Čechách a rovněž na některých spojích tratě Cheb – Luby u Chebu.*

3 *Nová přímá spojení zajištěná Regionovou vzniknou mezi karlovarským dolním nádražím a Johanngeorgenstadtem. Jedná se o tři páry vlaků bez nutnosti přestupovat v Potůčkách.*

PLZEŇSKÝ KRAJ

1 *Rozsah výkonu regionálních spojů představuje hodnotu 5 713 144 vlkm. Tarifní bod Třemošná u Plzně zastávka se přejmenovává na Plzeň-Orlík.*

2 *Nejvíce se projeví posuny časové polohy u vlaků na trati 170 v mezistaničním úseku Rokycany – Chrást u Plzně, kde bude z důvodu stavebních prací zaveden jednokolejný provoz a dojde k minutovým posunům časové polohy vlaků. Na trati 176 budou navazující spoje upraveny dle časové polohy vlaků na trati 170.*

3 *Na trati 180 budou postupně nasazovány nové jednotky RegioShark. Nově dodané motorové jednotky Regionova plánují ČD nasadit na tratích 181, 176, 170. Ke zvýšení počtu vlaků vedených Regionovami dojde na trati 184. Modernizované soupravy s řídicím vozem řady Bfhpvee budou jezdit na trati 170 v úseku Mariánské Lázně – Plzeň hl. n. – Rokycany – Zdice, čímž se sníží počet přestupů ve stanici Plzeň hl. n.*

JIHOČESKÝ KRAJ

1 *Objednávka Jihočeského kraje byla mírně navýšena o asi 0,5 procenta. V průměru vyjede v obvodu KCOD České Budějovice každý den 388 vlaků, v pracovní den 456, o víkendu 320. V jízdním řádu 2013 je naplánována regionální doprava v rozsahu 5 319 493 vlkm.*

2 *Nově pojede večerní spoj z Českých Budějovic do Protivína. Navyšují se počty regionálních vlaků mezi Českými Budějovicemi a Veselím nad Lužnicí (např. nově příjezdy do Českých Budějovic 13.38 h a 17.38 h, odjezdy z Českých Budějovic ve 10.21 či 15.37 h). V úseku Horní Planá – Černý Kříž bude v zimním období mírně omezena doprava (jeden pár vlaků končí v Horní Plané). Během zimy dochází také k mírné redukci v sedle v úseku Černý Kříž – – Nové Údolí. K omezení regionální dopravy dochází v relaci Tábor – Veselí nad Lužnicí.*

3 *Na trati Strakonice – Volary budou postupně nasazovány humanizované motorové vozy řady 810. Většinu výkonů na trati České Budějovice – České Velenice během doby jízdního řádu 2013 zajistí nové elektrické jednotky RegioPanter. Od červnové změny jízdního řádu budou nasazeny RegioPantery na linku České Budějovice – Strakonice s tím, že nové jednotky zajistí asi 20 procent výkonu (výhledově se počítá až s 90 procenty). Jeden RegioPanter jezdí i mezi Českými Budějovicemi a Gmündem – s nabíhajícími dodávkami podíl těchto vozidel dosáhne 18 procent výkonu (výhledově až 95 procent).*

4 *Na trati České Budějovice – Summerau zajistí Regionovy 30 procent regionálních spojů, na trati Protivín – Březnice 100 procent spojů.*

ÚSTECKÝ KRAJ

1 *Odlišný model dopravy byl zvolen pro trať Chomutov – Karlovy Vary, kde dochází k propojení Ústeckého a Karlovarského kraje přímými vlaky regionální dopravy bez přestupu v Klášterci nad Ohří. Spoje navíc zajistí nové motorové vozy RegioShark. Vlaky regionální dopravy najedou celkem 7 102 220 vlkm.*

2 *Ústecký kraj objednal na trati 131 nových párů vlaků v pracovní dny v odpoledních hodinách. Odjezd z Ústí nad Labem hl. n. je v 15.31 h a zpět odjezd z Úpořin v 16.00 h. Současný vlak 16501 s odjezdem z Ústí nad Labem hl. n. v 6.31 pojede v novém jízdním řádu denně (dosud jen v pracovních dnech). Ve večerních hodinách v pracovní dny přibude na této trati vlak s odjezdem z Bíliny ve 21.19 h.*

JIHOMORAVSKÝ KRAJ

1 *V kraji vyjede denně v pracovní dny průměrně 824 regionálních vlaků, o víkendech 466 vlaků. Počet vlakových kilometrů zůstává přibližně stejný (necelých 9 milionů), přičemž průměrně na jeden den připadne 24 596 vlkm.*

2 *V pracovní dny přibudou regionální vlaky v traťových úsecích Brno – Blansko, Skalice nad Svitavou – Boskovice a Nesovice – Kyjov. Naopak dojde k omezení dopravy v nepracovní dny, a to na tratích Šakvice – Hustopeče u Brna a Boskovice – Velké Opatovice. K trati Tišnov – – Brno – Hrušovany u Brna se s taktem 15 minut pro regionální vlaky připojuje nově úsek Brno – – Blansko. O letních prázdninách ČD rozšíří provoz spěšného vlaku Velo Podyjí mezi stanicemi Brno-Královo Pole a Šatov.*

3 *Model nostalgických vlaků do Lednice doznává v roce 2013 změn. Z Brna přímo do Lednice pojede pouze vlak nazvaný ČD Wellness vedený Regionovou, a to ve dnech 17. 2., 17. 3. a 21. 4. 2013. Nostalgické vlaky budou vedeny nově pouze v úseku Břeclav – Lednice, a to každou sobotu, neděli a svátek od 11. 5. do 29. 9. 2013. Vlaky budou jezdit 4x denně.*

OLOMOUCKÝ KRAJ

1 *V jízdním řádu 2013 vyjede v průměru na koleje v Olomouckém kraji kolem 570 vlaků v pracovní dny a 466 vlaků o víkendech. Objednávka od kraje zní na 5 835 000 vlkm.*

2 *Rychlíky v relaci Jeseník – Krnov – Ostrava budou nově vedeny v kategorii Sp, a to pouze v relaci Jeseník – Krnov. Přeshraniční osobní vlaky Jeseník – Głucholazy – Krnov již nepojedou (pouze spěšné). Na trati Mikulovice – Zlaté Hory jsou vedeny jen 4 páry vlaků ve víkendovém provozu. Zkrácením pobytu v Zábřehu na Moravě se cestovní doba regionálních vlaků mezi Olomoucí a Šumperkem v obou směrech snížila na 55–60 minut.*

MORAVSKOSLEZSKÝ KRAJ

1 *Rozsah regionální železniční dopravy bude pro jízdní řád 2013 celkem 6 973 233 vlkm (pro jízdní řád 2012 byl 6 960 171 vlkm). Počet vypravovaných vlaků v obvodu působnosti KCOD Ostrava činí 30 spěšných a 711 osobních vlaků. Integrovaný dopravní systém ODIS se nově rozšiřuje i za hranici kraje na trati 310 Opava východ – Olomouc hl. n. z Dětřichova nad Bystřicí až do Moravského Berouna.*

2 *Stávající linka S2 Mosty u Jablunkova – – Český Těšín – Bohumín – Ostrava bude prodloužena až do Studénky. Na této lince budou vlaky jezdit v zásadě v hodinovém taktu, v úseku Bohumín – Studénka ve dvouhodinovém taktu. ČD zde nasadí nové CityElefanty (dvě jednotky ihned od 9. prosince, další dvě jednotky od března 2013). Na lince S7 Frýdek-Místek – Český Těšín pojedou vlaky v hodinovém taktu (nově zajištěné Regionovami).*

3 *V úseku Krnov – Głucholazy – Jeseník budou zavedeny nové spěšné vlaky v čtyřhodinovém taktu, a to místo stávajících rychlíků.*

4 *Linka R10 Ostrava – Krnov – Dětřichov nad Bystřicí bude prodloužena až do Moravského Berouna. Na této trati jezdí vlaky v pravidelném dvouhodinovém taktu. Většina spěšných vlaků linky R1 Opava – Ostrava – – Havířov – Český Těšín bude jezdit pouze v pracovní dny (dnes jezdí denně), úsek Havířov – Ostrava-Kunčice bude obsloužen i v sobotu a neděli. Nově spěšné vlaky linky R1 zastaví nově i ve stanici Štítina.*

ZLÍNSKÝ KRAJ

1 *Na území Zlínského kraje v běžný pracovní den vyjede 493 vlaků kategorií Os a Sp, o víkendu 389 vlaků, což představuje 460 vlaků denně. V jízdním řádu 2013 je rozsah regionální dopravy naplánován na 3 613 000 vlkm, což je prakticky stejně jako dosud.*

2 *Na trati Vizovice – Otrokovice bude zaveden spěšný vlak Jeseník – Zlín střed a Zlín střed – Olomouc hl. n., který pojede denně. Novinkou na tratích Valašské Meziříčí – Kojetín, Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm budou motorová vozidla RegioShark. První dvě jednotky budou nasazeny hned se začátkem jízdního řádu a další dvě se objeví v provozu na konci března. Nově bude veden jeden přímý spěšný vlak a jeden osobní vlak z Rožnova pod Radhoštěm do Kojetína a jeden osobní vlak z Kroměříže do Rožnova pod Radhoštěm. Budou zajištěny přípoje na rychlík Matalík ze Vsetína do Prahy ze směru od Velkých Karlovic v pracovní dny a ze směru Rožnov pod Radhoštěm přes víkendy.*

KRAJ VYSOČINA

1 *Na území kraje v běžný pracovní den vyjede 402 vlaků kategorií Os a Sp, v sobotu 250 a v neděli 238 vlaků, což představuje v průměru 341 vlaků denně. Regionální doprava bude mít rozsah 3 923 768 vlakokilometrů, což je téměř stejně jako v roce 2012.*

2 *Na trati 251 se mezi stanicí Žďár nad Sázavou a zastávkou Veselíčko připravuje nová zastávka Žďár-průmyslová zóna, která bude zprovozněna ode dne vyhlášení. Od nového jízdního řádu bude nasazeno všech 13 motorových vozů Regio-Shuttle RS1 od švýcarské společnosti Stadler. Z tohoto důvodu dochází k rozdělení většiny vlaků na trase Žďár nad Sázavou – Kolín a zpět v Havlíčkově Brodě. Tato změna nemá větší vliv na stávající přestupní návaznosti, ty zůstanou v Havlíčkově Brodě zachovány.* **(red, tis)**

Stát musí nastavit pravidla pro hospodaření se stanicemi

Na první pohled vypadá vlastnictví nádražní budovy lákavě. Jenže když těch budov máte více než tisícovku a významnou část z nich vlastně nepotřebujete, stane se konkurenční výhoda snadno finanční zátěží. Vše ještě komplikují zájmy památkářů a aktivistů. Bez systémového zásahu státu v této oblasti se České dráhy zřejmě neobejdou.

FOTO AUTOR

Z nedávné konference věnované železničním nemovitým památkám odcházel Milan Čermák se smíšenými pocity. Jako manažer ČD pracující na úseku správy nemovitostí čekal, že se tu majitel a správce 1 172 nádražních budov ocitne v pozici otloukánka. Nakonec ho překvapilo, že program byl veden v komunikativním duchu. Stav hospodaření s nemovitým majetkem ve stanicích se ale potýká s vážnými problémy.

Jak se finančně liší údržba budov, které patří mezi národní kulturní památky, od těch běžných?
Dnes je to obvykle tak, že je-li objekt vyhlášen za národní kulturní památku, tak jakýkoli stavební zásah rovná se bezmála dvojnásobku běžných nákladů. Na opravu, rekonstrukci, výměnu oken, cokoli. Ale jde přece o to, aby budova nebo její část byla zachována jako živý doklad historie, nikoli jako mrtvá masa zdiva, která nemá žádné využití a bude pomalu chátrat. Bylo by dobré se zamýšlet, jak umožnit využití nových materiálů či technologií, ale je to především o modernizaci přístupu všech zúčastněných. Pak by ten dvojnásobek být pravidlem nemusel. Chceme, aby u nemovitosti, pokud má být prohlášena za národní kulturní památku, současně běžel proces hledání úplně nového nebo částečně nového využití a třeba i převodu na jiného majitele, jestliže to nové využití nebude pro potřeby železnice. Na takovém procesu budeme velmi rádi a aktivně spolupracovat.

Většina nádražních objektů je z hlediska dnešních potřeb železnice vysoce naddimenzována, průměrné stáří je 70–80 let, a je provozována, až na výjimky, bez zásadnějších investic do modernizace. Jedna věc je vyhlásit dům za národní kulturní památku a pak přihlížet, že takovému objektu není a objektivně ani nemůže být věnována nadstandardní péče. České dráhy plní a budou plnit své zákonné povinnosti k těmto objektům, nicméně priority nám jednoznačně určují počty cestujících, kteří našimi nádražími procházejí. Proběhlou konferenci beru jako příspěvek do diskuze na toto téma.

Co říkáte na snahu vyhlašovat za národní kulturní památky i objekty, které nemají výjimečnou hodnotu nebo se vyskytují v hojném počtu?
Zdá se mi, že institut národní kulturní památky může občas být některými aktivisty či skupinami zneužíván. Těmto lidem často vůbec nejde o ty objekty, ale spíše o vlastní medializaci. A to je škoda, protože existuje spousta objektů, u kterých bychom se měli bavit o tom, že je chceme zachovat v jejich původní, historické podobě. Bavit se objektivně, bez militantních mediálních vystoupení, o to více se snahou zvážit všechny možnosti pro další využití cenného objektu. Pak by se nemohlo stát, že nám mezi kolejemi zůstane stát objekt bez využití, bez perspektivy, který tam nechce železnice, její cestující, ale ani město a drtivá většina jeho obyvatel. Aktivisté dosáhnou toho, že se o nich píše v novinách, ale aby navrhli smysluplné, reálné a realistické řešení, jak tu nemovitost využít a kde na to vzít peníze, to ne. Ale zdaleka ne každý, komu na historicky cenných nádražích nějak záleží, postupuje takto, čehož důkazem konference bezesporu byla.

U památkářů nacházíte porozumění?
Je to v lidech. Jistě se často setkáváme s rozumným přístupem, že záchrana objektu neznamená jen nesmyslně a dogmaticky trvat na zachování toho či onoho materiálu či konstrukčního prvku, který nakonec stejně nebude vidět. Jiní za všech okolností trvají na důsledné repasi, na použití obtížně dostupných materiálů, na nedotknutelnosti dimenzí. Já vidím záchranu nemovitosti pro budoucí generace v něčem jiném: stavba železničního nádraží má svého historického ducha, charakter, estetické působení. Další využití by z toho mělo vycházet, a to i za cenu, že některé části nebo prvky budou pojaty naprosto moderně. A je třeba také připustit, že spoustu nemovitostí lze uchovat a zachránit a přitom ani nemusí mít statut národní kulturní památky. Důkazy toho, že se do stavařiny i památkové péče vrací zdravý rozum, se přesto najít dají. Příkladem může být např. výpravní budova Praha-Vršovice.

Přednášel jste, že máme tři základní problémy s budovami...
Prvním problémem je neudržitelný počet a také dispoziční naddimenzovanost nádraží, druhým pak tristní stavební stav výpravních budov. Vy máte zřejmě na mysli ještě problém s náklady na veřejně přístupné prostory. Jde o to, aby všichni dopravci, jejichž cestující nádraží využívají, byli zpoplatněni spravedlivým způsobem. Klíčem pravděpodobně bude rozsah dopravy vyjádřený například počtem zastavení vlaků v daném nádraží. Dnes jdou tyto náklady výhradně k tíži ČD, což je podle mě diskriminační.

Došlo v této věci k nějaké dohodě?
My dnes nemáme žádnou zákonem danou oporu, na jejímž základě bychom tyto poplatky mohli vyúčtovat jiným dopravcům. Jsou zprávy, že by zpoplatnění veřejně přístupných prostor mělo být řešeno novým zákonem o dráhách, což má v kompetenci ministerstvo dopravy. V tuto chvíli si staniční poplatek jednostranně účtují vnitropodnikově ČD mezi správou majetku a osobní dopravou.

V ekonomických výsledcích, které jste uváděl, mě zarazilo, že ročně je provoz nádražních nemovitostí ve ztrátě asi 200 milionů korun a že je tento schodek hrazen z prodeje zbytného majetku. Zatím. Ale co bude dál?
Jakmile prodáme veškerý zbytný majetek nebo bude prodej realizován nějak jinak, tak nevím, jak tu ztrátu hradit bez toho, že by byla přijata nějaká zásadní systémová změna.

A jaké tedy vidíte řešení?
Bez toho, že stát řekne, jakým způsobem mají dál fungovat železniční stanice a kolik jich chce, to nepůjde. My říkáme, kolik stojí náklady na provoz, co z toho jsou schopny uhradit komerční pronájmy a zbytek musí pokrýt nějaká dotace. A nebo bude menší počet železničních nádraží. Ta nerentabilní se budou muset řešit – převedením do režimu zastávky, nalezením jiného využití, třeba ve spolupráci s městy a kraji, v krajním případě i demolicí. Určitě není v plánu stav, který je vidět na mnoha tratích bývalé východní části Německa, kde jsou zatlučená okna řady hezkých, ale opuštěných budov a vedle nich nový přístřešek DB. Byla by škoda, pakliže šance je, nevyužít kvalitní, žel naddimenzovanou architekturu pro něco jiného a železnici tam nechat třeba z 10 procent. Prověřují se různé cesty.

Co si mám představit pod pojmem nastartování optimalizace železničních stanic?
Správa nádraží nemůže dlouhodobě záviset na prodeji zbytného majetku. Musí tady být dostatek zdrojů na trvalé udržení nějakého objemu železničních stanic. Tvrdím, že objem by si měl stanovit stát a regulovat právě tím příspěvkem, který dotuje jak provoz, tak i investice. Nádražní budovy ze zákona i z logiky věci jsou součástí infrastruktury, se kterou dnes hospodaří SŽDC, a tam to takhle funguje. Mají poplatek za dopravní cestu a provozní dotaci ze SFDI a tak podobně by měla fungovat nádraží. S tím specifickým rozdílem, že nádraží mají i komerční potenciál, tedy poměrně velkou část nákladů na provoz mohou vygenerovat komerční pronájmy. Ale máme objektivně prokázáno, že v žádném případě nepokryjí celou částku na provoz všech nádraží, tedy včetně řádného výkonu údržby a oprav. Loni jsme vzali nádraží po nádraží a zjistili jsme, že pokud bychom chtěli rekonstruovat všech 950, které to potřebují z hlediska dosažení normového stavu, byly by jen investiční náklady přes 8 miliard korun.

MARTIN NAVRÁTIL

Rozhovor v plném znění najdete na stránkách zeleznicar.cd.cz.

MILAN ČERMÁK

Vystudoval Vysokou školu dopravní v Žilině. Od roku 1988 působil na ČSD v různých postech až po přednostu Mostního obvodu Pardubice. V době, kdy tato organizační složka zanikla, resp. se transformovala do správ dopravní cesty, přešel na Generální ředitelství ČD. Donedávna byl pověřen řízením úseku pro správu majetku, nyní je ředitelem kanceláře výkonného ředitele pro správu majetku. Náklonnost k mostním stavbám mu zůstala – obdivuje třeba pražský Negrelliho viadukt nebo smíchovský most.

KRÁTCE

Vyfoťte se na nádraží vedle Davisova poháru

Oslavy vítězství v Davis Cupu nekončí. Nenechte si ujít příležitost vyfotit se vedle slavné ceny. Možnost máte od 8. do 10. prosince na nádraží Ostrava-Svinov a 10. až 12. prosince na pražském hlavní nádraží. První den v Ostravě výstava začíná ve 13 hodin, druhý den končí v 10 hodin. V Praze se počítá se zahájením expozice v 15 hodin a druhý den s koncem v 18 hodin. Náš národní tým ve složení Berdych, Štěpánek, Rosol a Minář zopakoval triumf Lendla, Šmída, Kodeše a Složila z roku 1980. V současnosti měří Davisův pohár na výšku 110 cm, jeho spodní část je široká 107 cm a celkem pohár váží 105 kg.

Mobilní terminály GSM-R za podpory EU

Na 600 hnacích a řídicích vozidel Českých drah byly od října 2011 do léta 2012 instalovány mobilní terminály GSM-R v rámci projektu spolufinancovaného Evropskou unií prostřednictvím Operačního programu Doprava. Celková hodnota zakázky, zahrnující dodání zařízení, jeho instalaci a montáž SIM karet, představovala částku 265,68 milionu korun (bez DPH). Dodavatelem na základě otevřeného výběrového řízení byla společnost ČD - Telematika v konsorciu se společnostmi T - CZ, RADOM, AŽD Praha a UniControls.

Cestujeme prý vlakem sedmnáctkrát za rok

V průměru 17 cest vlakem za rok připadá na jednoho občana České republiky včetně kojenců. Je to s velkým náskokem nejvíce mezi tzv. novými členy Evropské unie. Přibližně stejně často nasedají do vlaků například obyvatelé Nizozemska a Francie. Z unijních nováčků je s velkým odstupem s 11 cestami na obyvatele druhé Maďarsko. První příčky v EU patří Lucembursku a Dánsku (36, resp. 35 cest), následovány jsou Rakouskem (26 cest), Německem (24 cest) a Velkou Británií (22 cest). V Evropě ale nejčastěji podle UIC nasedají do vlaků Švýcaři, kteří ovšem nejsou v EU: 50x ročně.

Na Karlovarsku letos půjčili 567 kol

Půjčovny kol Českých drah v Karlovarském kraji zakončily druhou sezonu. Kromě klasických bicyklů se v nabídce jako v jediném kraji v České republice nově objevila také elektrokola. Půjčovny byly otevřené od 1. dubna do 4. listopadu. KCOD Karlovy Vary zaznamenalo 567 výpůjček. Nejvíce kol, celkem 215, se půjčilo v Karlových Varech dolním nádraží, druhé místo patří Mariánským Lázním se 150 zapůjčenými bicykly, na třetím místě je Cheb s 94 výpůjčkami. **(red, tis)**

Stovka odborníků diskutovala o budoucnosti budov

Secesní Fantova budova hlavního nádraží v Praze hostila ve svém kulturním sále stovku pracovníků památkové péče, historiků, architektů, aktivistů, ale i zástupců Českých drah. Důvodem byla každoroční mezioborová konference PROPAMÁTKY pořádaná pátým rokem Institutem pro památky a kulturu. Po kostelech a sladovnách přišel v tomto ročníku v úterý 13. listopadu na řadu pořádně horký brambor – nádražní budovy.

Plány versus realita

Většina diskuzních příspěvků nejenže „naťukla“ celou řadu problémů, ale v některých případech i ukázala – zatím bohužel ojedinělé – příklady úspěšných řešení. Ředitelka Národního památkového ústavu Naděžda Goryczková v této souvislosti uvedla, že klíčovým problémem drážních nemovitých památek je právě nalezení jejich nového využití.

HOSTIVICE. Účastníci konference PROPAMÁTKY se během polední pauzy jeli podívat na stav některých nádražních budov v Praze a okolí. FOTO AUTOR

Milan Čermák, šéf kanceláře výkonného ředitele pro správu majetku Českých drah, uvedl posluchače do reality české železnice. Vysvětlil, že ČD mají ve správě 6 212 budov, z toho 1 172 výpravních, ovšem většinou provázených třemi zásadními problémy: špatným stavem, předimenzovaností danou dobou vzniku a nevyjasněným způsobem úhrady nákladů na veřejně přístupné prostory. Za přibližně 800 milionů korun vkládaných ročně do objektů činí výnosy z nich jen asi 600 milionů. Schodek se pak musí vyrovnávat především prodejem zbytných nemovitostí.

Pohled na potenciál budov zejména z hlediska cestovního ruchu, avšak výrazně ovlivněný penězi, nabídl Rostislav Hošek z ministerstva pro místní rozvoj. Příkladem může být projekt zřízení železničního muzea (jako součásti Národního technického muzea) na Masarykově nádraží v Praze z úst Pavla Beka.

Z přednášky do terénu

Místo oběda řada posluchačů absolvovala díky KCOD Praha okružní vyhlídkovou trasu Regionovou přes Vyšehrad, Smíchov, Pražský Semmering a Hostivici na Masarykovo nádraží. Lákavá byla i krátká exkurze Fantovou budovou hlavního nádraží, kterou prováděl Karel Hájek z architektonického ateliéru kARek, jenž se podílel na projektu současné revitalizace a přestavby nástupišť.

Po návratu do sálu Karel Hájek ukázal, jak se v Německu některé nadbytečné budovy změnily v galerie, muzea, turistická centra, obchodní střediska atd. Ale i v Německu – zejména východním – je řada opuštěných nádraží v žalostném stavu. Český recept na záchranu ukázaly příspěvky o nádraží na muzeální dráze v Zubrnicích (Martin Kašpar) a adaptaci na rodinné bydlení a minipivovar bývalé výpravní budovy v Ujkovicích (Marek Havlas). **MARTIN NAVRÁTIL**

Naši strojvedoucí zajíždějí od podzimu na Taurusech až do Lince

Střídání strojvedoucích na mezinárodních spojích je vždy spojeno s určitými komplikacemi. Má to vliv na produktivitu práce a současně se to může negativně projevit v jízdní době. Proto lze považovat za úspěch, že další strojvedoucí Českých drah mohou nově zajíždět do Rakouska, tentokrát z jižních Čech.

KOMUNIKACE. Strojvedoucí Českých drah musí část směny trávit v cizím jazykovém prostředí. Rovněž školení i zkoušky absolvovali v němčině. FOTO **AUTOR (2x)**

Úderem 8. října začal na přímých vlakových spojích mezi Českými Budějovicemi a hornorakouskou metropolí Lincem jezdit tým osmi vybraných strojvedoucích českobudějovické provozní jednotky DKV Plzeň. Některé spěšné vlaky nebo rychlíky, vedené tradičně stroji Taurus ÖBB, tak vozí Jihočeši s perfektní znalostí němčiny a rakouských drážních předpisů. Připojili se tak ke svým několika jihomoravským kolegům, kteří vozí již několik let rakouské soupravy ze Znojma do dolnorakouské pohraniční stanice Retz.

Urychlili jsme vozbu

„O vozbu vlaků našimi strojvedoucími do rakouského vnitrozemí jsme měli zájem již před několika lety, kdy naše Pendolina zajížděla do Vídně. Pokud by v té době jezdili naši strojvedoucí bez předávání strojů na přechodu v Břeclavi rakouským kolegům, zvýšila by se jednoznačně produktivita práce a zároveň by se urychlila i samotná vozba. V té době musel náš zaměstnanec čekat v Břeclavi, což nebylo příjemné ani pro něj, ani pro cestující. Pendolina ale do Vídně již nejezdí, takže jsme naše snažení obrátili na traťový úsek České Budějovice – Horní Dvořiště – Summerau – Linec," říká manažer Odboru kolejových vozidel ČD Miloslav Kothera.

TAURUS. Od začátku října zajišťují zaměstnanci ČD vozbu vlaků z Českých Budějovic do Lince. Odpadla tak povinná výměna strojvedoucího na hranicích.

Zajížděním našich strojvedoucích do Rakouska se nejenže zlepšila produktivita práce, ale zaměstnancům se zvýšilo i mzdové ohodnocení. „Naši strojvedoucí, kteří vozí vlaky do zahraničí, jsou ohodnoceni vyšším tarifním stupněm než na vnitrostátních spojích. Má to svou logiku, protože je zde podmínka perfektní znalosti cizího jazyka. Ta bohužel schází kolegům v Rakousku, protože u ÖBB momentálně nejsou strojvedoucí, kteří by byli jazykově vyškoleni pro vozbu v České republice. Čeština je prostě pro rodilé německé mluvčí velmi komplikovaná. V současnosti k nám sice zajíždí několik německých strojvedoucích se znalostí češtiny na vlacích EuroCity z Drážďan do Prahy, ale to se jedná jen o pár jednotlivců," uvádí Miloslav Kothera.

Německy umíme, Rakušané to mají s češtinou horší

Jednání Českých drah s ÖBB nadále pokračují. Jde o dlouhodobý koncept, kdy Rakušané postupně některé své lidi vyškolí tak, aby mohli vozit průběžné vlaky z Lince do Českých Budějovic a zpět. Potom by se současných šest párů mezinárodních vlaků vozilo bez střídání personálu ve stanici Summerau, což zrychlí nejen vlastní provoz, ale odbourá zbytečné prostoje strojvedoucích. A proč v současné době jezdí na trati do Lince jen Češi? „Byli jsme rychlejší a připravenější a také měli k dispozici tým lidí se slušnou znalostí německého jazyka. Na Českých drahách je totiž běžné, že ve všech našich pohraničních provozních jednotkách pořádáme kurzy výuky němčiny nebo polštiny. Vzpomenu například Děčín, Liberec nebo Bohumín. V tom jsme asi dále než naši sousedé," vysvětluje Kothera.

České dráhy mají s ÖBB uzavřenou smlouvu o nasazování českých strojvedoucích, kde je přesně specifikováno, co musí Češi v Rakousku splňovat. V letošním roce se konal kurz pro vybrané zaměstnance ve školicím středisku v rakouském Wörthu, kde se mimo jiné školí strojvedoucí z celého Rakouska. Příprava probíhala kompletně v německém jazyce, závěrečnou zkoušku řídil rakouským zkušební komisař bez účasti české strany. Pro naše zaměstnance to bylo velmi náročné, ale na druhou stranu získali platnou licenci a současně osvědčení od Rakouských spolkových drah.

> **Zajížděním našich strojvedoucích do Rakouska se nejenže zlepšila produktivita práce, ale zaměstnancům se zvýšilo i mzdové ohodnocení.**

Pozor na hornorakouský dialekt

Jeden z českobudějovických strojvedoucích, který jezdí na vlacích do Lince a zpět, je Luděk Šulc. „Na dráze jsem jezdil jako strojvedoucí na různých tratích, nevyjímaje ani elektrickou dráhu Rybník – Lipno. Trasu z Českých Budějovic do přechodové stanice v Horním Dvořišti mám za ta léta hodně zažitou. Když jsem před asi sedmi lety začal vozit přímé vlaky do rakouské pohraniční stanice Summerau, která se nachází za Horním Dvořištěm, byl jsem už docela secvičený," říká. Na otázku, jak se vyrovnal s tím, že polovinu každé směny stráví v cizojazyčném prostředí, odpovídá jednoznačně: „Člověk se musí dokonale koncentrovat, a tak i hlášení na lokomotivě mám trvale přepnuté do němčiny."

Pro něj i pro další kolegy to znamená, že během cesty telefonují především se šéfem přes vozbu elektrických lokomotiv ÖBB, který sídlí v Salcburku, občas i s výpravčími nebo dispečery. „Musím si dávat pozor na těžko srozumitelný hornorakouský dialekt. Při telefonní komunikaci proto hned v úvodu upozorňuji na to, že budeme mluvit spisovnou němčinou. Rakouští kolegové s tím ale nedělají potíže. Jsem rád, že řadu problematických záležitostí pomohl takzvaně odbourat i náš kontrolor vozby František Seiler. Ten s námi navíc absolvoval celou přípravu včetně samotného kurzu ve Wörthu. Za to mu patří velký dík," dodává strojvedoucí Šulc.

MARTIN HARÁK

Co musí mít strojvedoucí pro vozbu v Rakousku

- průkaz sociálního pojištění
- kartu licence pro danou řadu lokomotiv ÖBB
- osvědčení o způsobilosti ÖBB
- kopii pracovního povolení pro rakouskou finanční policii
- takzvaný profil činnosti v německém jazyce
- podklady o mzdě

Historická změna: pravostranný provoz na Ferdinandce

Po 140 letech levostranného provozu se 9. prosince, s přechodem na nový jízdní řád, zavádí pravostranný provoz vlaků na tzv. Ferdinandově dráze v úseku Břeclav – Bohumín. Definitivně tak skončí levostranný provoz na domácích tratích a Česká republika tím vypadává ze skupiny států, mezi které ještě patří Velká Británie nebo Austrálie. Rakouské spolkové dráhy na trati z Vídně do Bernhardsthalu u hranice s ČR přešly na provoz po pravé straně již letos 6. srpna.

Hlavně nepřebíhejte koleje

Na velkých nádražích (například Břeclav, Hodonín, Přerov či Ostrava-Svinov nebo Ostrava hlavní nádraží) musí cestující dávat větší pozor na informační tabule a hlášení staničního rozhlasu, protože vlaky mohou jezdit k jiným nástupištím, než tomu bylo doposud. Zvýšená pozornost bude třeba na všech železničních zastávkách, kde se až na mimořádnosti bude od 9. prosince nastupovat a vystupovat na odlišných stranách. Pokud si někdo na zastávce na poslední chvíli uvědomí, že stojí špatně, rozhodně by neměl přebíhat na druhé nástupiště přes koleje, protože rychlost některých vlaků dosahuje na Ferdinandce až 160 km/h. Pokus o zkrácení cesty tak může skončit tragicky.

KAMPAŇ. Zaměstnanci ČD vyvěšují letáky o změně provozu. FOTO **AUTOR**

Do kampaně se zapojily pokladní i vlakové čety

Distribuce letáků a plakátů oznamujících přechod Ferdinandky na pravostranný provoz začala u ČD 7. listopadu. Materiály se vydávaly ze zásobovacího centra v České Třebové na základě dohody s manažerem infrastruktury. (Správa železniční dopravní cesty navíc zajišťovala informační kampaň i po své linii.) Letáky ČD formátu DL jsou určeny ke vložení do stojanů na nádražích, zatímco plakáty formátu A3 se vyvěšují ve všech obsazených i neobsazených stanicích a zastávkách. „Od 1. prosince podávají informace o změně směru jízdy osobní pokladní již při nákupu jízdního dokladu u výdejních přepážek. Navíc upozorňují na možná problematická místa v našem obvodu, jako jsou například Záhlinice či Spytihněv," vysvětluje přednosta stanice Otrokovice Robert Lukáš.

Vlakové čety informují zákazníky Českých drah o změnách rozhlasem za jízdy. Tam, kde není tato technika k dispozici, podávají ústní informace o jiném směru jízdy a výstupu. „Zvýšenou pozornost věnujeme starším cestujícím nebo lidem se sníženou pohyblivostí. Vlakové čety mají za úkol podávat informace po celý prosinec, protože předpokládáme, že během svátků se po Ferdinandce bude pohybovat řada nahodilých cestujících z ostatních koutů republiky," říká Milan Václavík, jeden z moravských šéfů RCVD.

MARTIN HARÁK

ČD Restaurant přináší čerstvé pokrmy za rozumné ceny

Gastronomické služby ve vlacích Českých drah prošly v posledních dvou letech výrazným kvalitativním skokem. Ovšem zákazníci jsou stále náročnější a při stravování na palubě vlaku žádají úroveň služeb srovnatelnou s vyhlášenou „kamennou“ restaurací. Odpovědí na jejich přání je ČD Restaurant – nový komplexní gastronomický servis.

CO SI DÁTE? Se značkou ČD Restaurant se cestující setkají v jídelních vozech, bistrovoze i v Pendolinu. FOTO **AUTOR (2x)**

Je zvláštní, jak se mění vnímání takové zdánlivé samozřejmosti, jakou je stravování při cestě vlakem. Zatímco prvorepubliková gastronomie na kolejích byla vyloženě luxusem pro nejbohatší, v socialistickém „jídeláku“ se cestující sice nasytil za přijatelnou cenu, ovšem kvalita pokrmů, prostředí i chování personálu odpovídaly celkové úrovni tehdejších služeb za reálného socialismu. O porevolučních stravovacích službách se tvrdilo, že si z obou zmíněných etap vývoje vzaly to nejhorší – špatnou kvalitu za nehorázné ceny. Jak vypadají gastronomické služby Českých drah dnes?

Prozákaznický přístup i v cateringu

Na počátku roku 2010 padlo rozhodnutí vytvořit novou cateringovou strategii. „V první řadě jsme museli zjistit průzkumem úroveň služeb poskytovaných v té době celkem třemi společnostmi. Průzkum pro České dráhy provedly dvě nezávislé společnosti na základě metody mystery shopping. Výsledkem byla očekávaná nejednotnost nabízených služeb, cen, úrovně servisu a dalších ukazatelů, které ve vnímání úrovně nabízeného produktu u zákazníka hrají klíčovou roli,“ popisuje impulz ke změně Radek Korselt, cateringový specialista Českých drah.

Nová strategie musela zohlednit i technické podmínky vozidel. Jiné zázemí má posádka klasického jídelního vozu, jiné zase v bistrovoze nebo v Pendolinu. České dráhy také kladly důraz na celkovou úroveň personálu včetně jazykového vybavení a rychlosti servisu, neboť zákazník, kterému je servírován pokrm pět minut před jeho cílovou destinací, určitě nebude spokojený. Strategie byla představena v roce 2011 a v letošním roce vyústila ve vyhlášení tendru na poskytovatele gastronomických služeb ve vlacích ČD. Do tendru se přihlásila jedna zahraniční a jedna tuzemská firma – ta následně zvítězila. Řeč je o společnosti JLV, která má v železniční gastronomii letité zkušenosti.

Zchlazování místo zmrazování

Od nového jízdního řádu 2013 se cestující budou setkávat se značkou ČD Restaurant, a to jak v jídelních vozech, bistrovozech, ale i v Pendolinu, kde se týká i bonusového občerstvení pro cestující 1. třídy. Strategie stravovacího servisu pochopitelně obsahuje i to nejdůležitější – kvalitu a skladbu pokrmů. „V této otázce jsme rozhodovali velice pečlivě a citlivě. Hledali jsme způsob, jak nabídnout jídlo připravené tradičním způsobem, ale s dobou přípravy srovnatelnou s polotovarem. Odpověď jsme našli ve formě čerstvého zchlazeného pokrmu,“ říká Radek Korselt a upozorňuje, že se nejedná o zmraženou stravu.

Personál pracuje s pokrmy zchlazenými na úroveň plus 5 stupňů Celsia.

Cestující očekávají v nabídce i klasická teplá jídla – jako v restauraci. FOTO **JLV**

„Jídlo je předpřipraveno a zchlazeno na pět stupňů Celsia. V jídelním voze pak probíhá regenerace pokrmu, což znamená finalizaci formou dopečení, dosmažení, ohřátí. Tím, že jídlo nebylo zmraženo, nedochází k jeho znehodnocení nejen po chuťové stránce, ale i s ohledem na vitaminy a další obsahové látky. Klademe důraz na čerstvost,“ pokračuje Radek Korselt.

Teplé pokrmy za cenu jako v kamenné restauraci

Zákazník má na výběr z několika snídaňových a obědových menu, polévek, salátů, snacků i dezertů. Nabídka je sestavována čtvrtletně s ohledem na aktuální roční období. V zimě přijde vhod například zakarpatský boršč či farmářská pečená žebra, v létě zase výběr z lehkých salátů. Na přípravě jídelního lístku s logem ČD Restaurant spolupracovali šéfkuchaři Jiří Král a Jaroslav Sapík, kteří jsou partnery společnosti JLV již třetím rokem.

„Zákazník očekává, že za jídlo srovnatelné s klasickou restauarací zaplatí podobnou cenu. I tady se nám podařilo splnit jeho očekávání, když se cena hlavního jídla pohybuje kolem 120 korun, za salát zaplatí 69 korun a za dezert kolem padesátikoruny,“ komentuje Radek Korselt.

ČD Restaurant se servisem JLV

Pod tímto logem získají cestující Českých drah gastronomický servis společnosti JLV, který je založený na kvalitních, čerstvých pokrmech.

Určitá kritika, která se na ceny těchto služeb dříve objevovala, by tedy měla být již minulostí. Je ovšem třeba upozornit, že zmíněné ceny platí pouze pro území České republiky, neboť na kolejích cizích států podléhají poskytované služby odlišnému zdanění a dalším nákladům. Doufejme, že značka ČD Restaurant se stane důkazem toho, jak České dráhy myslí na své zákazníky i v oblasti gastroservisu.

VÁCLAV RUBEŠ

KNIHY

Úzkokolejky a lanovky na Slovensku

Ze Slovenska i na české knižní pulty zalétne knížka Dušana Lichtnera Úzkokoľajky na Slovensku. Vydalo ji vydavatelství Žilinské univerzity. K 60. výročí lanovky na Komáří vížku dále vydalo město Krupka publikaci Lanová dráha z Krupky na Komáří vížku 1952–2012. Na padesáti stranách brožurky věnované této severočeské lanovce, která kdysi patřila pod křídla ČSD, najdete hlavně fotografie ze současnosti, i mezi těmi historickými pak skutečné unikáty.

Nástěnný kalendář s parními mašinkami

V tradiční paletě kalendářů na rok 2013 nás zaujal nástěnný kalendář nazvaný Lokomotivy 1920–39. Vydalo jej nakladatelství RCH. Obsahuje excelentní černobílé snímky parních mašinek z doby, kdy pojem Československé státní dráhy vyslovovali lidé s úctou. K dostání je za cenu 235 Kč například v prodejnách Pragomodel.

Výročí tratí 170 a 180 ve fotografiích

Plzeňské vydavatelství Starý most vydalo knihu Miroslava Petra „150 let železniční trati Praha-Smíchov – – Plzeň – Furth im Wald“. Kniha o 120 stránkách s řadou černobílých i kolorovaných fotografií vznikla k uvedenému výročí České západní dráhy. Najdete tu reprezentativní záběry z dávné i novější historie nádražních budov, železničářů, vlaků a lokomotiv, jízdenek a dokumentů, zkrátka všeho, co s provozem jedné z nejdůležitějších železničních tratí souviselo.

Křest knihy proběhl 16. října na plzeňském hlavním nádraží za podpory občanského sdružení Iron Monument Club Plzeň, které pro slavnostní akt připravilo dva ze svých historických vozů. Někteří členové spolku dorazili v historických uniformách, což přihlížející náležitě ocenili. Vydání knihy podpořily České dráhy a společnost EUROVIA. **(mn)**

INZERCE

HOME CREDIT
Radost nakupovat

50 % ÚROKŮ Z VAŠÍ PŮJČKY VÁM PŘILETÍ ZPÁTKY!

Stačí půjčku poctivě splácet a každý rok Vám **do rodinného rozpočtu vrátíme 50 % úroků!**
Například **60 000 Kč** můžete mít jen za **1 199 Kč** měsíčně.

Zavolejte si zdarma o telefonní půjčku na nonstop linku **800 26 16 16**

Uvedené údaje se váží na výši úvěru 60 000 Kč, výši konečné splátky 1 199 Kč, počet splátek 84, lhůtu splatnosti 15. 11. 2019, RPSN 17,2 %, roční úrokovou sazbu 13,92 %, celkovou částku splatnou spotřebitelem 100 716 Kč. Za splnění podmínek Home Credit a.s. bude u vybraných produktů vrácena 1/2 zaplacených úroků. Po vrácení poloviny úroků je RPSN 10,7 %, úrok 7,87 % p. a., celková částka zaplacená spotřebitelem 83 258 Kč. Uvedené hodnoty jsou spočítány při datu poskytnutí 1. 11. 2012, první splátce 1. 12. 2012 a se splatností dalších splátek k 15. dni v měsíci počínaje 15. 1. 2013. Splátka obsahuje poplatek za vedení účtu 69 Kč měsíčně. Splátka neobsahuje poplatky za volitelné doplňkové služby. Každá žádost o úvěr je posuzována individuálně. Nabídka platí do 15. 12. 2012. Při schvalování úvěru může být využito dotazování se do úvěrových registrů SOLUS a Nebankovního registru klientských informací. Více informací včetně informací o úvěrových registrech najdete na www.homecredit.cz, www.solus.cz a www.llcb.cz. Konkrétní nabídka se může od prezentované lišit.

Dostupné pouze v tištěné podobě

6 TÉMA

TÉMA 7

Fenomén zvaný Railjet
Co stojí za jeho úspěchem?

Když se řekne Railjet, většina našich čtenářů si vybaví jednak proslulé, moderní vlaky jezdící především v Rakousku, jednak více než rok táhnoucí se právní kauzu, která se přímo týkala Českých drah. Dnes již víme, že za dva roky budeme těmito jednotkami, které společnost Siemens nazývá Viaggio Comfort, jezdit pravidelně i na našem území. Proto jsme se rozhodli k tématu vrátit a přidat další informace o historii i provozu jednotek, které se spolu s Pendoliny stanou chloubou vozidlového parku ČD.

Tak jako v případě francouzských rychlovlaků TGV nebo německých ICE zahrnuje název Railjet nikoli jen samotné vozidlo, ale vztahuje se na celý produkt, protože jde o obchodní značku ÖBB.

Předplaťte si čtrnáctideník Železničář na telefonu 972 233 090

Připravujeme

MIMOŘÁDNOSTI

Bystřice pod Hostýnem – Osíčko
10. listopadu
Ve večerních hodinách mezi žst. Bystřice pod Hostýnem a Osíčko najel motorový vůz 842.021-8 osobního vlaku 3927 na spadlý strom v km 36,800. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 15 tisíc korun.

Jindřichov ve Slezsku
11. listopadu
Nad ránem mezi žst. Jindřichov ve Slezsku a Třemešná ve Slezsku najel řídicí vůz 80-29.225-7 rychlíku 1181 na spadlý strom v km 19,470. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 50 tisíc korun.

Prachovice
12. listopadu
Dopoledne mezi žst. Kostelec u Heřmanova Městce a Prachovice najela motorová lokomotiva 742.186-0 nákladního vlaku Mn 83301 na spadlý strom v km 18,175. Škoda byla předběžně vyčíslena na 30 tisíc korun.

Bedihošť – Prostějov
14. listopadu
Odpoledne mezi žst. Bedihošť a Prostějov hlavní nádraží se na železničním přejezdu v km 76,881 střetl osobní automobil Chevrolet Captiva s osobním vlakem 3819, kterým byla elektrická jednotka RegioPanter 641.001. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda předběžně činí 450 tisíc korun.

Praha-Vršovice
18. listopadu
V odpoledních hodinách v žst. Praha-Vršovice vykolejila motorová lokomotiva 742.264-5 a dva osobní vozy řady Btn soupravového vlaku 29709 na výhybce číslo 23. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 210 tisíc korun.

Újezd u Chocně – Choceň
20. listopadu
V nočních hodinách mezi žst. Újezd u Chocně a Choceň najela elektrická lokomotiva 163.080-5 osobního vlaku 5161 na kořenový bal, který se uvolnil z náspu a spadl do traťové koleje. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 70 tisíc korun.

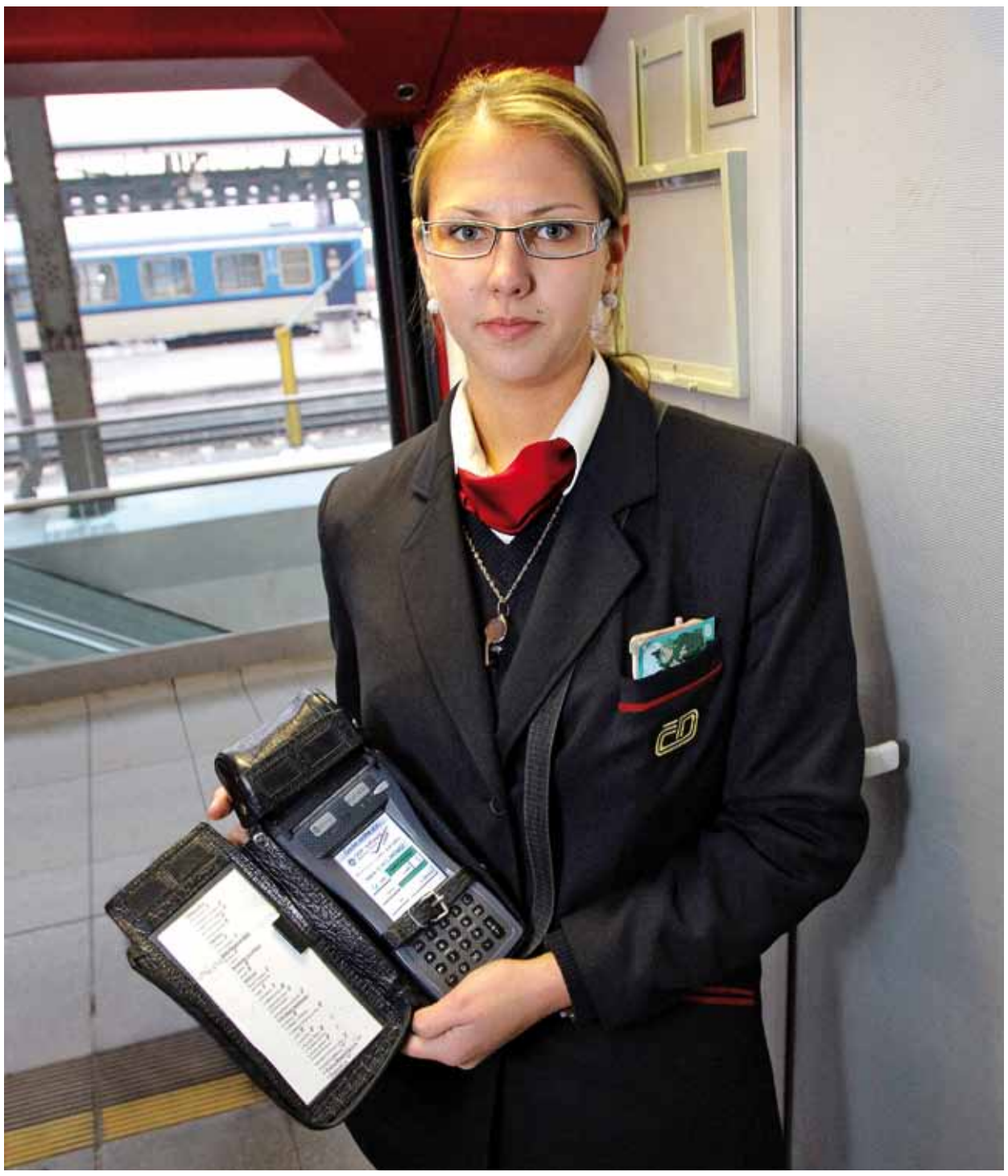
Úštěk – Blíževedly
20. listopadu
Odpoledne mezi žst. Úštěk a Blíževedly se na železničním přejezdu v km 65,725 střetl malotraktor domácí výroby s osobním vlakem 6110, kterým byla motorová jednotka Regionova 814/914.033. Řidič malotraktoru byl těžce zraněn. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně odhadnuta na 31 tisíc korun.

Lysá nad Labem
21. listopadu
Nad ránem v obvodu žst. Lysá nad Labem při posunu vykolejil nákladní vůz řady Es na výhybce číslo 104. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 10 tisíc korun.

(MirKo)

Přenosné osobní pokladny ušly za osm let pořádný kus cesty

První přenosná osobní pokladna – známá pod zkratkou POP – byla v podmínkách Českých drah testována v provozu již před třinácti lety. Nyní slouží vlakovým četám už pátá generace těchto miniaturních počítačů a tiskáren v jednom, přičemž od letošního března POPky jedou naplno v produktivním režimu on-line.



VE SLUŽBĚ. Od roku 1996 pracují zaměstnanci ČD z vlakových čet s přenosnými osobními pokladnami. FOTO **VÁCLAV RUBEŠ**

Jde vlastně o malý přenosný počítač vybavený integrovanou tiskárnou, který umí prodávat i ověřovat jízdní doklady. Řeč je o pracovní pomůcce, která je dnes pro vlakové čety již charakteristická. První dvě POPky, tedy přenosné osobní pokladny, se ve dvou kusech objevily v provozu v roce 1996 v rámci pilotního projektu. Jak tehdy předchůdce dnešních přístrojů Casio IT-3100 vypadal?

Vytvořen na bázi zařízení Telxon měl jen čtyřřádkový displej a jehličkovou tiskárnu. Ač disponoval velmi malou kapacitou paměti, stačil obsáhnout většinu dokladů vydávaných ve vlaku. Roku 1998 začal být software nahráván do modelů firmy Casio. Toho prvního, DT-9000 s operačním systémem MS-DOS, větší pamětí, dotykovým displejem a termotiskárnou, bylo nasazeno 32. Provoz ukázal, že zařízení umožní nejen snížit únik tržeb, ale i poskytovat přesnou evidenci dat. Cesta k dalšímu rozvoji byla tedy otevřená.

Oddělit tiskárnu? Kdepak, kompaktní model se osvědčil

Počet POPek, tentokrát modelu IT-2000, od roku 2002 rostl jako houby po dešti. Do roku 2003 jich vlakovým četám Českých drah sloužilo už 621 kusů. V nich – ještě pod MS-DOS – tepalo srdce 32bitového procesoru a jejich paměť byla celé 4 MB RAM. Průvodčí také výrazně svými připomínkami z provozu přispěli k jejich dalšímu zdokonalení. Průběžně se vyvíjela i komunikační stanoviště, nejprve coby tzv. koncentrátor dat, později samostatný modul doplatkové pokladny, posléze Organizér POP.

Další rok byl rokem zásadní změny z hlediska operačního systému, kdy model IT 3000 už používal Windows CE s procesorem 400 MHz s pamětí až 128 MB a dostal do výbavy čtečku čipových karet (nejde o běžné platební karty používané v bankovním styku). Tehdy odborníci zvažovali, zda se nevydat cestou menšího přenosného počítače (standardního PDA) a samostatného zařízení tiskárny, což bylo řešení, které přijali někteří zahraniční železniční dopravci. Navíc bylo lacinější. U Českých drah zvítězilo kompaktní řešení, které se zatím v provozu osvědčilo svojí spolehlivostí a nižšími náklady. Model oddělené tiskárny pro tisk jízdních dokladů sice v zahraničí vyzkoušeli, ale pak z výše uvedených důvodů zase opouštěli. Zahraniční dopravci rovněž přešli na variantu kompaktního zařízení, a to za cenu výrazných vícenákladů.

Plná kompatibilita se systémem PARIS

Před osmi lety (2004) vedení Českých drah rozhodlo o náhradě „pevného“ pokladního systému AVOS a rezervačních terminálů ARES1 novým on-line systémem PARIS fungujícím na pokladnách UNIPOK. Výhodou bylo mimo jiné, že po přepracování softwaru na POPkách mohly být přenosné pokladny plně implementovány do nového prostředí a datové výstupy POPek byly plně kompatibilní se systémem PARIS. POPky dále rozšiřují své dovednosti – začínají sloužit třeba ke kontrolám čipových karet a eTiketů, ale také sepisování vlakové dokumentace nebo sčítání cestujících. Přenosné pokladny se musely naučit znát celý jízdní řád, který je sofistikovaně propojitelný s funkcemi pro výdej dokladů a jejich kontrolu.

Od března jedou POPky on-line

Model IT-2000 přece jen přestal kapacitou stačit rychle rostoucím nárokům na paměť, po repasi se proto využívá v depech kolejových vozidel pro tvorbu vlakové dokumentace. Vlakové čety dnes mají k dispozici nejnovější modely Casio IT-3000 a 3100. Od března 2012 jede v plném provozu on-line systém. POPky již nemusejí putovat na stacionární aktualizační stanoviště, ale díky modemu se speciální komunikační kartou si průběžně vyměňují data s centrálními informačními systémy. Všechny modely disponují mimo jiné čtečkou tzv. aztéckého kódu, který na eTiketech ukrývá řadu důležitých informací a slouží i jako ochranný prvek. Mimochodem, 2D maticový kód má alfanumerická data (až 3 000 bitů) zakreslená do černobílého obrazce, přičemž data jsou definována dvourozměrnými souřadnicemi tmavých bodů v matici. A umíte si představit, co dokážou přenosné pokladny za dalších pět let?

MARTIN NAVRÁTIL

S využitím článku Adolfa Mazurky pro Vědeckotechnický sborník ČD č. 34/2012

Trať přes Lysou navýšila kapacitu pro odklonové spoje

→ Pokračování ze strany 1

Hlavní změna: modernizace zabezpečovacího zařízení

V úterý 20. listopadu se na hornopočernickém nádraží setkali zástupci investora (Správa železniční dopravní cesty) a zhotovitele (AŽD Praha), aby stavbu oficiálně předali do užívání. Při této příležitosti bylo zdůrazněno, že asi 70 procent nákladů projektu (více jak 151 milionů korun) by měla zaplatit Evropská unie.

Vytížení tratě přes Lysou nad Labem má podle předpokladů gradovat v letech 2014 a 2015. Právě v tuto dobu zde mají jezdit spoje, které dnes používají mezi Prahou a Kolínem koridorovou trať 011. Důvodem je již zmíněná modernizace úseku v Klánovickém lese. Aby byla trať 231 schopna výraznému zvýšení provozu vlivem odklonových vlaků osobní i nákladní dopravy čelit, došlo k významným modernizacím ve staničních a traťových zabezpečovacích zařízeních. První z důležitých změn je instalace eletronického stavědla ESA 11 ve stanici Praha-Vysočany. S tím souvisí i vybudování nových návěstidel, počítačů náprav a elektrických ohřevů na 19 rozhodujících výhybkách v této dopravně.

Zajímavostí je, že nová ESA 11 je zčásti „recyklované“ zařízení z Prahy hlavního nádraží. Také odbočku Skály mezi Vysočany a Horními Počerniceni zabezpečuje ESA 11, ovšem ovládaná dálkově výpravčím z Vysočan. Mezi oběma dopravnami bylo vybudováno obousměrné automatické hradlo, v úseku odbočka Skály – – Horní Počernice pak obousměrné automatické hradlo bez hradla na trati.

Cestující vidí nové nástupiště

Ve stanici Praha-Horní Počernice vyrostlo ostrovní nástupiště mezi třetí a čtvrtou kolejí se dvěma nástupištními hranami a spolu s původními úrovňovými

PERONIZACE. V Horních Počernicích vyrostlo nové nástupiště. FOTO **AUTOR**

nástupišti umožňuje nástup a výstup ze tří vlaků současně. Přístup na ostrovní nástupiště je umožněn novým podchodem vybaveným výtahem pro osoby se sníženou pohyblivostí.

Staničního zabezpečovacího zařízení se ale modernizace prakticky nedotkla, s výjimkou úvazku původní elektromechaniky na automatická hradla a také úpravy, která umožňuje bezpečný vjezd z nesprávných kolejí. Stejně tak zatím zůstávají osvědčená elektromechanická zabezpečovací zařízení v Mstěticích a Čelákovicích. Naopak novinkou jsou vždy dva prostorové oddíly rozdělené automatickým hradlem v původně mezistaničních úsecích Praha-Horní Počernice – Mstětice a Mstětice – Čelákovice. Popsaná optimalizace se ovšem nedotkla zvýšení rychlosti vlaků (stále je povoleno maximálně 100 km/h) a kromě Horních Počernic ani peronizace stanic.

VÁCLAV RUBEŠ

JAK DÁL? Dopravní společnosti v Maďarsku bojují o své místo na trhu. Pravicová vláda nyní restrukturalizuje národní společnost MÁV. FOTO **MARTIN HARÁK (3x)**

Veřejnou dopravu v Maďarsku čeká radikální reforma

Finančně nákladný systém veřejné dopravy v Maďarsku prodělává další reformní operaci. Ta je sice spojená s určitým omezením provozu, současně má však cestujícím garantovat spojení do nejbližšího regionálního města. Nový zákon navíc z ekologických důvodů vyloženě preferuje železniční dopravu před konkurenční autobusovou.

Po změně režimu v roce 1989 byla maďarská vláda nucena financovat původní dopravní systém počítající s přepravou velkého množství cestujících a zboží. Jenže to, co jakžtakž vyhovovalo v podmínkách centrální ekonomiky, kdy se navíc lidé mohli spolehnout na velmi nízké jízdné, se stávalo v tržní ekonomice přítěží a anachronismem. Počet cestujících dramaticky klesal, dopravní infrastruktura se stala finančně podhodnocenou, zejména v příměstských oblastech.

Investice vedly k zadlužení

Maďarská železniční síť zažila radikální okleštění už na přelomu šedesátých a sedmdesátých let, kdy byly zrušeny asi tři tisíce kilometrů regionálních tratí. Omezování provozu probíhalo i v posledních dvaceti letech. Vlády se tak snažily překonat problémy s financováním dráhy. Ale neúspěšně. Neslavně dosud skončily všechny pokusy o restrukturalizaci společnosti MÁV (Maďarské státní železnice). Vzhledem k rozsáhlému systému zvýhodněných jízdenek běžně zaplatí plné jízdné jen jeden z deseti přepravených cestujících. To vede v kombinaci s nepružným řízením podniku k obrovským ročním finančním ztrátám. Investice do nákupu nových vozidel sice vedly ke zlepšení efektivity provozu, jenže současně také k velkému zadlužení společnosti. Navzdory tomu, že se nákup hradil i z evropských fondů, musí nyní MÁV splácet bankám velké splátky.

Počet cestujících vlakem už není tak vysoký jako před rokem 1989.

Všechna okresní města musí mít podle zákona přímé spojení s Budapeští.

Omezení regionálních spojů

Další pokus o radikální změnu poměrů v MÁV začal v roce 2008. Společnost byla rozdělena na několik dceřiných společností, jako například MÁV-Start (osobní doprava), MÁV-Gépészet (údržba kolejových vozidel) či MÁV-Trakció (vlastník elektrických a motorových lokomotiv), zatímco samotná firma MÁV se ujala řízení infrastruktury a stala se lídrem celé společnosti. Současně byla prodána nákladní divize MÁV-Cargo rakouskému dopravci Rail Cargo Austria a maďarsko-rakouské společnosti GySEV.

Pravicová vláda, která přišla k moci v roce 2010, slíbila znovuotevření tratí, na kterých byla v letech 2008 až 2009 zastavena osobní doprava. Nicméně letos v polovině dubna, ve snaze snížit výdaje na veřejnou dopravu, vláda omezila služby na značné části regionálních tratí na dva nebo tři páry vlaků denně. Bylo tak zrušeno asi 400 vlakových spojů denně, a to včetně některých hlavních spojů. Zrušila se také řada zvýhodněných jízdenek, což přineslo zmenšení finanční ztráty.

Spojení do Budapešti maximálně s dvěma přestupy

Maďarský parlament letos v dubnu schválil nový zákon o osobní přepravě, který by měl vést k integraci veřejné dopravy a její větší efektivitě. Podle zákona budou vnitrostátní a mezinárodní pravidelnou veřejnou dopravu koordinovat takzvaní dopravní organizátoři, kteří budou jmenováni národní nebo místní samosprávou. V případě hlavního města Budapešti je to například společnost BKK, která (podobně jako další subjekty) bude mít možnost provozovat informační systémy pro cestující a distribuovat jízdenky. V novém konceptu je minimální denní počet vlaků na trati stanoven na tři páry a železniční dopravci mohou nahradit vlaky autobusy, pokud prokážou jejich větší efektivitu a nevznikne tak nevýhoda jak pro cestující, tak pro ochranu životního prostředí.

Každá obec musí mít zabezpečeno dopravní spojení s nejbližším regionálním městem. Do hlavního města Budapešti by se pak občané z regionů měli dostat maximálně s dvěma přestupy. Okresní města musí mít s Budapeští navíc přímé spojení. V průběhu stávek musí být zabezpečen provoz na 50 až 66 procentech garantovaných spojů. Nový zákon navíc podporuje využívání železniční dopravy. Mnohé autobusové trasy, které vedly souběžně s dlouhými trasami na železnici, jako například z Rábu (Győru) do Budapešti, tak budou zrušeny.

HALINA MARŠÁLKOVÁ

Zeleno-žluté vlaky si připomínají 140. výročí

U příležitosti 140. výročí železniční společnosti GySEV dorazil na narozeninovou oslavu do maďarské Šoproně vyzdobený Taurus. Reklamní polepy lokomotivy připomínaly začátky rakousko-maďarské firmy, jejíž celé jméno zní pro nás trochu kostrbatě Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút/Raaberbahn.

Její historie začala v roce 1872, kdy prošel zákon o jejím zřízení. První trasa dráhy GySEV, která vedla z Győru do Šoproně, byla otevřena 2. ledna 1876. Další část trasy byla zhotovena 28. října 1879 a propojila Šoproň až do Ebenfurtu. K této dráze také patřila i přípojná vedlejší trať, která fungovala jako HÉV (helyi érdekű vasút – místní dráha) pod názvem Fertővidéki Helyiérdekű Vasút. Ta veřejnosti sloužila od 19. prosince 1897. Železnice se rychle rozvíjela, ovšem mírové diktáty po první světové válce otřásly společností v základech. Jako akciová smíšená společnost však přetrvala až do dnešních časů. Zajímavostí je, že tento dopravce fungoval i v éře socialismu, kdy akciové společnosti rozhodně nebyly v oblibě!

Taurus v reklamním polepu přilákal v Šoproni zvědavce. FOTO **ARCHIV AUTORA**

V současnosti GySEV hraje významnou roli v propojení Vídně s Rábem (Győr) a Budapeští přes Šoproň a také v relaci Szombathely – Szentgotthárd – Graz. V neposlední řadě i na lince Fertővidéki Helyiérdekű Vasút. Významně tak napomáhá přeshraniční meziregionální spolupráci mezi Maďarskem a Rakouskem. Společnost zajišťuje jak osobní dopravu v regionu, tak i nákladní přepravu (GySEV Cargo) a je také správcem infrastruktury na více než 450 km tratí. Své služby poskytuje také v železniční dopravě na dalších tratích západního Maďarska (tratě Szombathely – Kőszeg, Körmend – Zalalövő, Hegyeshalom – – Szombathely, Porpác – Szombathely, Szombathely – Zalaszentiván, Rajka – – Hegyeshalom.)

Osobní železniční dopravu společnost zabezpečuje mnoha rychlíky a meziregionálními spoji EURegio. Se zeleno-žlutými vlaky se lze setkat třeba i v Budapešti, samozřejmě ve větší míře pak po tratích elektrifikovaných i neelektrifikovaných v západním Maďarsku. V nákladní přepravě má společnost za cíl být dynamicky se rozvíjejícím uzlem a spojnicí severojižní osy přepravních toků zboží i služeb. Lokomotiva Taurus pod vlajkou GySEV v reklamním polepu není ojedinělá, dříve už se na tratích ukázaly stroje v polepu Josepha Haydna, Istvána Széchenyiho, Franze Liszta či oblíbené královny Alžběty (Sissi). Výše zmíněná oslava, kde nechyběl ani narozeninový dort, přitáhla do Šoproně rozhodně mnoho návštěvníků.

> V současnosti GYSEV hraje významnou roli v propojení Vídně s Rábem a Budapeští přes Šoproň.

GABRIEL KORCSMÁROS

KRÁTCE

NĚMECKO

Hybridní motorový vůz šetří elektřinu

Společnost Deutsche Bahn ve spolupráci s firmou Tognum, dceřinou společností MTU, vyvinula hybridní motorový vůz. Ten vznikl přestavbou vozu řady 642. Nová pohonná jednotka umožňuje při brzdění výrobu elektřiny, která se ukládá do baterií a využívá se později, například při rozjezdu. Díky tomu je nižší spotřeba nafty a produkce skleníkového plynu CO_2 je nižší až o čtvrtinu. Úpravu vozu provedly dílny DB v Kasselu. V provozu bude na bavorské trati Aschaffenburg – Miltenberg s krátkou vzdáleností mezi zastávkami a tedy častými rozjezdy a brzděním.

POLSKO

Kolejové spojení na letiště je trendem

Zatímco v České republice se už 20 let diskutuje o spojení centra Prahy s ruzyňským letištěm železniční rychlodráhou, v Polsku se staví. Vlak tak od letošního roku míří na hlavní polské letiště Frederika Chopina ve Varšavě, ale jezdí i na řadu dalších regionálních letišť po celé zemi. V provozu jsou zejména linky na letiště ve Wrocławi, v Krakově a v Poznani. V různé fázi výstavby nebo projektu jsou železniční spojení na dalších sedm letišť: u Olsztyna, u Lublinu, Štětína, Katovic, Lodže, Rzeszowa a Gdaňska.

SLOVENSKO

Sice jezdí se ztrátou, ale obavy byly horší

Slovenský národní železniční dopravce ZSSK za prvních devět měsíců letošního roku dosáhl ztráty ve výši 14,1 milionu eur. Tento výsledek lze navzdory negativním číslům hodnotit přece jen pozitivně, neboť hospodaření firmy je oproti očekávání lepší o 8,4 milionu eur. Úspora byla dosažena hlavně díky snížení provozních nákladů zejména v oblasti nákupu zboží a služeb. Společnost ZSSK předpokládá, že v roce 2012 dosáhne výsledek hospodaření maximálně na úrovni schváleného plánu.

MAĎARSKO

Zabezpečovací systém ETCS do Traxxů

Správce hnacích vozidel MÁV-TRAKCIÓ Zrt. na konci října převzal v pořadí již šestou lokomotivu řady 480 Traxx s dosazeným zabezpečovacím systémem ETCS. Současně se přesunou původní vlakové zabezpečovače typu Indusi do samostatné nově zbudované skříňky. Dosazení probíhá v Dunakeszi v závodě společnosti Bombardier MÁV Kft. Podle plánů do konce letošního roku stihnou vybavit systémem ETCS 22 lokomotiv Traxx.

RUSKO

Nákup 675 lokomotiv posvětil prezident

V polovině listopadu byla u příležitosti setkání německé kancléřky Angely Merkelové a ruského prezidenta Vladimira Putina v Moskvě podepsána předběžná smlouva o objednávce 675 elektrických nákladních lokomotiv. Objednatelem jsou Ruské železnice, dodávajícím společnost Ural Locomotives, na které se podílejí Siemens a Sinara Transport Machines. Závazné objednávky mají být uzavřeny nejpozději v roce 2014, dodávky samotných lokomotiv proběhnou v letech 2016–20.

ČÍNA

Zahájili provoz na další vysokorychlostní trati

Vysokorychlostní trať Bengbu – Hefei, která je dlouhá 132 km, byla uvedena do provozu 16. října. Jízda zde nyní trvá 38 minut, tj. o více než hodinu méně než konvenčním vlakem, a přímá jízda z Pekingu do Hefei se zkrátila z 9 h na 3 h 50 minut. Výstavba tratě začala v lednu 2009. Vlaky jsou v současné době provozovány rychlostí omezenou na 300 km/h. Zatím se provozuje šest párů vlaků denně od pondělí do čtvrtka a sedm párů denně od pátku do neděle. Do budoucna se plánuje až devět párů denně. **(PeŠŤ, gak, acri)**

Před stoletím a půl propojila
Česká západní dráha Prahu s Plzní

Mezi nejdůležitější železniční tratě v České republice patří i kolejové spojení mezi Prahou a Plzní s navazující dráhou k německé hranici ve městě Furth im Wald. O významu této dopravní stavby se naši předci přesvědčovali už od 60. let 19. století. Navíc v těchto týdnech zde finišují práce na další části koridoru.

CHLOUBA MĚSTA. Novorenesanční budova hlavního nádraží v Plzni byla slavnostně otevřena v roce 1907. FOTO **ARCHIV AUTORA**

Před 150 lety byla dokončena Česká západní dráha, první železnice spojující Bavorsko a západní Čechy s naším hlavním městem. Vyjma regionálního dne železnice a vydání jedné povedené knihy přešlo toto významné (a dokonce pěkně kulaté) výročí prakticky bez povšimnutí. Co by asi na patnáct křížků této hlavní tratě řekl někdejší ředitel Divize obchodně provozní Jaroslav Kocourek, milovník lokomotiv a fotograf, který si oblíbil vedle jiných míst nejvíc okolí Zbiroha a vrcholové stanice Kařízek? Škoda že se nemohl dožít toho, že je právě dokončována koridorová stavba Beroun – Rokycany zahájená roku 2008, tedy dva roky po jeho náhlém úmrtí. Snad by pochopil, proč nádraží ve Zbirohu muselo být v rámci napřímení trasy opuštěno a nahrazeno novou zastávkou Kařez. Určitě by ho ovšem potěšilo, že se podařilo částečně opravit vznešenou výpravní budovu hlavního nádraží v Plzni.

Pár faktů o dráze

- Délka tratě Smíchov – Furth činila 190,824 km (z toho část Plzeň – – Furth 81 km).
- Vrcholový bod se nachází v České Kubici (516,167 m n. m.), nejnižší v Praze na Smíchově (200 m n. m.)
- Zdvojkolejňování tratě probíhalo postupně: Beroun – Zdice 1904, Praha – Beroun 1908, Zdice – Plzeň 1921 až 1932, z Plzně-Jižního předměstí do Furthu je trať jednokolejná.
- Elektrizace tratě se ukutečnila v následujících etapách: Praha-Smíchov – – Beroun 1973, Plzeň – Beroun 1983 až 1987, stykové místo napájecích soustav 3 kV stejnosměrné a 25 kV střídavé se nachází v km 41,075 na širé trati za seřaďovacím nádražím Beroun.
- Současná „správcovská" hranice mezi OŘ Praha a OŘ Plzeň v rámci SŽDC se nachází v km 67,513 mezi Zbirohem a Cerhovicemi.
- Společnost BWB, která stála za vznikem tratě, provozovala i uhelnou dráhu Chrást – Stupno (cca 10 km) otevřenou 1. dubna 1863 a 40,183 km vleček.

Slavný okamžik přišel v červenci 1862

Nejen znalci drážní historie jistě mají v povědomí, že v oblasti fungovaly dvě koněspřežné dráhy: Praha – Lány a Linec – Budějovice. Podnikatelé spatřovali ve směru jihozápadně od centra Českého království zajímavý potenciál. Nejen pro ložiska uhlí u Nýřan či Radnic. Dne 5. září 1859 získali koncesi ke stavbě železnice spojující Prahu s Bavorskem přes Plzeň bratři Kleinové. Stavba prvního úseku budoucí České západní dráhy Plzeň – Skvrňany – Furth im Wald byla zahájena v květnu 1860. Dne 14. října 1861 v 8.15 vyjel z provizorního nádraží ve Skvrňanech zvláštní slavnostní třináctivozový vlak tažený strojem Pilsen ve směru na Furth, kde se trať napojila na dokončenou Bavorskou východní dráhu. Stavba na dalších úsecích pokračovala dále ku Praze. V dubnu 1862 bylo dokončeno náročné přemostění Radbuzy v Plzni. Slavnostní dokončení tratě mezi Smíchovem a Plzní připadlo na 14. července 1862. Tolik něco málo dat z nejstarší historie tratě, která dnes nese čísla 170 a 180 a jež až do zestátnění 1. ledna 1895 nesla název BWB Česká západní dráha.

Cenný zdroj fotografií

Další zajímavé údaje o BWB, či chcete-li třetím koridoru, se lze dozvědět například v úvodních dvou stranách zbrusu nové stodvacetistránkové obrazové publikace autorů M. Petra, V. Simbartla, J. Kocourka a Jiřího Maurenze „Praha Smíchov – Plzeň – Skvrňany – Furth im Wald, 150 let železniční tratě v historických fotografiích a dokumentech", kterou sestavil Miroslav Petr a vydalo nakladatelství Starý most. Její klíčovou část tvoří reprezentativní výběr fotek, které časově mapují jednotlivá místa dráhy od Smíchova až po Furth. Popisky uvozené daty dobře ukazují proměnu této významné železnice. Zvlášť v těchto měsících jsou změny nejmarkantnější – stavba třetího koridoru proměňuje řadu stanic a traťových úseků k nepoznání. Nedávno byl vyhlášen vítěz obřího pětimiliardového tendru na dvacetikilometrový úsek Plzeň – Rokycany a vzápětí další z uchazečů výsledky soutěž napadl. To nic nemění na tom, že by tato stavba doslova překreslila mapu železnic u nás. A co teprve úsek Praha – Beroun s uvažovaným desítky kilometrů dlouhým tunelem?

MARTIN NAVRÁTIL

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.
Pobočka: Praha hl. nádraží 972 241 861, provozní doba: pondělí–pátek 9.00–17.00 h

Dovolená 2013

Ve středu 12. 12. 2012 vyjde nový katalog Dovolená 2013

Jako jedna z prvních cestovních kanceláří přistupujeme k nové formě distribuce katalogu. Katalog „Dovolená 2013" již nebudeme tisknout, ale zveřejníme jej na našich internetových stránkách www.cdtravel.cz.

Těšit se můžete jak na vaše oblíbené hotely, tak i na novinky, které jsme pro vás připravili.

Více informací včetně cestovní smlouvy najdete na www.cdtravel.cz.

Itálie Novinka

Turín a citrusový festival ve francouzském Mentonu

Vlakový poznávací zájezd – na staré FIP!!!

Termín: 28. 2.–5. 3. 2013. Cena: 4 590 Kč. Cena zahrnuje: 3x ubytování, 4x místenku a služby vedoucího zájezdu. Nenechte si ujít vlakový zájezd za poznáním města Turína a jeho pamětihodností (kostel vystavěný pro tzv. Turínské plátno, barokní střed se zámkem). Odtud podnikneme výlet do francouzského městečka Menton, kde se každoročně koná známý citrusový festival.

Jaro 2013 Novinka

Dotované seniorské pobyty 55+

JARO 2013 V PRODEJI!!! Nabídka seniorských pobytů je velmi rozmanitá, rozšířili jsme ji o NOVINKY.

Vybrat si můžete z následující nabídky: Španělsko: Andalusie – Costa del Sol, Costa Tropical (novinka), Mallorca, Menorca (novinka), Itálie: Sicílie – Catania, Sicílie – Marsala (novinka), Sardinie (novinka).

Aktuální nabídku najdete na www.cdtravel.cz.

Itálie Novinka

Itálie – Exotická západní Sicílie

Vlakový poznávací zájezd – na staré FIP!!!

Termín: 18.–25. 3. 2013. Cena: 8 790 Kč. Cena zahrnuje: 3x ubytování se snídaní, 2x lehátko T4 s příplatkem k FIP (nově od roku 2012), 4x místenku a služby vedoucího zájezdu. Navštívíme Řím, Ostii a Neapol, Cefalu, antický chrám a divadlo v Segestě, město Trapani, na kole projedeme ostrov Favignana či krásné středověké městečko Erice. Zájezd je možné zkombinovat se zájezdem Za poznáním Neapolského zálivu!

Itálie

Itálie – Za poznáním Neapolského zálivu

Vlakový poznávací zájezd – na staré FIP!!! – nově s ubytováním na pevnině

Termín: 23.–29. 3. 2013. Cena: 7 990 Kč. Cena zahrnuje: 4x ubytování se snídaní, 4x místenku, autorizovaného průvodce v Pompejích, výlet na Vesuv, služby vedoucího zájezdu. Navštívíme Pompeje, zámek a zahrady v Casertě, antické chrámy v Paestu, město Sorrento nebo ostrov Capri. Zájezd je možné zkombinovat se zájezdem Exotická západní Sicílie!

Více informací na telefonním čísle 725 422 540 – Ivona Jánková.

Francie

Paříž + Versailles

6denní vlakový poznávací zájezd

Termín: 18.–23. 4. 2013. Cena: 5 290 Kč. Cena zahrnuje: 3x ubytování, 3x snídani, 4x místenku, služby vedoucího zájezdu.

Cena nezahrnuje: místní dopravu, vstupy, komplexní pojištění klienta (individuální pojištění pro cesty, pobyt a na storno zájezdu – 138 Kč), vlakovou dopravu. Při včasné koupi vlakových jízdenek cenově výhodné i pro „neželezničáře"!

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 | web: zeleznicar.cd.cz
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** GRAND PRINC MEDIA, a. s. | Registrováno Ministerstvem kultury ČR pod č. MK ČR E 6680 ze dne 4. 2. 2003 | ISSN 0322-8002

FOTO AUTOR

Vánoce po staročesku byly plné hrůzostrašných postav

Ještě před nějakými 50 až 80 lety se to u nás o Vánocích hemžilo různými postavičkami, které v přesně stanoveném čase vystupovaly z šera noci a budily respekt u dětí i dospělých. Jejich příběhy si v předvánočním čase připomínají ve skanzenu v Kouřimi, kam se dostanete lokální dráhou z Peček.

I v období socialismu chodili po našich městech a vesnicích Mikuláš s čertem a andělem. Možná ale nevíte, že adventních postav bylo mnohem víc. Pozapomenuté lidové tradice, obyčeje i jejich symboliku si můžete oživit v kouřimském skanzenu na Kolínsku. Stačí vystoupit z vlaku na konečné stanici lokální dráhy z Peček a jít asi 25 minut pěšky po zelené turistické značce.

Barbora a Mikuláš

První z adventních postav je Barbora, která chodila v předvečer svátku svaté Barbory 4. prosince. Barbory se lišily podle regionů, takže zatímco někde to byly mladé dívky v bílých šatech, v některých oblastech středočeského regionu to byly černě oděné starší ženy. Spojoval je ale vždy bíle pomoučněný obličej (nebo maska) a klepání třešňovou větvičkou na okna, čímž vyzývaly lidi k modlitbám. Muže, kteří se nemodlili, švihaly přes ruce, hodné děti obdarovávaly cukrovím. Mladé dívky v tento den řezaly třešňové větvičky (dodnes zvané „barborky“), které jim do Vánoc vykvetly. Ačkoli se věřilo, že je to symbol brzké svatby, původ zvyku je veskrze pohanský – květ v období těsně po slunovratu byl důkazem, že temnota je poražena a vrací se jaro.

Po Barborách obcházel dobře známý Mikuláš (5. prosince). Jeho tradice, která se dodržuje ve všech slovanských zemích, vychází z legendy o svatém Mikuláši, který proslul svým zbožným životem a dobročinností. Zvyk velmi zlidověl a k postavě Mikuláše, oděného do dlouhého pláště a s berlou v ruce, se později přidali ještě čert a anděl jako představitelé protikladu dobra a zla.

Ambrož a Lucie

V Kouřimi můžete také narazit na postavu Ambrože oděného v prostém hávu světce se špičatou čepicí a závojem přes obličej, který je regionální zvláštností na Kolínsku, Kutnohorsku a Podřipsku (v jiných částech republiky není známý). Ten se objevoval 7. prosince před kostelem nebo kaplí, kde rozhazoval na zem sladkosti a metlou pak vyplácel děti, které se pro ně shýbly. Ty před metlou uskakovaly, a tak zřejmě jediným jeho posláním bylo caparty obveselit cestou na mši. Oproti tomu Lucie (13. prosince) byly hodně přísné. Ženy v bílém, splývavém šatu a s obličejem zakrytým maskou (někde ve tvaru zobáku, jinde vyřezanou z řepy) působily hrůzostrašně, navíc syčely jako hadi nebo pípaly jako ptáci a s metlou v ruce kontrolovaly, jestli je uklizeno a zda je dodržován zákaz předení a draní. Pokud zjistily opak, přízi přestříhaly a peří rozfoukaly po světnici.

Strašná Perchta chtěla párat břicha a krást hračky

Jak se blížil Štědrý den, strašení nabývalo na síle. Asi nejhrůznější postavou byla Perchta nebo též Peruchta. Ta má původ v bájných, mytických postavách, které symbolizují duchy našich předků vracející se v tradicích po celém světě v tuto roční dobu na zem. Perchta kontrolovala dodržování půstu po celý advent a objevovala se nenadále – nejčastěji ve čtvrtek, kdy prý mají nečisté síly, svádějící člověka, největší moc. Koho přistihla, jak nedodržuje půst, tomu hrozila rozpáráním břicha, jeho vycpáním koudelí a zašitím režnou nití. Dětem pak hrozila, že jim sebere dárky od Mikuláše.

Nalákali jsme vás na staročeské Vánoce? Pokud ano, tak v kouřimském skanzenu mají otevřeno do konce roku každý pátek až neděli, navíc ještě 26. a 30. prosince a 6. ledna příštího roku (s tradičními koledami Tří králů). Otevírací doba je od 10 do 16 hodin a například týden před Štědrým dnem, 16. prosince, tu potkáte zlou Perchtu. Přijeďte se do skanzenu v Kouřimi přesvědčit, že adventní čas lze trávit i jinak než ve frontách v supermarketu a nakupováním zboží přes internet.

ROMAN ŠULC

O LOKÁLCE PEČKY – KOUŘIM

Jednokolejná lokální trať, označená dnes číslem 012, leží v okrese Kolín a spojuje Pečky na hlavní trati Praha – – Kolín s bývalým královským krajským městem Kouřim. Má také odbočku (dříve trať číslo 013) z Bošic do Bečvár, kde je od roku 2007 provozována pouze příležitostná nostalgická doprava. Stavba tratě byla povolena listem Františka Josefa I. ze dne 28. srpna 1880 a 15. února 1882 byla zahájena pravidelná nákladní i osobní doprava provozovaná Společností místních drah. V roce 1908 byla trať zestátněna. Měří celkem 17 kilometrů a vede na Polabí nečekaně složitým terénem o sklonu až 16 ‰. Vychází po nové přeložce zprovozněné v roce 1953 z nádraží v Pečkách v nadmořské výšce 200 metrů a brzy za městem se napojuje na původní trasu tratě. Podél říčky Výrovky se pak z Radimi vine skalnatým romantickým údolím, kde jsou přírodní rezervace Stráň u Chroustova a Stráně u splavu se vzácnými stepními společenstvy. Až do Plaňan, které leží v polovině cesty, koleje vystoupají pouze o 15 metrů, ale ve stanici Bošice překonají kótu 255 metrů nad mořem, aby pak do cílové stanice v Kouřimi klesly na konečných 240 metrů nad mořem.

KŘÍŽOVKA

G. Laub (1928–1998) – český aforista: ... (viz tajenka).

POMŮCKA: KYMA, IONON	MUŽSKÝ HLAS	OKRÁDÁNA	ČEPOVAT	DÍL / ROZPOUŠTĚTI ŽÁREM	LALOŠKA (ARCHIT.)	SLUCHOVÉ ORGÁNY	PŘESTATI FUNGOVAT	VÝMĚŠEK ÚST	STAV SPORTOVNÍHO UTKÁNÍ	SILNÉ PROVAZY	REZIGNOVANÝ SOUHLAS	MNOHÝ	ROZPOUŠTĚDLA	MĚSTO NAD JIZEROU	MĚSTO V SRN	AKADEMICKÁ ZKRATKA	SLOVENSKY KEDLUBEN	TÝKAJÍCÍ SE TYPU MONT. RODINNÉHO DOMKU	DOSÁHNOUT VÝCHOVOU
PENĚŽNÍ POUKÁZKA																			
PŘEDSTAVENÁ ŽENSKÉHO KLÁŠTERA								SAMEC PRASETE / SOUČÁST RŮŽ. OLEJE						OSAHÁNÍ / NÁSEP					
TAJENKA																			
	VINNÝ KEŘ / POTOM					VYSOKÝ KOPEC / CESTOVNÍ PRŮKAZ					PLYNNÝ UHLOVODÍK / KOLOS					ŠACHOVÝ KOEFICIENT / KUS LEDU			
KUROVITÍ PTÁCI					PANEČKU					ZNAČKA ZUBNÍ PASTY / LATINSKÁ SPOJKA					KONSTRUKCE STŘECHY / TLAK KRVE (ZKR.)				
EGYPTSKÁ BOHYNĚ VÁLKY					A SICE				TVRDÉ ČERNÉ DŘEVO					LUČNÍ POROST					
POPRAVČÍ					ZKRATKA PRO SINUS				OSTNY					SVRCHNÍK					

AUTOR PETR HAJNIŠ

POŠTA

Ke spokojenosti vozíčkářů s vlaky ČD

Na sklonku roku 2011 jsem v rámci výzkumné úlohy Teorie dopravních systémů pro Univerzitu Pardubice provedl dotazníkové šetření, kterého se účastnilo 194 vozíčkářů z celé republiky. Z průzkumu vyplynulo, že přestup mezi spoji veřejné dopravy obecně (nejen mezi vlakovými) odrazuje téměř 38 procent vozíčkářů a dalších 19 procent cestuje zásadně přímými spoji. Pro téměř 53 procent je největším problémem absence opatření pro bezbariérový přestup, tedy záležitost týkající se infrastruktury. Téměř 37 procent vozíčkářů uvedlo, že na přestupu je pro ně nejhorší nejistota návazností přípojů, což míří jednak za sestavou jízdních řádů, určení čekacích a přestupních dob, jednak za řízením provozu na místní nebo dispečerské úrovni.

Zajímavé výsledky přinesly odpovědi na otázku, které faktory ovlivňují rozhodování vozíčkářů o tom, zda využijí vlak nebo jiný způsob přepravy. Jednoznačně na prvním místě je možnost nástupu do vozidla (73 procent), následuje přístup na nástupiště a k nádraží či zastávce (58 procent). Nutnost objednání vozu vhodného pro přepravu hraje roli při rozhodování 46 procent vozíčkářů. Téměř každý třetí (30 procent) vozíčkář se rozhoduje podle toho, zda je na nádraží k dispozici bezbariérově přístupné WC. Naopak nákup jízdního dokladu nepředstavuje pro vozíčkáře zásadní problém, stejně jako chování (přístup) personálu.

A za jakých podmínek by vozíčkáři užívali vlaky častěji? Pokud by jich bylo více bezbariérových, uvedlo 80 procent vozíčkářů. To je vysoké číslo, nicméně vzhledem k masivní obnově vozidlového parku je reálné předpokládat, že v příštím průzkumu bude tento ukazatel nižší. Vozidla nám nestačí, potřebujeme také bezbariérová nástupiště, vzkazuje více než 82 procent vozíčkářů. To potvrzuje těsný vztah mezi přístupností dopravního prostředku a infrastrukturou. Pokud vás téma zaujalo, sledujte Vědeckotechnický sborník ČD, kde budou zveřejněny další výsledky.

JAROSLAV MATUŠKA

Výroční pochod v místě zrušené tratě

Při příležitosti 110. výročí zahájení železničního provozu na místní dráze Benešov – Vlašim – Dolní Kralovice se 20. října konal 3. ročník turistického pochodu po tělese zrušené dráhy z Dolních Kralovic do Trhového Štěpánova. Stovky turistů si prohlédly místa, kde dříve jezdily a zastavovaly vlaky. Tento pochod se koná jednou za deset let. Start se nacházel u mostu přes Želivku u starých Dolních Kralovic a cíl ve stanici Trhový Štěpánov. Pořadateli této zajímavé akce byly Podblanický vědeckotechnický klub železniční Benešov, TJ Sokol Dolní Kralovice, Státní okresní archiv Benešov, Povodí Vltavy (závod Dolní Vltava), obce Dolní Kralovice a Bernartice a České dráhy. Všem „velel“ historik František Kavka. Železniční provoz na úseku Trhový Štěpánov – Dolní Kralovice byl ukončen 31. května 1975.

PETRA ŘÍHOVÁ

Bývalí železničáři se setkali v Domažlicích

Nejen povídání s bývalými kolegy, ale i řada nových informací čekala v pondělí 12. listopadu na účastníky tradičního setkání železničářů, které pro své bývalé zaměstnance připravilo ZV OSŽ železniční stanice Domažlice. V prostorách Domu penzionu se sešlo více než 80 bývalých železničářů, které uvítal nově zvolený předseda OSŽ železniční stanice Domažlice Oldřich Kraus. Potěšila i přítomnost mladších nástupců, kteří na setkání také rádi chodí. Ke smutnější stránce setkání patří vždy to, že se vzpomíná na ty, kteří se těchto tradičních akcí již nemohou zúčastnit. Po malém občerstvení přispěl k dobré náladě hudebním vystoupením Milan Blažek. Kdo chtěl, mohl si i zazpívat. Poděkování za zdařilou akci patří též paní ředitelce a personálu penzionu. Snažili se i mladí učni, kteří měli v rámci praxe na starosti obsluhu hostů. Mezi bývalými kolegy jistě mnozí omládli a zapomněli na běžné denní starosti.

JAN VYDRA

Dopisy jsou redakčně upraveny a kráceny.

Dostupné pouze v tištěné podobě

RARITA MĚSTA. Pro obyvatele Wuppertalu je cestování nad zemí běžnou součástí jejich dne. Po jednokolejnicové dráze, která využívá mostní konstrukce, se dostanou až 13 km daleko. FOTO AUTOR (2x)

Levitující dráha ve Wuppertalu
překonává silniční provoz vzduchem

Německá spolková země Severní Porýní-Vestfálsko je opravdovým rájem pro milovníky kolejové dopravy. To se týká vysokorychlostní i regionální železnice, ale i místního provozu ve velkých městech, především metra a tramvají. Mezi nejpikantnější lahůdky patří i visutá dráha Schwebebahn ve Wuppertalu, která fakticky vznikla dříve než samotné město.

Severní Porýní-Vestfálsko je nejlidnatější německou spolkovou zemí. Oblast o rozloze jen něco málo přes 34 tisíc km² – menší než Čechy, ale větší než Morava – obývá asi 18 milionů obyvatel. Hustě osídlení zde v minulosti vznikło i kvůli prudkému rozvoji průmyslové výroby v blízkosti velkých řek i díky bohatým nalezištím uhlí. Oblast tak byla známá jeho těžbou, hutní a strojírenskou výrobou, ale sídlily zde také textilky nebo dodnes fungující farmaceutické společnosti.

Je libo rychlovlak nebo osobák?

Všechny tyto okolnosti stojí za vznikem velmi husté železniční sítě zahrnující hlavní železniční tahy, ale také vedlejší trasě vedené místy v romantické krajině nebo mnohdy i vleček do průmyslových závodů, dolů a překladišť. Různorodost drážního provozu a liberalizace nákladní i osobní dopravy nabízejí železničnímu fanouškovi na poměrně malém prostoru vidět nejrůznější vozidla a dopravce přímo v akci. Jen v případě vysokorychlostních vlaků zde jezdí například jednotky ICEr, ICE3, KE-T a rychlovlaky Thalys. O rozmanitosti regionálních vlaků určitě nemusíte pochybovat.

Přímo ve městech vyrostly tramvajové a trolejbusové dráhy. V Kolíně nad Rýnem a Bonnu spojuje městská dráha prvky tramvaje i metra a navíc je mezi oběma městy propojena jako meziměstská dráha. A existuje tu ještě několik dalších lahůdek, například zubačka na bonnský Drachenfels (Drací skálu) čnící nad Rýnem nebo dráha Skytrain na letišti v Düsseldorfu.

Schwebebahn na jednokolejnicové dráze

Naše cesta do tohoto regionu vedla především za jinou unikátní dráhou ve Wuppertalu. Toto město dostalo pojmenování po řičce Wupper. Přestože místní osídlení sahá stovky let před narození Krista a první zmínky o městech na území dnešního Wuppertalu se datují až do

Do této řeky spadla v roce 1950 slonice Tuffi, která se lekla novinářů.

Hustý provoz na silnicích není pro Schwebebahn překážkou.

nad říčkou Wupper, na několika místech kříží čtyřventované křižovatky a na západním okraji města v části zvané Vohwinkel směřuje nad místní úzkou ulicí v úrovni bytů v 1. patře. Na konečné stanici je také umístěné depo a dílny s několika unikátními výtvarkami. Jde vlastně o posuvnou mostní konstrukci, která vede vlak buď na vratnou smyčku, nebo přímo do depa.

Příští léto oslaví 110 let provozu

Schwebebahn je vlastně starší než samotné město Wuppertal. Stavba visuté dráhy začala už v létě 1898 a na jaře 1901 se s ní mohli svézt první obyvatelé i návštěvníci údolí. Celá dráha o délce 13,3 kilometru byla uvedena do provozu v létě 1903. Za více než století provozu prošla dráha různými modernizacemi a na několika místech se přizpůsobila rozvoji moderní infrastruktury. Dálnici A46 a několik křižovatek překonává díky novým konstrukcím, které nahradily původní ocelové brány držící mostní konstrukci a samotnou jízdní dráhu. Největší z nich byla vybudována v roce 1966 při přestavbě v okolí Alten Marks v části Barmen. Původní 40 tun těžká konstrukce tam byla nahrazena novou 1 650 tun těžkou se dvěma pylony ve tvaru H s výškou 38 metrů. Díky tomu bylo možné ve více než stometrové délce odstranit běžné podpůrné pilíře.

Na dráze vyrostlo i několik moderních objektů zastávek a původní jsou v současnosti renovány v historickém secesním stylu. Za století provozu prošel obnovou i vozidlový park. Dnes jezdí na dráze třičlánkové vozy GTW 72 z roku 1972, ale už se připravuje jejich náhrada. Nové vlaky od společnosti Vossloh mají podle současných plánů vyjet v roce 2014. Levitující visutá dráha Schwebebahn disponuje také stoletými historickými vozy (tzv. Kaiserwagen), které se užívají především pro nostalgické projížďky.

PETR ŠTAMLAUSKÝ

POZOR NA VÝŠKU. Řidiči autobusů i nákladních automobilů musí dávat pozor, aby jejich vozidlo nezasahovalo do prostoru, kudy jezdí lanová dráha.

11. století, ještě před sto lety byste toto město na žádné mapě nenašli. Vznikło spojením několika samostatných vedle sebe ležících měst až v roce 1929 a od roku 1930 nese současné pojmenování. Mimochodem tu najdete nejstarší německou zoo s pěti tisíci zvířaty, narodila se zde ikona mezinárodního dělnického hnutí Bedřich Engels a s městem je spojen i vynález aspirinu. Asi každý fanoušek kolejové dopravy ale zřejmě tuší, že naše cesta vedla hlavně za neobvyklou „levitující" dráhou, správně po řeku visutou dráhou – Schwebebahnem.

Slovese schweben znamená v německém levitovat, ale tato dráha přirozeně není kouzelná ani jí nepřevozuje žádný iluzionista. Je zavěšena na jednokolejnicové dráze umístěné na soustavě mostních konstrukcí a nástrahy hustého městského provozu ve stísněném údolí překonává nad ním. Většina trasy vede přímo

Jak cirkusová slonice Tuffi vypadla za jízdy do řeky

Schwebebahn potkalo i několik nehod, například kolize s pozemními vozidly. Rozhodně nejkurióznější nehodou bylo vypadnutí slonice Tuffi z jedoucího vlaku visuté dráhy. V roce 1950 v rámci propagace cirkusu Althoff při jeho návštěvě města procházelo ulicemi i slůně Tuffi. Ve městě s neobvyklou dopravou padl nápad cestovat Schwebebahnem a k realizaci nebylo daleko. Ale mladá sloní dáma, znekloněná blesky fotografů, neznámým prostředím a především neobvyklým houpáním vozu zavěšeného na jednokolejnicové dráze, měla najednou jiný názor: rozbila okna a sólnu vozu a za jízdy vyskočila. Ale nebojte se – pád z 12 metrů do řeky Wupper naštěstí přežila bez vážnějších zranění.

Předplaťte si čtrnáctideník
Železničář
na telefonu 972 233 090