



FOTO VÁCLAV RUBEŠ

Desiro v našich službách nově na sedmnácti spojích ČD

Na první dubnový den připravily České dráhy pro zákazníky jedoucí z Děčína do Šluknovského výběžku malé překvapení. Místo známé Regionovy je očekávala jednotka Siemens Desiro. A nejednalo se o aprílový žert, protože dvě jednotky jsou jako spoje ČD nasazovány do Lužických hor a Šluknovského výběžku pravidelně.

Klimatizace, nízkopodlažní nástup všemi dveřmi a příjemné jízdní vlastnosti díky podvozkové koncepci. To všechno jsou známé devízy jednotek, které už několik let využívá řada velkých i malých dopravců – mimo jiné sousední Deutsche Bahn. A právě od největšího německého dopravce mají České dráhy zapůjčené jednotky Desiro, které se v dubnu poprvé rozjely na čistě vnitrostátních spojkách spojujících Děčín s Rumburkem, Šluknovem a Dolní Poustevnou přes Lužické hory na tratích 081 a 083. Jednotky Desiro jsou nasazovány na spoje ČD již od roku 2000, kdy se poprvé objevily v Karlovarském kraji na přeshraničních regionálních vlacích.

Náš kraj, náš zákazník

Na svou premiérovou jízdu z Děčína do Dolní Poustevny a zpět vyrazilo Desiro již v pondělí 19. března, a to jako plánovaná náhrada za Regionovu. Pravidelně zde ale jezdí od 1. dubna. „Přívodní tři

KDE ČESKÉ DRÁHY NASAZUJÍ DESIRA

ÚSTECKÝ KRAJ

Trať 081 Děčín – Rumburk
Trať 083 Rumburk – Dolní Poustevna
Trať 098 Děčín – Dolní Žleb (– Bad Schandau)
Trať 137 Chomutov – Vejprty

KARLOVARSKÝ KRAJ

Trať 142 Karlovy Vary – Potůčky
Trať 147 Františkovy Lázně – Bad Brambach
Trať 148 Cheb – Františkovy Lázně
Trať 170 Mariánské Lázně – Cheb
Trať 179 Cheb – Schirnding



Na tratích 081 a 083 jezdí Desiro od 1. dubna 2012. ČD a DB také nasazují tyto jednotky na spoje Dráždany – Litoměřice (v sezoně) a trať 089 (bez garance).

Desira, která od prosince 2010 jezdí mezi Děčínem a Německem, byla posílena o další zapůjčené od DB Regio. Jejich oběh je zpracován jak pro nasazení na stávající spoje do Bad Schandau, tak i no-

vě do Dolní Poustevny,“ říká Daniel Jareš, ředitel KCOD Ústí nad Labem.

Podmínkou německého partnera bylo, aby každá jednotka alespoň jednou denně odvezla spoj v přeshraniční dopravě.

Proto se všechna čtyři Desira (dvě na vlacích Děčín – Bad Schandau a dvě Děčín – Dolní Poustevna) musí ve svých výkonech prostrídat. Ačkoli jednotky Desiro obslouží nově dalších 17 spojů mezi Děčínem, Rumburkem a Dolní Poustevnou, s využitím Regionov se tu stále počítá. „Každé Desiro se musí podrobit provoznímu ošetření u majitele v Německu, a to je naplánováno na sobotu. Z tohoto důvodu bude první víkendový den kromě dvou spojů i nadále nasazována řada 814,“ vysvětluje Daniel Jareš.

S výsledkem je objednatel regionální dopravy spokojen. Smlouva s Ústeckým krajem ukládá Českým drahám nasazení moderních nízkopodlažních vozidel s klimatizací v počtu čtyř kusů. A to se splnit podařilo. Výběr tratí koresponduje se snahou Ústeckého kraje nabídnout cestujícím pohodlné jednotky na vytíženějších tazích v regionální dopravě. Kromě odpovídající úrovně pohodlí jednotka Desiro navíc poskytuje lepší

výkon než Regionova, která u krajských objednatelů ztrácí popularitu kvůli vyšší hlučnosti.

Čekání na polská vozidla

„V našem kraji Regionovy na některých tratích sice akceptujeme, jinde bychom v budoucnu rádi viděli spíše více podobných vozidel jako Desiro. Výhledově například na trati z České Lípy přes Lovosice a Louny do Postoloprta,“ říká Jakub Jeřábek z oddělení dopravní obslužnosti Ústeckého kraje. Faktem je, že trať stoupající z labského údolí do Lužických hor je pro Regionovy – zejména na podzim – na hranici jejich adhezních možností. Podvozková koncepce i vyšší výkon Desira se pozitivně projevil již při první jízdě: německá jednotka zvládla jízdní dobu s pouhými 50 procenty poměrného tahu. Podobné vlastnosti by měly nabídnout i polské jednotky Link. Ty by měly do vozby na této trati zasáhnout pravděpodobně za dva roky. **VÁCLAV RUBEŠ**

Vlak štěstí a naděje poosmé přiveze dětem radost

Stejně jako v přechozích letech podporují České dráhy se společností Siemens charitativní projekt Vlak štěstí a naděje. Od 2. dubna do konce května probíhá na www.vlakstesti.cz dražba obrázků, které nakreslily děti z dětských domovů. Vyvolávací cena je vždy 300 korun, minimální příhoz 50 korun. Dražba každého díla trvá sedm dní, nový majitel získá obrázek poštou. Získané finanční prostředky z aukce pu-

tují na bankovní účet dětského domova, odkud pochází malíř vydraženého díla.

Novinkou pro letošní rok je možnost získat pozvání na zajímavý výlet organizovaný Českými drahami, a to nejen pro autory vítězných kreseb a jejich dětský domov, ale i pro úspěšné dražitele. Jedná se o výlety na Národní den železnice 29. září, do Muzea ČD v Lužné u Rakovníka nebo z Českých Budějovic do Netolic na dostihy. **(tis)**

Členové davisupového týmu vystavili trofeje

V neděli 1. dubna se od 11.30 hodin konala v prostorách ČD centra na pražském hlavním nádraží autogramiáda českého davisupového týmu. Podpisy rozdávali Tomáš Berdych, František Čermák, Lukáš Rosol a Martin Navrátil. Současně zde byla otevřena výstava tenisových trofejí. Cestující mohou vidět do 22. dubna např. wimbledonský vítězný talíř Petry Kvitové a „mísu“ za titul týmu ve Fed Cupu. Tomáš Berdych zapůjčil mimo jiné stříbrný talíř za finále dvouhry ve Wimbledonu 2010. **(rub)**



Tenisté se podepisovali fanouškům i cestujícím. FOTO JAN CAKL



Na vzácné ceny se můžete podívat zdarma do 22. dubna. FOTO VÁCLAV RUBEŠ

Rozhovor s ministrem Pavlem Dobešem

Které železniční stavby jsou pro šéfa rezortu prioritní? Přijedeme o peníze z evropských fondů?

STRANA 3

Syslové se zabydlují v Čechách i na Moravě

Ptali jsme se strojvedoucích na jejich zkušenosti s řidičími vozy řady Břhpvee295 v provozu.

STRANA 5

Moderní lokomotivy, které nesmějí za hranice

Škodoväcké třiřtaosmdesátky stále čekají na povolení od certifikačního řřadu v Německu.

STRANA 8

Velikonoční soutěž pro chytré hlavy

Poznejte čtrnřt turisticky atraktivních míst naší republiky na fotografiích.

VNITŘNÍ DVOUSTRANA 6–7



NABÍZÍME

Festival otevřených sklepů v Podluží

Jarní Festival otevřených sklepů Jaro na Podluží proběhne o víkendu 14. a 15. dubna jako akce pro všechny, kteří mají rádi dobrá vína, přátelskou atmosféru, ale také zážitky gurmánské a kulturní. V sobotu se sklepy otevrou v 10 a uzavrou ve 21 hodin. V neděli bude festival pokračovat od 10 do 15 hodin. Vstupenky na akci lze koupit v čekárně stanice Moravská Nová Ves. Po předložení jízdenky Českých drah získají návštěvníci slevu 20 procent v rámci programu ČD Bonus. Jízdenka musí mít jako cílovou stanici uvedeno Moravská Nová Ves a platit do 14. nebo 15. dubna. Vstupenky se v čekárně prodávají v sobotu od 8 do 15 hodin, v neděli od 10 do 12 hodin.

Plejáda známých i méně známých vinařů se představí přímo ve sklepech a sklepních uličkách vinařských obcí Moravská Nová Ves, Prušánky, Hrušky a Poddvorov. Vedle Ryzlinku rýnského, Rulandského bílého a šedého a Frankovky je region proslulý odrůdou Cabernet Moravia, který vyšlechtil místní vinař a šlechtitel Lubomír Glos. Milovníkům těchto vín se festivalem otevírá možnost ochutnat úžasná vína ze sklizně roku 2011. V programu festivalu opět nebude chybět delikátní gurmánské menu s místními víny, servírované nejlepšími kuchaři v místních restauracích i přímo ve sklepech. Další informace na www.otevrenesklepy.cz. (mt)

KAM JET

Modulové kolejiště v pražských Bubnech

Klub železničních modelářů Praha-Bubny vás zve na výstavu modulového kolejiště v měřítku H0/H0e (1 : 87). Výstava se koná v prostorách Národního zemědělského muzea v Kostelní 44 v Praze 7. Na akci můžete vyrazit ve dnech 18. až 22. dubna vždy od 9 do 17 hodin. Podrobnější informace získáte na stránkách www.modulari-bubny.cz nebo www.nzm.cz.

Město na kole nabídne adrenalinovou show

Od pátku 20. do neděle 22. dubna se na náplavce Rašínova nábřeží v Praze uskuteční festival kol i koleček Město na kole. Třídenní pro-



gram nabídne zejména mistrovství ČR v minirampě, adrenalinové exhibice nejlepších domácích jezdců, zápas v kolové, dětskou dráhu, cyklistickou akrobacii a další. Ojedinelá U-rampa bude umístěna přímo na hladinu Vltavy. Mezi hlavní partnery akce patří i společnost České dráhy. Přesný program najdete na stránkách www.mestonakole.cz. (red)



TESTOVACÍ JÍZDY. Ve druhé polovině března se cestující na jihu Čech mohli svézt v devíti spojích, které v řádném grafikonu nenajdete.

ILUSTRAČNÍ FOTO MICHAL MÁLEK

Na jihu Čech se dva týdny vozili ve vlacích na zkoušku

Jihočeši si ve druhé polovině března vyzkoušeli některé regionální vlakové spoje, které buď v jízdním řádu zatím chyběly, nebo byly před dávnými lety bez náhrady zrušeny. Dopravce i kraj si tak ověřují, zda je mezi veřejností o jejich zavedení zájem. Získané poznatky budou zohledněny ještě na jaře při přípravě na změnu grafikonu.



Část osobních vlaků ve zkušebním provozu končila v Dívčicích. FOTO AUTOR

Aktuální jízdní řád se bude výrazně měnit pouze jednou: 12. června. V těchto týdnech proto probíhají jednání o úpravách již zavedených spojů, ale rovněž o možném zavedení spojů dalších. To je i případ jižních Čech, kde KČOD České Budějovice z iniciativy vedení kraje zorganizovalo mezi 19. a 30. březnem mimořádné spoje na zkoušku. České dráhy i krajská samospráva totiž chtějí vědět, zda je mezi cestujícími poptávka po regionálních vlacích, které v tuto chvíli chybějí. Některé už v minulosti jezdily, jiné by byly úplnou novinkou.

Spoje pro školní a dělnické časy „Na území Jihočeského kraje jsme dosud takový test zavádění nových vlaků nezkoušeli. Loni jsme pouze testovali na trati Dívčice – Netolice, kde byla před nějakou dobou zastavena pravidelná osobní doprava, za soukromé finanční prostředky jeden vlakový spoj, jehož vozbu zabezpečili zaměstnanci Českých drah. Březnové vlaky na zkoušku plně uhradí Jihočeský kraj,“ vysvětluje ředitel KČOD České Budějovice Jiří Kafka.

Mimořádné spoje jezdily z Českých Budějovic do Vyššího Brodu kláštera nebo Dívčic a Číčenic. Stranou nezůstal ani málo obsluhovaný úsek Strakonice – Horažďovice předměstí. Všechny spoje byly nasazeny pouze v pracovní dny, a to v ranní nebo odpolední špičce. Část jezdila pouze mezi 21. a 30. březnem, další jen mezi 23. a 30. březnem, jiné skončily už 27. března. V celkem devíti zkušebních osobních vlacích platily běžné tarify ČD.

„Jednalo se o vlaky v takzvaných školních a dělnických časech. Bylo by velmi

riskantní tyto spoje ihned provozovat, protože nejsou v praxi vyzkoušené. Po dohodě s krajem a obcemi jsme proto přistoupili ke zkušebnímu provozu. Pokud zjistíme po analýze počtu přepravených osob zvýšený zájem o tyto spoje, zavedeme je. Cestujícím jsme rozdávali i dotazníky, které také vyhodnotíme. Předpokládám, že některý z těchto vlaků se objeví už červnu, tedy od změny jízdního řádu,“ říká Pavel Kosmata z českobudějovického KČOD.

Zatím v běžných vozech...

Jeden z vlaků, který byl podroben průzkumu, odjížděl z jihočeské metropole v 15.04 h do Vyššího Brodu kláštera. V celé trase ho zabezpečovala částečně nízkopodlažní Regionova. Naopak klasická souprava vezla zájemce po třetí hodině odpolední do Zlivy a Dívčic. „Velké naděje vkládáme do zcela nových čtyř regionálních spojení ze Strakonice do Horažďovic předměstí, kde dnes až na jeden spoj místní doprava neexistuje. Na tomto úseku jela Regionova ze Sušice do Strakonice a také spěšný vlak sestavený z běžných, nebo chcete-li klasických vozů.

Ten svojí jízdu začínal v Plzni a končil ve Strakonici. Po spěšném vlaku mezi Plzní a Strakonice se volá již delší dobu, takže tento spoj by mohl být velmi úspěšný,“ vysvětluje Pavel Kosmata.

...od září už v RegioPanterech

V Jihočeském kraji se ale nepřipravují jen na další spoje, ale i na nová vozidla. „Ještě letos v září počítáme s nasazením první dvousystémové elektrické jednotky RegioPanter řady 650. Ta má jezdit na lince Strakonice – České Budějovice – České Velenice. V současné době jednáme s vedením Jihočeského kraje, aby se další tři RegioPantery dostaly i na stěžejní železniční trať České Budějovice – Tábor. Tím by byly naše dvě páteřní tratě v kraji pokryty alespoň částečně těmito moderními klimatizovanými jednotkami v nízkopodlažním provedení. I když počet nových vlaků neodpovídá našim skutečným potřebám, neboť vozidlový park regionálních vlaků je poměrně zastaralý, jde určitě o krok vpřed a také o určitý příslib do budoucnosti,“ doplňuje ředitel KČOD Jiří Kafka.

MARTIN HARÁK

Pohádkový král zamířil s Kafemlejnkem do Netolic

Desátý ročník jihočeského pohádkového dne zahájil v pátek 16. března režisér Zdeněk Troška. Ve slušivém kostýmu vypadal jako skutečný pohádkový král. Na pouť z Českých Budějovic do Netolic přes Dívčice se kromě Zdeňka Trošky vydaly i davy zvědavých cestujících a zástupci KČOD České Budějovice.

Mocnář a jeho družina

Během jízdy probíhal v parním vlaku, vedeném lokomotivou řady 310 Kafemlejnkem, program v podobě Pohádkové akademie. Punc výjimečnosti akce dodávala přítomnost známého kreslíře Jaroslava Kerlese, který snad jako jediný na světě doveďe kreslit pohádkové logotypy. „Dotazy na Pohádkovou akademii vám zodpoví můj kancléř nebo komoří,“ říká rozařfáně a s grácií Zdeněk Troška, který od roku 2002 vykonává „funkci“ pohádkového krále. Sironií potom dodá-

vá: „Já jsem vlastně jen figurkou, poslouchám pokyny komořího, komu mám zamávat, co mám udělat, na koho se usmát, s kým se vyfotografovat. Prostě dodržuji královský protokol,“ směje se. „Role pohádkového krále jsem se zhostil hlavně proto, že mám rád děti. Každý ročník je ale vyčerpávající. Na první pohled vše vypadá zábavně, ale jde o celodenní kolotoč, kde se třeba dvě hodiny v jednom kuse jenom podepisujete. Nemáte pak na nic čas, ani na jídlo. Ale když vidím radost dětí i dospělých, je to obrovská satisfakce. Vždyť řada lidí si na tuhle akci vzala dovolenou, přijela z velké dálky, dokonce si přinesla kostým. Ty přece nemůžu zklamat,“ říká s úsměvem a pochopením Zdeněk Troška.

Pátek byl dobrou volbou

Pohádkový vlak, který vypravily České dráhy, praskal ve švech. A to navzdory tomu, že byl pátek, tedy všední den. Pů-



KRÁL PŘICHÁZÍ. Režisér Zdeněk Troška pózuje u parní lokomotivy Kafemlejnku, která vedla pohádkový vlak z Českých Budějovic do Netolic. FOTO AUTOR

vodně měla jet třívozová souprava, zájem veřejnosti byl ale tak velký, že nakonec jelo pět vozů s diesellovým postrkem na konci soupravy. „I tak jsme bohužel museli odmítnout desítky zájemců. Páteční termín byl ovšem dobrou volbou. Nahrály tomu jarní prázdniny a navíc o víkendu bychom návaly lidí asi nezvládli. Také jsme se přizpůsobili časovým možnostem Zdeňka Trošky,“ vysvětluje Pavel Kosmata z KČOD České Budějovice.

A jaký je hlavní smysl Pohádkového vlaku? Podle organizátorů chtějí ČD ukázat veselou a neformální tvář. „Když se dětem bude akce líbit, stanou se v dospělosti třeba stálými zákazníky. Snažíme se propagovat regionální dopravu všemi možnými způsoby. Proto hledáme partnery z oblasti cestovního ruchu a showbizny, jakým byl třeba režisér Zdeněk Troška. U něj navíc máme výhodu, že je to jihočeský rodák,“ dodává Pavel Kosmata. MARTIN HARÁK

Evropské projekty zatím platíme z národních zdrojů

Evropská unie pozastavila proplácení finanční pomoci přes české operační programy, ale dopravní stavby pokračují dál. Šéf ministerstva dopravy už plánuje, jaké budou naše priority pro následující evropskou sedmiletku 2014–20. Mezi ně patří i výstavba koridoru z Prahy do Berouna. Příznivce nostalgie ale asi nepotěší obhajoba zvyšování poplatku na tratích s nepravidelným provozem.

Loni v červenci usedl Pavel Dobeš do horkého křesla ministra dopravy. Letos v lednu oslavil své třicáté narozeniny. Den před naším setkáním ho čekalo náročné jednání se zástupci zemí Visegrádské skupiny a Evropské komise, které se týkalo i revize politiky transevropských dopravních sítí. A večer už musel být přítomen dalšímu pokusu opozice vyslovit v Poslanecké sněmovně vládě nedůvěru. Z práce tak odcházel v půl desáté večer. Druhý den dopoledne byl už však připravený poskytnout nám rozhovor.

Média nyní hodně řeší pozastavení plateb Evropské unie do České republiky. Jaký to bude mít vliv na stavby v dopravě?

Máme pozastavené certifikace Operačního programu Doprava někdy od dubna loňského roku. Toto pozastavení jsme iniciovali sami, nejde tedy o současné pozastavení ze strany Evropské komise. Co to pro nás znamená? Je to složitější s ohledem na to, že jsme letos v dubnu chtěli požádat o certifikaci první finanční tranše – tedy čerpání dohodnuté částky nebo její části – na železničních stavbách ve výši 17,2 miliardy korun. To teď minimálně do června nemůžeme.

Co se týká konkrétních staveb, současná alokace na sedmileté období je 145 miliard korun. V tuto chvíli máme kolem 122 miliard v projektech, které jsou připravené a ze strany Evropské komise schválené. To znamená, že je ještě třeba, abychom si nechali schválit kolem 20 miliard. Z národních zdrojů je na stavbách zálohově předplaceno asi 90 miliard korun. Proces se tedy nezastavil, ale musíme se nyní dostat do fáze, abychom měli certifikováno všechno, co je z národních zdrojů předfinancováno. Evropská komise nám zatím poslala kolem 37 miliard a již kolem 24 miliard je certifikováno. Pro ministerstvo dopravy je důležitá až ta částka, která je certifikována.

Klíčovým podkladem pro čerpání prostředků z EU od roku 2014 jsou tzv. Dopravní sektorové strategie. Co od nich očekáváte?

Dokument má být hlavním podkladem při jednání s Evropskou komisí o tom, co chceme zařadit do sedmiletého finančního plánu. Je dokonce nutnou podmínkou toho, abychom mohli čerpat finanční prostředky. A s ohledem na to, jaká je výše současného rozpočtu rezortu dopravy, bude se asi jednat o 80 až 90 procent rozpočtů staveb. Celý proces přípravy tohoto koncepčního dokumentu je od začátku konzultován se zástupci Evropské



FOTO MD ČR

PAVEL DOBEŠ

Narodil se roku 1982 v Praze, absolvoval pražské gymnázium Voděradská, rok na studiích strávil v USA. Vystudoval obor Evropská studia na Fakultě sociálních věd Univerzity Karlovy. Pracoval pro společnost Deloitte, později jako projektový manažer při zpracování žádostí o granty ze strukturálních fondů EU a státních fondů. V letech 2007–2010 vykonával funkci zástupce ředitelky Pražského domu v Bruselu.

Mimo jiné úspěšně vyjednal přesun zastoupení agentury pro satelitní navigační systém Galileo do České republiky. V roce 2010 se stal kandidátem strany Věci veřejné na pražského primátora. Od roku 2011 zasedá v dozorčí radě státní společnosti Český Aero-holding. Od 1. července 2011 je ministrem dopravy. Je ženatý a má tříletou dceru, mluví anglicky a francouzsky.

komise a agentury Jaspers při Evropské investiční bance.

Jaké jsou tedy z pohledu sektorových strategií vaše priority?

Co se týče železnice, tam pokračuje debata ohledně výstavby koridorů. Určitě budeme muset dál řešit problematiku propojení zejména směrem na Plzeň,

kde dnes chybí část mezi pražským Smíchovem a Berounem. Vedeme debatu o 9. evropském železničním koridoru mezi Břeclaví a Přerovem a dále na sever. Evropská komise vidí pozitivně vysokorychlostní trať Praha – Dráždany. Zde jsme již jednali s německým ministrem Peterem Ramsauerem o přeshraničním úseku Dráždany – Ústí nad Labem kvůli jejich spolkovému plánu rozvoje.

U silničních staveb je hlavní prioritou R35, propojení Pardubic a Olomouce. Připravili jsme PPP projekt na úsek dálnice D3 v Jihočeském kraji a komunikaci R3 na státní hranici. Určitě je pro nás také prioritou dostavba D8 na státní hranici s Německem a propojení mezi Brnem

a Vídní pomocí komunikace R52 přes Mikulov, což je pro nás důležité s ohledem na dohodu s Rakouskem.

A v letecké a vodní dopravě?

Diskutujeme o rozvoji regionálních letišť. V průběhu letních prázdnin chceme dokončit celou část přestavby budovy agentury Galileo v Praze, abychom dostáli závazku vůči agentuře GSA. U vodní dopravy probíhá letos proces posuzování vlivu na životní prostředí, tzv. EIA, u dvou plavebních stupňů na Labi. Pro nás je prioritní plavební stupeň Děčín, bez kterého bychom vytvořili úzké hrdlo a veškeré předchozí investice a předchozí jezy by samy o sobě nebyly využity efektivně. Pokud vše do konce roku dobře dopadne, chceme rozeběhnout přípravné práce, abychom v letech 2014–20 mohli toto dílo dodělat. Máme i ujištění od Evropské komise, že Labe vlastně až pod Mělník bude v páteřní síti.

Zde ale narazíte na námitky ekologů. Jak vyvrátíte jejich argument, že Labe je na německé straně po řadu dní nesplavné? A že je to poměrně velká investice v poměru k objemu zboží převáženého lodní dopravou?

Diskutuje se o tom na obou stranách hranice. Nicméně pro nás je prioritní zabývat se problematikou plavebního stupně Děčín. Máme ujištění kancléřky Angely Merkelové, že Německo má zájem na tom, aby tato vodní cesta byla splavná. Němci nám slíbili zajistit plavební hloubku 1,6 metru po 345 dní v roce. Samozřejmě počkáme, jakým způsobem proběhne řízení EIA. Ale německý úsek Labe je součástí páteřní sítě. Navíc podle mírové dohody ve Versailles má mít Československo, dnes tedy Česká republika, zajištěnou cestu k moři, tedy k těm územím v Hamburku, která jsou v majetku nebo v pronájmu našeho státu. Proto se domnívám, že Němci své slovo splní.

Ještě zpět k železniční. Jak hodnotíte rozhodnutí ŠZDC zvýšit poplatek za dopravní cestu, především u tratí, kde je pouze sezonní provoz?

Pokud se budeme bavit seriózně, kolik to reálně stojí a kolik to přináší na poplatek, tak velmi rychle zjistíme, že náklady ŠZDC zásadně převyšují výnosy na těchto tratích. I když tam projede jen jednou za čas lokomotiva, ta trať se musí ze zákona udržovat. Domnívám se, že stát v tuto chvíli opravdu nemá tolik finančních prostředků na to, aby si mohl dovolit nechat provozovat turistické dráhy za takovou cenu, na niž se v podstatě jen velmi málo podílí ten, kdo chce na cestovním ruchu vydělat. Logickým výústěním je navýšení ceny. Jedná se o politické rozhodnutí. Pokud je dnes ze strany státu tlak na snižování nákladů, prostě někde ty peníze hledat musíme. Myslím, že je daleko důležitější udržet dopravu regionální a dálkovou než turistickou.

MARTIN NAVRÁTIL

HLEDÁME

Ředitel kanceláře sekce pro správu majetku

České dráhy hledají zaměstnance na pozici ředitel kanceláře sekce pro správu majetku. Místo práce je na Generálním ředitelství ČD v Praze.

Požadavky:

- vysoká škola stavebního, ekonomického, právního nebo dopravního směru,
- 10 let na pozici organizačního charakteru, z toho min. 5 let na železnici,
- min. dva roky řízení kolektivu,
- odpovídající vystupování a jednání, dobré komunikační dovednosti,
- schopnost týmové spolupráce a řízení kolektivu včetně jeho motivace,
- koncepční myšlení,
- organizační schopnosti a efektivní využívání času,
- strategický přístup, vyjednávací dovednosti, efektivní komunikace,
- osobní integrita, preciznost, zaměření na výkon,
- aktivní znalost jednoho světového jazyka (nejlépe NJ nebo AJ),
- trestní bezúhonnost,
- znalost legislativy na úrovni právního minima výhodou (obchodní zákoník, zákon o veřejných zakázkách),
- praxe v oblasti řízení projektů, procesů, veřejných zakázek.

Zaměstnanec bude zajišťovat a organizačně podporovat chod kanceláře výkonného ředitele. Náplní jeho práce bude i koordinace a komunikace s ředitelem sekce a ostatními útvary GR ČD a koordinace podkladů pro výkonného ředitele sekce pro správu majetku. Termín nástupu je 1. květen 2012. Strukturovaný životopis a motivační dopis zasílejte do 13. dubna v elektronické podobě na adresu kristova@gr.cd.cz.

(pers)

KRÁTCE

Rozdávali jsme dárky podle štěstí

Od pátku 30. března do neděle 1. dubna měly České dráhy stánek na veletrhu FOR BIKES v pražských Letňanech. Pracovníci ČD zde prezentovali výhody cykloplýžoven na nádražích a přepravy kol ve vlacích.



Každý návštěvník veletrhu dostal hned u vchodu speciální „jízdenku“, kterou mu u stánku ČD procvakla hosteska v kostýmu průvodčí. Potom si mohl zatočit na kole štěstí a vyhrát dárek v podobě např. cyklohlahve, sady na opravu duší, polštářku nebo Elfíkových omalovávek.

(rub)

Zemský svaz FISAIC ČD vyhodnocoval loňské akce

Členové Zemského svazu FISAIC Českých drah hodnotili své národní i mezinárodní akce, které proběhly v roce 2011. V rámci svazu pracuje několik tematicky zaměřených skupin, z toho nejdéle aktivními jsou esperantisté a radioamatéři. Setkání členů se uskutečnilo na pozvání Jana Čermáka, ředitele Odboru odměňování a benefitů a prezidenta zemského svazu. O úvodní vystoupení na setkání se postaraly Lucie Bauerová a výkonná tajemnice svazu Jarmila Šmerhová.

Esperantisté v Liberci, radioamatéři v Grónsku

Mezi nejdůležitější akce svazu v minulém roce patřil bezesporu 63. kongres esperantistů v Liberci. Byl zorganizován na vysoké odborné i společensko-poznávací úrovni. Rovněž Sdružení radioamatérů železničářů mělo perný rok. Několik jeho členů se zúčastnilo expedice do



VÝSTAVA. V únoru loňského roku představili železničáři sdružení ve federaci FISAIC své fotografie v pražské galerii Nora.

FOTO MARTIN NAVRÁTIL

Grónska, aby odtud navázalo rádiové spojení s celým světem. Měsíc, soupevník Země, jim při tom posloužil jak odrazné zrcadlo rádiových vln. Unikátnost operace spočívala také v tom, že korekce pohybů Země i Měsíce bylo nutné provádět ručně! Za připomenutí stojí, že členy sdružení jsou nejen čeští, ale i slovenští železničáři.

Legendární Brejlovci ve filmu a modeláři v Lužné

Filmoví amatéři kolekci v belgickém Gentu zase představili své jedinečné snímky. Petr David ze stanice Meziměstí poutavě prezentoval legendárního Brejlovce, což mezinárodní porota ocenila diplomem. Skutečné Brejlovce bylo možné vidět i na setkání v Lužné u Rakovníka loni v září. Ve stejnou dobu zde probíhal i tzv. model-víkend s mezinárodní výstavou FISAIC z oblasti modelové železnice.

Ocenění této řady lokomotiv následovalo na zářijovém model-víkendu v Muzeu ČD v Lužné u Rakovníka. Tam, v době, kdy rovněž probíhala mezinárodní výstava FISAIC z oblasti modelové železnice, bylo setkání Brejlovců. Tyto nabýskané stroje sklízely obdiv francouzských, německých, maďarských a našich modelářů. Jejich kolejiště složená z jednotlivých modelů zase budila nadšení u návštěvníků zmíněné výstavy. Zástupci z jednotlivých států ukázali na svých modulech i typické krajiny svých zemí.

V letošním roce oslaví evropská federace železničářů již 60 let existence. Naplánována je proto řada akcí. Mezi nejpřitažlivější bude patřit soutěžní výstava fotografií v bavorském podhůří Alp nebo výtvarného umění u švýcarského Luzernu. Přijeme všem členům svazu úspěšnou prezentaci a zdar jejich dílu.

IVO LANÍČEK

Syslové a strojvedoucí se zatím učí jeden druhého respektovat



NA MORAVĚ. Od poloviny března obsluhují Syslové část pravidelných osobních spojů mezi Břeclaví a Přerovem.

FOTO MARTIN HARÁK (2x)

Řídicí vozy řady Bfhpvee295 alias Syslové mají za sebou přes pět měsíců provozu s cestujícími. Jen v děčínské provozní jednotce DKV Praha najezdili více než 140 tisíc kilometrů. Potkáte je také na koridorových tratích na jižní a střední Moravě i ve východních Čechách.

Téměř magické datum 11. 11. 2011 se do tuzemské železniční historie zapsalo tím, že v čele osobního vlaku ČD poprvé stanul nový řídicí vůz z produkce šumperské firmy Pars nova. Jednalo se o osobní vlak z Ústí nad Labem do Lysé nad Labem a „škodovávky“ řídicí vůz řady Bfhpvee295. První tři Syslové (jak se jim přezdívá) dorazili do Děčína o dva dny dříve, a to společně s lokomotivami řady 163. Tyto lokomotivy jsou speciálně upravené, aby se daly ovládat právě ze Syslů, a to pomocí linky WTB. Tato zkratka v překladu znamená mnohočlenné řízení, díky kterému se z řídicího vozu dá na dálku ovládat elektrická lokomotiva, ale současně i dveře všech vozů v soupravě.

Když software neposlouchá

Během zkušebního provozu se samozřejmě vychytávají problémy, které se objeví právě až v reálném prostředí. Jenže v Děčíně se pořádně zapotili ještě před první



Výsuvný schůdek u dveří „zlobí“: nemá rád některá nástupiště.

jízdu. Výrobce totiž dodal manuál k řídicím vozům, ve kterém počítal se spojením s lokomotivou řady 380. „Jenže my je od počátku provozujeme s lokomotivami řady 163, které byly adaptovány pro



Od listopadu minulého roku slouží Syslové veřejnosti. FOTO VÁCLAV RUBEŠ

WTB komunikaci společností CZ LOKO. Proto jsme se učili metodou pokus-omyl. Dva dny byl docela šibeniční termín,“ vzpomíná Michal Tarkoš z děčínského depa na přípravu první jízdy.

Hned na začátku se také ukázalo, že Syslové občas odmítají s ovládanou lokomotivou komunikovat. „Problém se velmi pravděpodobně skrývá v samotném protokolu, kterým řídicí vůz komunikuje s lokomotivou, protože samotný hardware se během pěti měsíců porouchal jen u jednoho řídicího vozu a jedné lokomotivy,“ říká Michal Tarkoš. Dalším nedostatkem byla absence diagnostiky poruchových stavů lokomotivy v případě, že je souprava vedena z řídicího vozu. Tyto zásadní informace by se měly zobrazovat na moderních dotykových obrazovkách Sysla. Jenže nezobrazují. Náprava má přijít s úpravou softwaru.

Příliš citlivý schůdek

Pokud se ale strojvedoucích zeptáte, co jim na Syslech vadí nejvíc, jako jeden muž vám odpoví: dveře. „Trápí nás výsuvný schůdek u dvojitých dveří, nad jehož vysunutím a zasunutím nemá strojvedoucí na řídicím stanovišti žádnou kon-

KDE JEZDÍ SYSLOVÉ

První čtyři řídicí vozy řady Bfhpvee295 (80-30 001 až 004) byly v DKV Praha, provozní jednotce Děčín, nasazený na vozbu osobních vlaků na trati Ústí nad Labem západ – Lysá nad Labem a zpět (o víkendu také Děčín – Most a zpět), a to již v průběhu listopadu 2011. Pátý vůz (80-30 005) byl dodán 3. ledna 2012 a tvoří zálohu, respektive je nasazován letmo. Dalších šest řídicích vozů (80-30 006 až 011) je ve stavu DKV Brno, kde byly po zkušebních jízdách poprvé nasazený do provozu s cestujícími 18. března (vlak 4633). V současnosti zajišťuje DKV Brno s řídicími vozy Bfhpvee295 vozbu osobáků na trati Břeclav – Přerov a zpět zatím třemi vratnými soupravami. Také DKV Česká Třebová postupně zařazuje do provozu své Sysly. Ze čtyř ve stavu depa je zkušebně v provozu zatím jen jeden a zajišťuje vozbu osobních vlaků na trase Česká Třebová – Pardubice – Kolín a zpět.

trolu,“ říká Jiří Valín z DKV Brno. Otevření jednoduchých i dvoukřídlých dveří pro cestující je totiž závislé na správném vysunutí schůdku, který má usnadnit nástup. Schůdek je vybaven tlakovou lištou s dotykovými čidly, která má zabránit jeho poškození v případě kontaktu s překážkou. Problémem je, že za takovou překážku považuje i hranu nástupiště koridorového typu v oblouku tratě. Schůdek se o vysunutí pokusí třikrát, poté usoudí, že překážka mu otevření dveří neumožňuje a cestující prostě nevystoupí a ne dobrovolně pokračuje do další zastávky. To se už bohužel opravdu stalo.

„Výsuvná stupačka byla instalována v souvislosti s požadavkem uvedeným v zadávací dokumentaci,“ brání se tisková mluvčí společnosti Pars nova Michaela Linhartová. „Je tam kvůli přípravě na umístění zvedací plošiny pro imobilní cestující. Navíc stupačka splňuje veškeré normy. Po konzultaci se subdodavateli jsme již předložili ČD varianty řešení,“ dodává tisková mluvčí.

Je to jako s novým mobilem

Ale abychom nebyli jen kritičtí, strojvedoucí mají pro Sysly i slova chvály. „Kabina je poměrně prostorná, vybavená klimatizací a pohodlným sedadlem, které má tu výhodu, že není pevně přišroubované, takže se dá odsunout a v případě potřeby vést vlak i vestoje,“ říká Petr Jirků z DKV Brno. „Bylo by skvělé, kdyby postupně byla stanoviště všech nových lokomotiv unifikována třeba jako na tomto řídicím voze. Na stanovišti jsou mimo jiné dotykové monitory a systém řízení představuje velký krok dopředu. Člověk si uvědomí, že je opravdu už v 21. století, nicméně se takovou moderní mašinu musí nejprve naučit ovládat. To je jako s novým mobilním telefonem, takže by to neměl být až tak velký problém,“ doplňuje s pochopením Jirků.

VÁCLAV RUBEŠ, MARTIN HARÁK

Defektoskopie nám pomáhá zabránit katastrofám

Před asi 150 lety vysypával jeden topič na parní lokomotivě popelník na kanál jednoho velkého evropského nádraží. Za chvilku se vyklonil strojvedoucí a volal na něj, aby rychle utřel ojnice od popela a stříkl na ně petrolej, aby se pěkně leskly. Topič rychle utíral čerstvě usazený šedý popel, když si všiml mastné, ostře ohraničené čáry, přetínající celou šířku ojnice. Jen ji setřel, uviděl, že ojnice je naprasklá. Tak je popisován počátek technické defektoskopie.

Navzdory lhotejné veřejnosti

„V historickém příkladu se zamezilo vážné nehodě, která tehdy nebyla ojedinělou, s ulomenou ojnicí nebo spojníc, končící často velmi tragicky. Vzlínavost petroleje, nahrazení popela plavenou křídou a poklep zkoušené součásti kladivem – to jsou počátky penetrační metody, nejstarší metody nedestructivního testování. To se rychle rozšířilo o další



TEST. O defektoskopii se přednášelo i na setkání ČD Akademie.

FOTO AUTOR

metody po celém světě a slouží dodnes jako preventivní opatření bezpečnosti nebo zavedený systém kontroly jakosti. Na železnici je pokládán i za rozhodující činitel při posuzování repasí, renovací a oprav nákladních součástí a náhradních dílů vozidel,“ říká Josef Holec z Hlavního defektoskopického střediska kolejových vozidel Českých drah.

Tragédie v německém Eschede, kde havaroval vysokorychlostní vlak ICE, je dodnes v povědomí železničářů i veřejnosti díky televizním dokumentům. Méně už je známa nehoda cisternového vozu převážejícího zkapaalenný plyn v italském městečku Viareggio. „Obě nehody spojuje prokazatelně zanedbaná defektoskopie hlavních dílů dvojkolí a dohromady více než 160 promarněných lidských životů. Málokdo si uvědomuje, že současné občanské společnosti je naprosto lhotejně, jaká prověrka bezpečnosti železničních kolejových vozidel se provádí u rychlostí

do 100 km/h nebo u vysokorychlostních vozidel nad 200 km/h. Veřejnost je většinou přesvědčena, že všechno, co užívá, je bezpečné,“ dodává Josef Holec.

Organizační struktura

Hlavní defektoskopické středisko kolejových vozidel Českých drah, které sídlí v Praze, metodicky řídí a dozoruje defektoskopická střediska všech dopravců a opravců železničních kolejových vozidel v rámci Českých drah i jejich dceřiných a smluvních společností. Je součástí Střediska nedestructivního testování, pod které ještě patří Certifikační středisko personálu defektoskopie a Školící středisko personálu defektoskopie (to připravuje nové uchazeče a průběžně školí odbornou způsobilost). Jednotlivá defektoskopická střediska ČD najdeme kromě Prahy ještě v Brně, České Třebové, Lounech, Olomouci a Ostravě.

MARTIN HARÁK

Velikonoční soutěž **Železničáře** Poznejte klenoty naší země



S jarem přišla nová turistická sezona. Při této příležitosti jsme pro vás připravili poznávací soutěž se zajímavými tipy na výlety po naší republice. A aby se v žádném kraji necítili opomíjení, vybrali jsme přesně 14 destinací – z každého regionu jednu.

JAK MÁTE ODPOVÍDAT

- Na e-mailovou adresu zeleznicar@cd.cz pošlete spolu s kontaktními údaji (svě jméno, bydliště, telefon) odpovědi ve stručném podobě 1 – jméno až 14 – jméno. U každého místa je uvedeno, jaké jméno chceme konkrétně znát. Budeme brát v úvahu jen ty odpovědi, které přijdou do patku 20. dubna včetně.

- Povinnou součástí vašich odpovědí je i krátká **anketa spokojenosti** s Železničářem. Stačí nám uvést: 1) jakou rubriku máte nejraději (např. Provoz a technika, Zahraničí nebo Za poznáním), 2) jakou rubriku čtete nejméně a proč, 3) co vám v Železničáři nejvíce chybí. Vyhodnocení ankety bude zveřejněno současně se jmény výherců. Anketa je výhradně pro potřebu redakce, došlé informace budou považovány za důvěrné.



CO MŮŽETE VYHRÁT

- Jeden výherce** získá maketu RegioPante-ra od společnosti Škoda, která Českým drahám dodává řadu vozidel pro regionální dopravu.

- Jeden výherce** získá zájezd po ČR s cestovní kanceláří CD travel v hodnotě 9 tisíc korun. Lze si vybrat libovolný tuzemský zájezd z katalogu na letošní rok pro libovolný počet osob (při respektování podmínek kanceláře CD travel). Faktura za zájezd bude nižší o 9 tisíc korun, které uhradí redakce Železničáře. Pokud bude cena zájezdu menší, rozdíl se nevyravňuje!

- Pět výherců** od nás obdrží fotografickou publikaci s netradičními leteckými snímky Jiřího Bergera. Můžete si vybrat ze tří titulů nakladatelství Starý Most: Brno z nebe, Plzeňský kraj z nebe, Karlovarský kraj z nebe.

Upozorňujeme, že na vyhrané ceny není právní nárok.



Člen Skupiny ČD



Příjemná dovolená nemusí být nutně v zahraničí. Doba, kdy Češi a Moravané jezdili za každou cenu do exotických zemí, aby se pak mohli chlubit příbuzným a sousedům, je snad už minulostí. Plnohodnotnou alternativou jsou přece i výlety po Česku, které s sebou nesou i řadu praktických výhod. Kromě stejného jazyka to může být i levnější cestování, zvláště pro držitele jízdních výhod ČD.

Na snímcích z ptačí perspektivy vám nyní představíme 14 turistických cílů, z každého kraje republiky jeden. Vybrali jsme různé typy atraktivních míst: hrady, zámky, zříceniny, městské památkové rezervace, technické památky, církevní architekturu, lázně... Vaším úkolem je místa na fotografiích identifikovat za pomoci doprovodného textu, který v sobě obsahuje i doporučení, jak se na místo dostanete vlakem.

Až si budete jistí správnými odpověďmi, pošlete nám e-mail na adresu zeleznicar@cd.cz podle vzoru, který najdete v samostatném boxu. Součástí soutěže je i krátká anketa o tom, co se vám v Železničáři líbí a co byste naopak chtěli zmínit či doplnit. Nezapomněli jsme samozřejmě na výhry, protože každá správná věc potřebuje motivaci. Přípravu jsou pro vás atraktivní fotografické publikace se snímky Jiřího Bergera a zájezd s cestovní kanceláří CD travel po České republice. Vaše odpovědi přijímáme do 20. dubna včetně. Jména výherců zveřejníme v čísle 9/2012. Přejeme vám hodně štěstí.

VLAKOVÉ SPOJENÍ

Nejbližší stanice je Vlastec na trati 201 mezi Tábořem a Pískem, ze které musíte jít pěšky asi 7 km. Druhou variantou je cesta vlakem do Písku a odtud autobusem. V sezoně lze připlout lodí po přehradě.

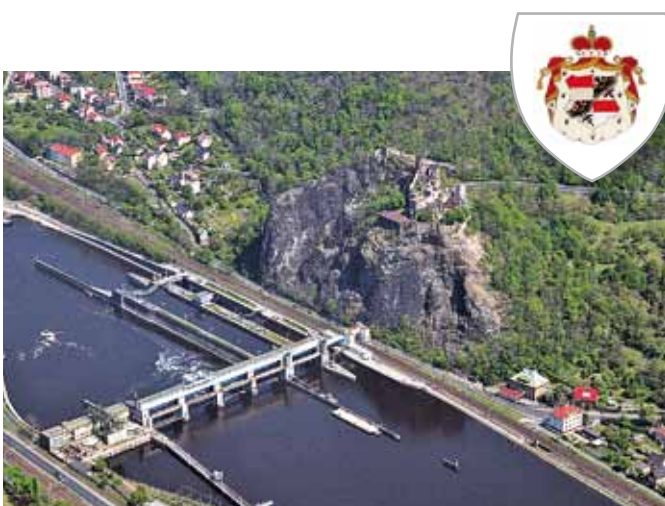


3 Druhé největší české lázně

Karlovarský kraj je skoro synonymem pro lázeňství. Původně močálovité, špatně dostupné území se proměnilo v evropské letovisko, které navštěvovali světovými hosté. Zmíníme například anglického krále Eduarda VII., Sigmunda Freuda, Nikolaje Vasiljeviče Gogola, Fryderyka Chopina a Johanna Wolfganga Goetha. U vzniku zdejších lázní stály tři osobnosti. Lékař Johann Josef Nehr a opat tepelského kláštera Karel Kašpar Reitenberger systematicky zkoumali léčebné účinky pramenů a pak u nich nechali budovat lázeňské domy. Václav Skalník se zase postaral o parkovou úpravu. Prameny, které ve městě a jeho okolí vyvěrají, obsahují značné množství oxidu uhličitého, jsou proto označovány jako přírodní kyselky. Z nejznámějších uvedeme Křížový pramen, Ferdinandův, Karolinin a Rudolfov. *Chceme znát jméno města.*

VLAKOVÉ SPOJENÍ

Město leží na trati 170 mezi Stříbrem a Chebem.



4 Zřícenina nad zřymadlem

Hrad na vysoké skále na pravém břehu Labe se nachází v jižní části významného severočeského centra. V roce 1319 jej nechal z podnětu Jana Lucemburského vystavět Pešík z Veitmile. Poté jej vlastnili Vartenberkové a Vchyničtí. V polovině 16. století získává hrad Václav Popel z Lobkovic. Rod Lobkoviců jej vlastnil až do minulého století a po roce 1989 jim byl navrácen v restituci. Lobkovicové si staveb li honosnější sídla, proto objekt neobývali a již na konci 16. století byl ve špatném stavu. Středem nového zájmu a cílem romantických výletů se stal v 19. století. Richarda Wagnera inspiroval k napsání opery Tannhäuser. Pod hradem se nachází největší zřymadlo na Labi na českém území. Mimochodem, hrad byl postaven také proto, aby dopravu na Labi chránil. *Chceme znát jméno hradi zříceniny.*

VLAKOVÉ SPOJENÍ

Je více než dobré. Více asi nemůžeme prozradit, protože byste to měli přiliš snadné.



2 Město s nejvyšší kostelní věží u nás

Královské město založil v roce 1295 lokátor krále Václava II. Zvolil strategické místo při soutoku čtyř řek: Radbuzy, Úhlavy, Úslavy a Mže. Půdorys tvořila pravouhelná síť 15 ulic a rozlehlého náměstí o rozměrech 139 x 193 m. Uprostřed se vypíná chrám svatého Bartoloměje se stíhlou věží. S výškou 102,6 metru je to nejvyšší kostelní věž v České republice; joni schodů vás dovede na vyhlídkový ochoz, odkud za pěkného počasí dohlédnete až na Šumavu. Nádherná renesanční radnice byla vybudována podle plánů Giovannioho de Stata v letech 1554–1559. Pod historickým centrem se proplétá složitý systém podzemních chodů, sklepů a studní, částečně turisticky přístupných. *Chceme znát jméno města.*

VLAKOVÉ SPOJENÍ

Dostanete se sem hned po několika tratích včetně koridorové stosedmásky. Staví tu regionální i dálkové spoje včetně Pendolina.



5 Česká stavba 20. století

Tvrdý křemencový suk dosahuje výšky 1 012 metrů nad mořem. Jeho vrchol je bezlesý, což umožňovalo skvělý rozhled a také nechává vyniknout skalním útvarům nazvaným Terasy. Ve 30. letech minulého století byla z místní části Horní Hanychov na vrchol vybudována visutá kabinová lanovka s kyvadlovým provozem, kterou dnes vlastní České dráhy. Lanovka překonává vzdálenost 1 188 metrů a převýšení 400 metrů. V letech 1966–73 vyrostl na vrcholu skutečný architektonický poklad ověněný mezinárodní Perretovou cenou a vyhlášený českou stavbou 20. století. Architekt Karel Hubáček vytvořil unikátní objekt ve tvaru rotačního hyperboloidu, který na horu prolezené tvarově navazuje. *Chceme znát jméno hory, na které stavba stojí.*

VLAKOVÉ SPOJENÍ

Vystupte v Liberci a projděte se. Lanovku najdete i v jízdním řádu pod číslem 900.



6 Na Kladském pomezí

Rozlehlý komplex zámku slíží na město pod sebou od poloviny 13. století. Na ostrohu nad údolím řeky Metuje ho založil Hron z rodu Načeračtí jako strážní hrad. V roce 1544 jej koupil Zikmund Smiřický ze Smiřic a gotický hrad se proměnil v renesanční zámek s arkádami a sgrafity. Po bitvě na Bílé hoře získal zámek Albrecht z Valdštejna, ale zkrátka jej prodal Trčkům z Lipý. Adam Erdman Trčka byl spolu s Albrechtem z Valdštejna zavražděn v Chebu a panství připadlo Ottaviovi Piccolominiu jako odměna za podíl na jejich smrti. V roce 1792 koupil panství vévoda Petr Biron, v první polovině 19. století vlastnila zámek jeho dcera Kateřina Vilemína Zaháňská, známá jako „paní kněžna“ z Babičky Boženy Němcové. Posledními soukromými vlastníky byli členové rodu Schaumburg-Lippe. *Chceme znát jméno města.*

VLAKOVÉ SPOJENÍ

Leží na trati 026 mezi Václavci a Hronovem.



9 Zámek v červeno-bílém

Původně renesanční zámek vybudoval po roce 1602 Václav Budovec z Budova. Jako představitel stavovského povstání byl v roce 1621 popraven na Staroměstském náměstí a jeho majetek získal Albrecht z Valdštejna. Valdštejnové pak vlastnili zámek více než tři sta let. Po roce 1690 byla zahájena rozsáhlá barokní přestavba. Práce trvaly třicet let a řídil je architekt Marcantonio Canevalle. Budovy byly zvýšeny o další podlaží, hlavní trakt byl významně prodloužen a bylo přistavěno další křídlo. Mezi nejzajímavější části expozice patří záměcké divadlo s dochovanými kulisy a jevištní technikou a valdštejnská knihovna, která sem byla převezena z Duchova. Je to tedy právě ta, kterou spravoval Giacomo Casanova. *Chceme znát jméno zámku nebo města – je stejné.*

VLAKOVÉ SPOJENÍ

Město leží na trati 070 mezi Bakovem nad Jizerou a Turnovem.



12 Moravský Betlém

Město se rozkládá v podhůří Beskyd na Novojičínsku. Pro svoji malebnost bývá přezdíváno Moravský Betlém. Náměstí dominuje kostel svatého Jana Nepomuckého a vlevo na Zámčeckém kopci uvidíte pozůstatky rozsáhlého středověkého hradu Strallenbergu, především slavnou Kulatinu. Dnes slouží turistům jako rozhledna. Mimochodem, pěkný výhled je také z rozhledny na Bílé hoře. Město proslavil soubor lidových roubených chalup a také perníková pochoutka odkazující na lidovou legendu o vítězství nad Tatary ve 13. století. Ve městě žil malíř Zdeněk Burian, na náměstí se nachází nově upravené muzeum věnované jeho životu a dílu. Na katastrálním území obce se nachází jeskyňské šipky, věhlasné archeologické naleziště, které umělec inspirovalo v jeho tvorbě. *Chceme znát jméno města.*

VLAKOVÉ SPOJENÍ

Leží na trati 325 mezi Studénkou a Veřovicemi.



7 Památka UNESCO

Nejatraktivnější historickou památkou města je zámek od roku 1999 zapsaný na Seznam světového kulturního dědictví UNESCO. V letech 1568–81 jej nechal postavit Vratislav z Pernštejna spolu se svou španělskou manželkou Marií Manrique de Lara. Monumentální čtyřboká budova je zdobena psaníčkovými i figurálními sgrafity a arkádami. Neobvyklým architektonickým prvkem je arkádová ložnice otevřená ven i dovnitř. Jedinou částí zámku spočívá ve vzácné stylové jednotě, v níž se dochovaly exteriéry renesančního záměckého sídla. Unikátem je i záměcké barokní divadlo z konce 18. století. V domě zvaném Portmoneum pobýval Josef Váchal a stěny vyzdobil svéráznými malbami. Nyní je zde jeho muzeum. Umělec připomínají i sgrafita ve Váchalově ulici vytvořené podle dřevorytů Kravahoe románu. *Chceme znát jméno města.*

VLAKOVÉ SPOJENÍ

Jedna ze stanic na trati 018.



10 Starobylý a skvěle zachovalý klášter

Klášter byl založen na ostrohu nad řekou s obdobným názvem v roce 1139 pro řád benediktinů, záhy je však osadili premonstráti. Stal se centrem vzdělanosti a kultury v celém kraji. Poté, co ho pobíhli husité, zůstal opuštěný a stal se zřástkou světským majetkem. Trčkové zde postavili tzv. Trčkův hrad. Po roce 1620 se vrátili premonstráti a vyrostlo barokní sídlo. Těsně po dostavění vyhořelo a novou stavbu realizoval ve stylu barokní gotiky Jan Blažej Santini. Definitivní podobu dotvořila novobaroční přestavba z počátku 20. století. V 50. letech zde byl internční tábor a později léčebna. Po roce 1989 se klášter vrátil premonstrátům. *Chceme znát jméno kláštera.*

VLAKOVÉ SPOJENÍ

Vlakem lze dojet do Pacova nebo do Humpolce a odtud pokračovat autobusem.



13 Hrad s majiteli neobvyklých jmen

Tento hrad byl vybudován ve 13. století na ochranu obchodní stezky vedoucí z údolí Moravy do Chřibů. Patřil do královského majetku, ale býval často dárán do zástavy. V 16. století pak přešel trvale do soukromých rukou. Majitelé se pyšili zajímavými, leč obtížně vyslovitelnými jmény. Byli to například páni ze Zástřizl (ti prováděli v 16. století rozsáhlé renesanční úpravy) nebo z Petřvaldu – například Jan z Petřvaldu si ve stylu italské venkovní vily vybudoval zámek, takže hrad pak obýval jen po část roku. Po dějiny hradu jsou významnými nevlastními bratři Leopold a Bedřich Berchtoldové, osvícenci, kteří zde v polovině 19. století zřídili muzeum, které zásobovali exponáty ze svých exotických cest. *Chceme znát jméno hradu.*

VLAKOVÉ SPOJENÍ

Nejbližší železniční stanice je ve Starém Městě u Uherského Hradiště.



8 Letohrádek na kraji velkoměsta

Oblast na okraji Prahy měla v minulosti různá pojmenování. Původně se les jmenoval Malejov a král Ferdinand I. v něm ve 30. letech 16. století založil oboru. Protože se jednalo o již druhou královskou oboru v Praze, byla pojmenována jako Nová. Arcivévoda Ferdinand Tyrolský, pražský místodržící, tu v letech 1555–56 nechal postavit renesanční letohrádek. Jeho projekt vypracoval sám osobně. Štuková výzdoba patří k nejkrásnějším ve střední Evropě, vytvořili ji Giovanni Campione de Bossi a Andrea Avostalis del Pambio. Objekt je nyní ve správě Památkového národního písemnictví. Obora byla na konci 18. století upravena na anglický park. Ze tří bran vedou k letohrádku tři aleje s cestami. *Chceme znát jméno letohrádku.*

VLAKOVÉ SPOJENÍ

Nejbližší stanici/zastávkou je Praha-Ruzyně. (Napište název letohrádku, ne města.)



11 Technický div

Poblíž Loučné nad Desnou zaujme mezi vrcholy Jeseníků hora s umělé seříznutým vrcholem. V roce 1978 tu byla zahájena výstavba přečerpávací vodní elektrárny. V 80. letech byla stavba převedena do otluumového programu, po roce 1989 byla nicméně dokončena. Přestože se jedná o kontroverzní dílo (více energie spotřebuje, než vyrobí, ale přesto je ziskové), je etnografická anketa Divy České republiky se nejenže dostalo do finále, ale dokonce zvítězila. Horní nádrž se nachází ve výšce 1 350 metrů nad mořem. S turbinami ji spojují dva tlakové přívady o průměru 3,6 m a délce 1,5 km. Spád více než 500 metrů je největší v naší republice. *Chceme znát jméno elektrárny.*

VLAKOVÉ SPOJENÍ

Do Koutů nad Desnou vede ze Šumperka trať 293, po které jezdí vlaky soukromého dopravce.



14 Zámek, kde se tvořila politika

Půvabné město leží uprostřed vinohradů na úpatí vápencových Pálavských vrchů. Dominantou města je zámek. V jeho držení se vystřídaly dva významné rody, od 13. do 16. století to byli Lichtenštejnové, po nich až do roku 1945 Dittrichštejnové. Po třicetileté válce byl gotický hrad přestavěn na renesanční zámek. Po velkém požáru v roce 1719 byla provedena rozsáhlá barokní rekonstrukce. Na zámku probíhala zajímavá politická jednání. Marie Terezie tu například přijala hold moravských stavů. Po bitvě u Slavkova tu krátce pobýval Napoleon a podepsal zde mírovou smlouvu. A v roce 1866 tu byl podepsán mír mezi Rakouskem a Pruskem. Nyní zde sídlí regionální muzeum, v expozici se seznámíte s rozvojem města a pěstováním vinné révy. *Chceme znát jméno hradu nebo města – je stejné.*

VLAKOVÉ SPOJENÍ

Město leží na trati 246 mezi Břeclaví a Znojmem.

Slovenské soupravy Push-Pull vyrobili v Česku

Na Slovensku se od konce loňského roku objevuje nový typ železničního vozidla – vratná souprava typu Push-Pull od české společnosti Škoda Transportation. Souprava, která může laikovi připomínat našeho CityElefanta, je určena pro regionální vlaky, které jsou nyní v koncových nebo obrátových stanicích operativnější.



NOVINKA. Soupravu Push-Pull tvoří vždy jeden řidičův vůz, dva vložené vozy a upravená lokomotiva.

FOTO AUTOR (4x)

V Česku a na Slovensku došlo shodou okolností přibližně ve stejný okamžik k podobné železničářské události. Zatímco u nás byly v závěru roku 2011 poprvé nasazeny řidičův vůz řady Břhpvee295 (viz článek na straně 5), u našeho východního souseda zprovoznilly soupravy typu Push-Pull, které rovněž obsahují řidičův vůz. V obou případech jsou vozidla vyráběna v tuzemském holdingu Škoda, i když naše řidičův vozy pocházejí ze Šumperka, zatímco ty slovenské z Ostravy. Výhoda pro železniční dopravu je v principu stejná: není potřeba posunovat lokomotivu v koncové stanici, což zvyšuje operativnost provozu.

Slovenské poschodové vratné soupravy typu Push-Pull jsou určeny pro vlaky regionální dopravy na trati Bratislava – Leopoldov – Nové Mesto nad Váhom. Jsou určeny i pro trasu Kúty – Bratislava – Nové Zámky. Skládají se z řidičův vozu, dvou vložených vozů, které zpravidla doplňuje upravená lokomotiva řady 263 nebo řady 381. První z nich dostala jméno Michal. Celkem jich bude ZSSK provozovat do konce příštího roku deset.

Obě zakázky vyhrál stejný holding

Vše začalo v roce 2009, kdy ZSSK vyhlásila veřejnou soutěž, která se skládala ze dvou nezávislých částí. V první části soutěže se jednalo o nákup deseti třívozových patrových souprav typu Push-Pull, složených z řidičův vozu, dvou vložených vozů a z upravené lokomotivy řady

263. Druhá část veřejné soutěže byla zaměřena na nákup dvou vícesystémových lokomotiv určených pro vedení vlaků typu Push-Pull. S nabídkou na dodávku dvoupodlažních vozů řad 951 a 051 uspěla česká firma Škoda Vagonka. Vícesystémové lokomotivy typu 109E2 (pro ZSSK řada 381) dodává plzeňská Škoda Transportation.



MICHAL. Na konci, resp. začátku soupravy může být i lokomotiva řady 381.



ZSSK používá u souprav deset upravených lokomotiv řady 263.



Design řidičův vozu nápadně připomíná další výrobky holdingu Škoda.

PARAMETRY

- Hmotnost řidičův vozu: 49,2 t
- Hmotnost vloženého vozu: 47,5 t
- Konstrukční rychlost: 160 km/h
- Délka vozu: 26,4 m
- Max. počet sedících cestujících v řidičím voze: 102 (z toho 12 na sklopných sedadlech)
- Max. počet sedících cestujících ve vloženém voze: 130
- Max. počet stojících cestujících v třívozové soupravě: 350
- Max. počet cestujících v třívozové soupravě: 712

Z řidičův vozu lze ovládat jen lokomotivu se systémem, který je shodný nebo funkčně obdobný s řidičím systémem upravených lokomotiv. V ostatních případech se řidičův vůz chová stejně jako vložený vůz. Pro vedení soupravy Push-Pull bylo zvoleno deset elektrických lokomotiv řady 263 na střídavé trakční napětí s automatickou regulací rychlosti, protiskluzovou ochranou a automatickým řízením pomocných pohonů.

Jízda pro sedm stovek lidí

Vratné třívozové soupravy s velkoprostorovým uspořádáním nabízejí 362 míst k sezení ve 2. vozové třídě (1. třída není k dispozici) a k tomu je možno převést až 350 stojících cestujících. Dohromady se tedy při maximálním využití kapacity vejde do soupravy 712 pasažérů. Samozřejmě jsou i bezbariérový přístup, klimatizace a toalety s uzavřeným systémem. Vozy jsou spojené pomocí klasické šroubovky. Hlavní odlišností oproti slovenským jednotkám řady 671 je o dvanáct sedadel nižší kapacita. Důvodem je instalace centrálního zdroje energie do všech vozů.

MARTIN HARÁK

KRÁTCE

ČÍNA

Metro v Su-čou bude mít českou výzbroj

Česká společnost Škoda Transportation oficiálně podepsala v Číně kontrakt za více než půl miliardy korun. Škoda zajistí dodávku kompletní trakční výzbroje pro 23 pěti-vozových jednotek metra pro město Su-čou. Realizace kontraktu proběhne od října 2012 do března 2014. Součástí smlouvy je i opce na dalších 15 souprav. Jednotka metra se bude skládat ze tří motorových a dvou vlečných vozů s maximální rychlostí 90 km/h. Na jednu jednotku připadne celkem 12 motorů, které též dodá Škoda Electric.

RAKOUSKO

Vysokorychlostní trať i nové hlavní nádraží

Letošní rok se zapíše do historie ÖBB hned několika významnými událostmi. K nim bude bezesporu patřit zahájení provozu na vysokorychlostní trati Vídeň – Sankt Pölten a částečné zprovoznění nového hlavního nádraží ve Vídni (Wien Hauptbahnhof), které bude od prosince provizorně sloužit pro regionální vlaky (dálkové jím jen projedou). Na začátku srpna také přejde ÖBB na pravostranný provoz na vídeňském S-Bahnu a na tratích Wien Süssenbrunn – Bernhardsthal st. hr. (– Brěclav) a Wien Hbf – Payerbach-Reichenau.

BOSNA A HERCEGOVINA

Soupravy Talgo spojí Sarajevo s Budapeští

Železnice Bosny a Hercegoviny usilují o nasazení moderních španělských vlakových souprav Talgo. Nové vlaky by podle záměru tamní dráhy spojovaly Sarajevo se Záhřebem, Bělehradem a dokonce i s Budapeští. Dráhy by je chtěly provozovat již v polovině roku 2012. Jednání o nasazení jednotek s chorvatskou stranou již pokročila, zatímco s maďarskými drahami je spíše v začátcích. Soupravu Talgo tak v Budapešti uvidíte v lepším případě nejdříve na podzim.

SLOVENSKO

Kdo zmodernizuje trať z Púchova do Žiliny?

Na Slovensku vyhlásili tendr na druhou etapu modernizace tratě Púchov – Žilina, která umožní jízdu vlaků rychlostí až 160 km/h. Stavební práce v úseku Považská Teplá – Bytča – Dolný Hričov – Žilina budou stát podle odhadů 180,6 milionu eur (bez DPH), tedy asi 4,5 miliardy korun. Práce by měly trvat tři roky. Projekt bude financován z prostředků Evropské unie a státního rozpočtu SR v rámci Operačního programu Doprava. V pondělí 16. dubna se otevrou obálky s nabídkami.

MAĎARSKO

Lokomotivy TRAXX pro lidi i náklad

Všech 25 elektrických lokomotiv řady 480 TRAXX, které vyrábí Bombardier v německém Kasselu, jsou už v Maďarsku. První nová lokomotiva se v Hegyeshalomu objevila 23. října 2010, poslední kus dodal zhotovitel letos v únoru. Dopravce MÁV tak disponuje moderními stroji, které zajíždějí i do okolních států. Lokomotivy mu značně ušetří čas i energii a současně sníží náklady na provoz i údržbu vozidlového parku. Nové stroje jsou nasazené např. na okružní IC spoje i nákladní vlaky.

NĚMECKO

Přesnost vlaků se loni zvýšila na 93 procent

Společnost DB zaznamenala loni lepší plnění grafikonu než v roce 2010. Před dvěma lety dosáhl provoz jejich osobních spojů přesnosti 91 procent, loni to už bylo 92,9 procenta. Situace se zlepšila i v regionální i dálkové dopravě. Osobní vlaky jezdily loni s přesností 93,2 procenta (v roce 2010 to bylo 91,5 procenta) a dálkové spoje dosahovaly přesnosti 80 procent (oproti 72,4 procentům v roce 2010). Za lepšími statistikami se skrývá ukončení některých staveb, menší provoz nákladní dopravy v závěru roku a klidné zimní počasí. (acri, zaj, gak, Pešť)

Klimatizované Domino ve středu Švýcarska

Je to právě rok, co Švýcarské spolkové dráhy zavedly do provozu pět modernizovaných regionálních souprav typu Domino 4. Čtyřvozové soupravy jezdí mezi Langenthalem a Badenem na linkách S23 Langenthal – Lenzburg – Baden a S29 Langenthal – Wildegg – Turgi. Nahradily zde soupravy typu NPZ.

Dvoupodlažní jednotka Domino 4 nabízí 262 míst k sezení a cestujícím poskytuje výrazně vyšší cestovní komfort. Novinkou oproti starším soupravám je klimatizace, bezbariérový nástupní prostor, informační servis zajišťovaný prostřednictvím monitorů (zejména hlášení o příštích zastávkách a spojích) a také bezpečnostní kamerový systém, který má pomoci v boji proti vandalům. Stometrová souprava nabízí také univerzální prostor pro přepravu objemných zavazadel, především kočárků a jízdních kol.

Zavedení elektrických souprav Domino 4 je součástí širší modernizace veřejné

dopravy a železnice v kantonu Aargau, který v poslední době investoval značné finanční prostředky do celé veřejné dopravy. Uvedená vlaková spojení jsou však také výsledkem širší spolupráce sousedících kantonů, které se dohodly na objednávce těchto spojů. Kromě regionu Aargau tak z modernizace souprav profitují



Soupravy vznikají modernizací starých vozů z 80. a 90. let.

FOTO SBB (2x)

také obyvatelé kantonů Bern a Solothurn. Domina 4 nahradila starší soupravy NPZ od léta 2011 na trati mezi Oltenem a Bielem a od prosince též na lince S8 mezi Oltenem a Sursee.

Jednotky Domino 4 vznikají komplexní modernizací původních vlaků typu NPZ (RBDe 560/561) v dílnách SBB v Yver-



Domino 4 nabízí klimatizaci, bezbariérový nástup a moderní infosystém.

donu a Oltenu. Prototypy původních souprav byly postaveny v roce 1984 a jejich výroba probíhala v několika sériích na konci 80. a na počátku 90. let. Soupravy mají maximální rychlost 140 km/h a výkon 1 650 kW. SBB počítají s modernizací 120 motorových a stejného počtu řidičův vozů. V soupravách se totiž jako vložené používaly vozy starších konstrukcí jednotné řady EW I a EW II, které byly vyráběny již od poloviny 50., resp. od 60. let. Jejich místo proto nahrazují zcela nové nízkopodlažní vozy Inova od společnosti Bombardier. SBB jich objednaly celkem 140. První jednotky Domino byly nasazeny na jaře 2009 v kantonu Valais. Postupně byl jejich provoz rozšířen také do kantonů Waadt, Neuenburg a Freiburg a do dalších regionů.

PETR ŠTÁHLAVSKÝ

Liberečtí modeláři staví třetí dekádu svého klubu

Po kolejišti libereckých modelářů se prohánějí výhradně česká, zpravidla vlastní nebo upravená tovární vozidla. Zdejší železničáři se specializují na období přechodu z parní na dieselovou trakci, především na 70. léta minulého století. Jejich modelové kolejiště je patrně největší na severu Čech.



ČTYŘIKRÁT O KŽM LIBEREC

- Klub železničních modelářů funguje v libereckém lokomotivním depu od roku 1990.
- Členové provozují už druhé kolejiště velikosti H0 (+ H0e) v nevyužitých prostorách staré lokomotivní remízy díky pochopení vedení depa Liberec.
- Nové kolejiště má tvar písmene L při délce necelých 16 metrů a ploše téměř 50 m². Vlaky jezdí po více než 300 metrech kolejí.
- Kolejiště je několikrát ročně přístupné veřejnosti při různých železničních akcích, výročních a pravidelných podzimních výstavách KŽM na konci října.

Tento příběh lidského umu, nadšení a kamarádství začal v roce 1990. Zaměstnanci tehdejšího libereckého lokomotivního depa, které spojovala záliba v modelování, založili vlastní klub. Pojmenovali ho výstižně Klub železničních modelářů Liberec a za cíl si dali vybudovat společné kolejiště podle českých vzorů, tedy včetně vozidel, provozu i krajiny.

Členové klubu si zvolili velikost H0, tedy měřítko 1 : 87. Vedení depa umožnilo vznik klubovny v nevyužitých prostorách staré lokomotivní remízy, kde také započaly práce na prvním panelu. Po několika letech práce bylo kolejiště v provozuschopném stavu vystavěno v kulturní místnosti stanice Liberec. Po dalších letech a řadě výstav se členové rozhodli pro jeho zásadní rekonstrukci. Důvodem byly zejména některé nevyhovující materiály použité v konstrukci nosných částí, především dřevěné rámy jednotlivých panelů. Nabízela se rovněž možnost využít modelářských materiálů,



KOLEJIŠTĚ DO L. V liberecké výtopně najdete několik zmenšených stanic s topírnami, vlečky a úzkokolejku.

FOTO AUTOR (4x)



kteří dříve byly jen těžko dostupné, nových postupů, ale i zkušeností získaných při předchozí stavbě.

Model číslo dvě

Kolejiště, které můžete v podkroví bývalé výtopny dnes spatřit, už je druhé v pořadí. Kromě základní sítě má i úzkokolejnou dráhu rozchodu H0e. Pro nové kolejiště byl zvolen přepracovaný původ-

ní motiv. Jak se nové kolejiště postupně rozrůstalo, původní prostory pro něj a pro jeho prezentaci přestávaly vyhovovat. Klubovna se tedy přestěhovala do vedlejší, mnohem větší místnosti. Sem bylo možno doplnit ještě několik vložených panelů a rovněž umístit vitríny pro další železniční modely.

Celek kolejiště má tvar písmene L při délce necelých 16 metrů a ploše téměř

50 m². Na více než 300 metrech kolejí, které doplňuje 150 výhybek, se může prohnát značný počet vlaků. Vedle nich spousta posunu – nejde jen o „vlakodrom“ pro ježdění kolem dokola. Soupravy využívají 10 stanic, zastávek a dalších dopraven na viditelné části, další skrytá nádraží slouží k odstavování souprav a manipulaci s nimi. K zajímavostem krajiny patří například funkční kame-

nolom s vlečkou, prvorepublikový pevnostní srub ŘOP, strážní hrad, plynárna, šrotiště nebo několik výtopen.

Chystají se na zubačku

Miniželeznici a její provoz s výhradně českými, zpravidla vlastními nebo upravenými továrními vozidly by šlo zařadit modelářským jazykem do přelomu epoch III a IV, tedy do 70. let 20. století a přechodu z parní na dieselovou trakci. Zhruba patnáctka členů ve věku 16 až 72 let se schází zpravidla jednou týdně. Hlavní náplní činnosti členů klubu je pochopitelně údržba, postupné vylepšování vzhledu a funkčnosti modelového kolejiště a pořádání výstav. „Do budoucna připravujeme rozšíření kolejiště o další dva díly s železničním tématem našeho okolí, kde bude dominovat ozubnicová železnice,“ říká dlouholetý vedoucí klubu Petr David. O dovednosti libereckých modelářů se můžete přesvědčit sami. Stačí si hlídat akce na www.kzmliberec.wz.cz.

MARTIN NAVRÁTIL



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



Česká republika

Ostrava – víkendové balíčky

TECHNICKÉ SKVOSTY OSTRAVSKA

Cena 1 490 Kč na osobu a pobyt zahrnuje 2x ubytování se snídaní, volný vstup do relax centra, internetové připojení na pokoji, mapu Ostravy, pozdější opouštění pokoje, vstupné do Moravskoslezského hradu, MINIUNI a Pohádkového sklepa strašidel.



Bulharsko

Slunečné pobřeží – hotel Trakia Garden ***

SLEVA na vybrané termíny. Odlety z Prahy: 15. 6.–26. 6. 2012, 6. 7.–17. 7. 2012 a 17. 7.–27. 7. 2012. Odlety z Brna: 10. 7.–20. 7. 2012 a 20. 7.–31. 7. 2012.

Cena od 13 000 Kč/osoba/pobyt, ubytování ve dvoulůžkovém pokoji s příslušenstvím, klimatizací a možností 1 přistýlky. Cena zahrnuje: 10–11 nocí s polopenzí, dopravu včetně letištních tax a dalších poplatků, transfer z letiště do hotelu a zpět, služby delegáta a komplexní cestovní pojištění.

U ZÁJEZDU JE MOŽNOST VYUŽITÍ ZAMĚSTNANECKÝCH DOTACÍ.



Francie – vlakový poznávací zájezd

Paříž + Versailles, 19. 4.–24. 4. 2012

Cena: 5 390 Kč, 3x ubytování v příjemném hotelu se snídaní, poslední volný dvoulůžkový pokoj + jedno volné místo pro ženu. Navštívíme to nejkrásnější z Paříže – Eiffelovu věž, kopec Montmartre, gotickou katedrálu Notre Dame, Invalidovnu s hrobkou Napoleona, Latinskou čtvrt, Lucemburské zahrady, muzea Louvre a Orsay a spoustu dalších krásných míst této evropské metropole, v ceně zájezdu výlet do Versailles. Objednávky nejpozději do 30. 3. 2012!



Bulharsko

Slunečné pobřeží – hotel Holliday Village Yassen ***

SLEVA na vybrané termíny. Odlety z Prahy: 15. 6.–26. 6. 2012 a 6. 7.–17. 7. 2012.

Cena od 10 000 Kč za osobu v plně obsazeném apartmánu s příslušenstvím, vlastní kuchyňkou a klimatizací. V jedné místnosti se nachází manželské lůžko, v druhé je rozkládací gauč vhodný pro 2 děti do 12 let. Cena zahrnuje: 10–11 nocí s vlastním stravováním, dopravu včetně letištních tax a dalších poplatků, transfer z letiště do hotelu a zpět, služby delegáta a komplexní cestovní pojištění.

U ZÁJEZDU JE MOŽNOST VYUŽITÍ ZAMĚSTNANECKÝCH DOTACÍ.



Slovensko

Strečno – rekreační zařízení ŽSR – SIP Strečno

JEDINEČNÁ NABÍDKA

Cena od 420 Kč za ubytování na osobu a noc, možnost dokoupení stravy, pokoje s vlastním soc. zařízením, internetovým připojením, TV. Plně vybavený sportovní areál – bazén s protiproudem, tenisové kurty, sauna, perličkové koupele, masáže.



Bulharsko

Slunečné pobřeží – hotel Kiparisite ****

SLEVA na vybrané termíny. Odlety z Prahy: 12. 6.–19. 6. 2012 a 10. 7.–17. 7. 2012.

Cena od 10 900 Kč/osoba/pobyt, ubytování ve dvoulůžkovém pokoji s příslušenstvím, klimatizací a možností 2 přistýlek. Cena zahrnuje: 7 nocí s polopenzí, dopravu včetně letištních tax a dalších poplatků, transfer z letiště do hotelu a zpět, služby delegáta a komplexní cestovní pojištění.

U ZÁJEZDU JE MOŽNOST VYUŽITÍ ZAMĚSTNANECKÝCH DOTACÍ.

Železničář VYDÁVÁJÍ České dráhy, a.s., nábřeží Ludvíka Svobody 12, 110 15 Praha 1, IČ 70994226 | Vychází každý druhý čtvrtek. | e-mail: zeleznicar@cd.cz | www.cd.cz/zeleznicar

ŠÉFREDAKTOR: Petr Horálek | **VEDOUcí REDAKČNÍHO ODDĚLENÍ:** Zdeněk Šton | **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. Nevýžadané rukopisy a fotografie se nevracejí. | **VYDAVATELSKÝ SERVIS ZAJIŠŤUJE** GRAND PRINC a.s. | Registrováno Ministerstvem kultury ČR pod č. MK ČR E 6680 ze dne 4. 2. 2003 | ISSN 0322-8002



HODÍ SE K SOBĚ. Když se stavěla nádraží, města pak rozhodla o navazujících tramvajových tratích. To byl i případ Masarykova nádraží v Praze.

FOTO MICHAL MÁLEK

Tramvaj jako spojnice mezi nádražím a centrem města

Po staletí se stavěla města jen pro pěší a klid v ulicích narušovaly pouze kočáry vznešených obyvatel. Ulice ožily až s průmyslovou revolucí v polovině 19. století, kdy se nejprve objevily širší nájemné kočáry (fiakry) a koňské omnibusy a za nimi se už o slovo hlásila kolejová doprava. V českých zemích byla první městská koněspřežná dráha zprovozněna v roce 1869 v Brně a o šest let později i v Praze.

S určitou nadsázkou můžeme říci, že tramvaj je vlastně pokračování železničního vlaku tak trochu jiným hnacím prostředkem. Tramvaj – co je to vlastně za slovo? Málokdo by tušil, že vznik tohoto slova má na svědomí hornictví. Na nerovném podkladu důlních chodeb se začaly kdysi pokládat silná prkna a trámy, po nichž se tlačily primitivní vozíky. Byly to takové první koleje od 15. století rozšířené převážně v saských, ale i v českých dolech, které daly vznik slovu tramvaj.

Vznik Československa přivítalo 17 měst s tramvajovou dopravou.

To slovo pochází od německého slova Thram, Tram, což znamená v češtině trám nebo také dřevěnou kolej. Němec ký výraz Tramweg (trámová cesta) si angličtí horníci přizpůsobili na slovo tramway, což znamená totéž. A v pozdější době stačilo málo, aby se důlní koňský povoz na kolejích zmodernizoval a rozšířil na dva železné klacky položené v dláždění ulic.

Koně nahradila elektřina

Kolejnice prvních koňských tramvajů, uložené na trámech, zaručovaly klidnou a méně hlučnou jízdu než kočáry na proslulých pouličních „kočičích hlavách“. Brzy nebylo jediné větší evropské město, které by se nepyšnilo barevnými, často i patrovými vagony taženými koňmi. Nejrozšířenější linkovou sítí koňské tramvaje se mohl pochlubit Berlín. Kůň většinou urazil denně 20 km, ale nejděle po hodinové jízdě byl vyměněn, aby si odpočinul. Koňské tramvajové dráhy měly ovšem tři velké zápory: rychlost kolem 10 km/h, nezvládaly návaly cestujících a vyžadovaly stále čištění tratí. Poslední koňská linka na našem území dojezdila v roce 1905 v ulicích Prahy a otěže tohoto druhu dopravy převzala elektřina.

Prodloužená ruka železnice

Vznik Československa v roce 1918 přivítalo 17 našich měst se zavedenou a prosperující tramvajovou dopravou. Od začátku 20. století se postupem času na kolejích v ulicích českých měst objevilo mnoho zajímavých tramvajových vozidel – nákladních, kropicích, zdravotních, pohřebních, poštovních. Protože tramvaje vždy spojovaly centra měst s železničním nádražím, říkalo se o nich, že jsou prodlouženou rukou vlaků. Vždyť v mnoha případech byla nádraží na hlavní trati velmi vzdálená od městského středu (Jihlava, Olomouc, Český Těšín, Mariánské Lázně, Jablonec, Ostrava).



Ještě v létě 1947 jezdily tramvaje také v Jihlavě.

FOTO ARCHIV AUTORA



V polské Jelení Hoře stojí tramvajový pomník v ulici Wolnosci.

FOTO AUTOR

O popularitě tohoto druhu dopravy svědčí mnoho tramvajových muzeí či historických tratí pro turisty po celé zeměkouli. Dokonce v anglickém pobřežním Blackpoolu existují i slavnosti tramvajů. Můžete zde vidět při mimořádných jízdách ještě patrové vozy, ale i tramvaje v různém „přestrojení“ – třeba jako loď. Bohužel často se tramvaje slaví tam, kde už dávno nejezdí. Správa města je totiž kdysi nahradila autobusy nebo trolejbu-

sy. Tramvaje mají dokonce i své pomníky. Nejblíže Česku je najdeme například v polském městě Jelení Hora či německém Klingenthalu. Do dláždění ulic jsou také znovu zamontovávány kusé koleje a staniční sloupky, u nás se to týká mimo jiné Bohumína a Ústí nad Labem.

Nostalgické ohlédnutí

Například 12. května 2012 tomu bude 110 let, co vyjely od nádraží v Mariánských Lázních první tramvaje na více než dvoukilometrovou jednokolejnou úzkorozchodnou trať, jež měla příslušné výhybny pro křižování nebo obracení vozových souprav. Byla to typická dráha jako pokračování železničního vlaku do centra těchto západočeských lázní. Poslední jízda mariánskolázeňských tramvajů se uskutečnila 27. dubna 1952 a vzápětí vyjely do ulic místo nich už jen trolejbusy.

Mohlo by se také zavzpomínat na důstojnou jízdu tramvaje od rychnovského nádraží, když vezla od pražského rychlíku cestující do Jablonce nebo až do Janova nad Nisou (naposledy v roce 1965). Za vzpomínku jistě stojí zmínka o klimatických lázních Dubí u Teplic, a protože ležely stranou hlavních železničních tratí na úpatí Krušných hor, měla teplická tramvaj pro jejich další rozvoj zásadní význam. A vzpomínat by se mohlo dál. Ale kdo ví, třeba se tramvaje zase do některých měst, kde v minulosti přestaly jezdit, zase vrátí. Tak jako se to stalo třeba v Paříži.

JAN DVOŘÁK

POŠTA

Dodržování jízdního řádu má stinné stránky

V Železničáři číslo 4 jste otiskli článek Jak jsme v loňském roce dodržovali grafikon, ve kterém je provedeno vyhodnocení dodržování jízdního řádu. Konstatujete, že v roce 2011 se zvýšila přesnost vlaků ČD. Takže vlastně úspěch. Záleží však na úhlu pohledu. Je známo, že v posledních letech stále méně vlaků čeká na zpožděné vlaky. U vlaků osobních a spěšných je to především proto, že jezdí v taktu, takže čekáním by mohlo dojít k „nabourání“ taktové dopravy a k přenašení zpoždění na další vlaky. Pokud je to takt 30 nebo 60 minut, tak bych „nečekání“ pochopil. Bohužel vlaky často nečekají i u taktu, který je dvouhodinový, kdy vlak třeba kvůli 10–15 minutám zpoždění přípojného vlaku nečeká. Dovedete si představit, když cestující přijede, vlak mu před 10 minutami odjel a nyní musí kvůli těm několika minutám čekat dvě hodiny? To je mu asi jedno, že vlak, který mu před několika minutami ujel, zlepšil statistiku přesnosti a dodržování jízdního řádu.

STANISLAV HÁJEK

Dva týdny odborné stáže na Slovensku

Dne 25. září loňského roku se vydala dvanáctičlenná skupina žáků druhých až čtvrtých ročníků Střední školy České Velenice oborů Management v dopravě – dopravní logistika EU a Operátor provozu a ekonomiky dopravy pod vedením dvou pedagogů, učitelky odborného vý-



cviku S. Sokolové a zástupce ředitelky školy Pavla Vondryse, na odbornou stáž na Slovensko. Jednalo se o akci pořádanou v rámci evropského projektu mobility Leonardo da Vinci. Naším cílem byly Košice a především partnerská škola Střední odborná škola železniční. V rámci odborných stáží jsme pracovali na pracovištích ŽSR, ZSSK, ZSSK Cargo, kde jsme získali nové odborné kompetence v oblasti železniční přepravy a dopravy. Nejvíce nás zaujala práce v ZSSK Cargo, kde jsme prošli pracovišti skladníka přepravy, nákladní pokladny a reklamaci.

Podívali jsme se do Tater (na Štrbské pleso), do Státního divadla Košice, do zoo, jeli jsme na bobové dráze, plavali v košické plovárně, svezli se zubačkou, viděli spoustu starých letadel a automobilů v muzeu na letišti, poslechlí jsme si hrající fontánu a fandili Košicím na hokeji ve Steal aréně, ve které se konalo mistrovství světa v hokeji. Bylo to krásných čtrnáct dní, ve kterých jsme získali plno zkušeností, vědomostí a nezapomenutelných zážitků.

MARTINA ČIHALOVÁ

Žákyně 4. ročníku SŠ České Velenice.

Lipník nad Bečvou potřebuje rekonstrukci

V Železničáři č. 42/2010 jsem si přečetl v článku Investice na Olomoucku, že je navržena také rekonstrukce nádražní budovy v Lipníku nad Bečvou, kde se počítá s výměnou střešního pláště, oken a zateplení objektu. V roce 2011 se zde ale nic neprovedlo, kvůli ekonomické situaci se asi oprava odsunula do příštích let. K tomu bych chtěl podotknout, že u této staniční budovy se toho mělo provést podstatně více, a to nejen na exteriéru, ale i v interiéru, který slouží desítky let bez podstatných změn. Původní čekárna pro cestující a úschovna kol byly uzavřeny, takže lidé nyní čekají v nepříliš hezkém vestibulu a kola postávají venku vedle novínového stánku. Rekonstrukce by tedy měla být důkladná. Mimo uvedené bych navrhol, aby část prostoru mezi staniční budovou a první kolejí (služebně třetí) byla zastřešena tak, jak to má řada stanic i s daleko menší frekvencí, než je naše. Snad se moje připomínka dostane na patřičná místa.

VLADIMÍR WNUK

Dopisy jsou redakčně upraveny a kráceny.

Malí lyžaři na horách poznávali kamarády

Děti zaměstnanců ČD a společnosti SŽDC i ČD Cargo si v prvním březnovém týdnu užily lyžařský zájezd v Deštném v Orlických horách. Ten pro ně už počtvrté zorganizoval Oddělení personální GR ČD s cestovní kanceláří ČD travel. Týdenního pobytu na horách, který byl z poloviny hrazen ze sociálního fondu, se zúčastnilo přesně 34 dětí ve věku 5–15 let z celé ČR.

„I počtvrté se dětský lyžařský zájezd organizovaný Českými drahami vydal,“ uvedla Blanka Havelková, která měla akci za ČD na starosti. Děti nejdely na hory jen za lyžováním, ale i za hledáním nových kamarádů. Kromě sportu také tancovaly, slavily narozeniny a absolvovaly noční stezku odvahy. Před odjezdem domů dostali nejlepší lyžaři medaile, diplom a věcné ceny. „Doufám, že se tato zimní tradice bude opakovat i příští rok,“ dodala Blanka Havelková.

(hop)



RADOST NA SNĚHU. Týden v Orlických horách uběhl pro děti jako mžik. Při lyžování se hodně zasmály. FOTO BLANKA HAVELKOVÁ

Pobřeží Severního moře s pivem a belgickými pralinkami



OSTENDE. Jedním z největších turistických lákadel na belgickém pobřeží Severního moře je bývalá vojenská loď Mercator, která už přes půl století slouží jako muzeum.

FOTO AUTOR (3x)

Jednou z mála zemí, kterou jsem ještě v Evropě nenavštívil, byla Belgie. A tak jsem se tam s kolegy vypravil. Přímé železniční spojení z České republiky neexistuje, proto jsme museli v Kolíně nad Rýnem přestupovat. Potom jsme vlakem ICE rychlostí až 250 km/h pelášili do Bruselu a odtud dál na západ až na pobřeží Severního moře.

Severní moře nás v Ostende nepřivítalo moc laskavě. Nejenom že to od něj tak fičelo, že se k němu vůbec nedalo dostat, ale když jsme se k němu konečně doplazili, pláže byly oplocené a proháněly se po nich buldozery – asi v rámci podzimní údržby. Do moře jsme se tak nedostali. Ale Ostende není našťástí jenom moře, nabízí toho víc, třeba delfinárium (otevřeno přes léto) nebo muzeum Atlantického valu (otevřeno odpoledne). Nás sem však přivedlo něco jiného: plachtetnice Mercator.

Loď určená k výuce i válčení

Jedná se o loď typu barkentina postavenou ve skotských loděnicích v roce 1932, a to jako školní pomůcka. Před druhou světovou válkou byla tato loď kromě výcviku nových námořníků využívána i k vědeckým účelům, například při expedici na Velikonoční ostrov. V roce 1936 se lodí dostalo té cti přivést zpět do vlasti ostatky významné belgické osobnosti otce Damiena, nazývaného též otec malomocných. Kroniky se zmiňují, že stovky tisíc lidí přihlížely této události na břehu řeky Šelby. Když vypukla druhá světová válka, loď zrovna vyplouvala

ní bohoslužbě před přenosným oltářem, při přípravě jídla v kuchyni, při pečení chleba, při výrobě plachet či při léčbě drobných poranění na ošetřovně. Ostatně ošetřovna byla vybavena i k provádění operací, našťástí to nikdy nebylo potřeba. Nebýt natažených provazů by člověk lehce podlehl dojmu, že každým okamžikem někdo přijde a začne vydávat pokyny před vyplutím.

Projížďka po belgických Benátkách

Po návštěvě Mercatoru opouštíme Ostende a vydáváme se do nedalekých Brugg. Ale zde nastává další dilema. Času málo a památek mnoho. Co tedy navštívit a co vynechat? Toto rozhodnutí nakonec činíme v místním pivovaru De Halve Maan (Půlměsíc) u zajímavého, dvakrát kvašeného piva značky Brugse Zot. Ostatně Belgie je jednou z pivních velmocí a v každém větším městě se proto nachází pivovar. Je rozhodnuto – nejlépe poznáme Bruggy z paluby člunu. Stanovišť člunů je ve městě několik a natít je není zas tak složité. Do nízkých loděk se vejde až 30 lidí a jízda vás vyjde na čtyři eura.



Z lodky si centrum Brugg prohlédnete i s odborným výkladem průvodce.

Chudoba paradoxně pomohla zachovat původní ráz Brugg

Největší rozmach Bruggy zažily mezi 13. až 15. stoletím. To zde žilo až 50 tisíc lidí. Za pomoci kanálu Zwin získaly Bruggy přístup k moři a ve městě bujel čilý obchod. Koncem 15. století však dochází k postupnému zanesení kanálu, námořní obchod se přesouvá do Antverp a věhlas

Brugg pomalu upadá. Už v roce 1600 jsou jen provinčním městem a v roce 1850 dokonce nejchudším městem v Belgii. Paradoxně díky tomu si Bruggy zachovaly dnes tolik obdivovaný středověký ráz. Až koncem 19. století začaly Bruggy pomalu objevovat turisté, a to částečně díky románu Georgese Rodenbacha Mrtvé Bruggy z roku 1892. O prosulost Brugg se v poslední době mimo jiné postaral i film z roku 2008 V Brugách od režiséra Martina McDonagha, který je celý natočen v historickém centru města. Ale na rovinu: tu správnou atmosféru dlážděných uliček, vůni čokolády a romantičnost kanálů neucítíte z filmu, ale až přímo v ulicích Brugg.

Bohužel času bylo málo, a tak jsme stihli už jen rychle koupit proslavené belgické pralinky. Ty lze ovšem též koupit v Praze na hlavním nádraží. Ale když už jsme byli v Belgii, tak proč je nekoupit přímo tam, že? Jenže to byla chyba! Díky nakupování pralinek jsme totiž už neměli čas na návštěvu náměstí s nejkrásnější radnicí v zemi. No nic, aspoň máme důvod se do kouzelného středověkého města zase někdy podívat.

RADEK HORTENSKÝ

BELGIE



BELGICKÉ KRÁLOVSTVÍ

Konstituční monarchie na severozápadě Evropy získala nezávislost v roce 1830. Předtím byla součástí Španělska, Francie i Nizozemska. Pro nás může být zajímavé, že v letech 1714–1794 náležela dnešní Belgie rakouským Habsburkům, byla tedy součástí stejného mocnářství jako Čechy a Morava. Země byla ve 20. století v obou světových válkách okupována. Na začátku 50. let patřila k zakládajícím členům evropské integrace.

Belgie má jednu z nejhustších populací v Evropě: asi 340 obyvatel na km². Z více než 10 milionů lidí mluví asi 60 procent vlámsky a 40 procent francouzsky. Přes 90 procent obyvatel žije ve městech. Země je proslavená jako jedno z center dnešní Evropské unie (v Bruselu sídlí Evropská komise, jedno ze sídel tu má Evropský parlament, zasedá tu také Rada EU). Domácí politická scéna je z národnostních a náboženských důvodů relativně nestabilní.

Z Bruselu vede nejstarší kontinentální železniční trať s parním provozem v Evropě. Byla otevřena v květnu 1835. Dnes zemí vede asi 3 500 km tratí. Zvláštností je převaha jednostranného provozu. Výrazná většina tratí je rovněž elektrifikována.

Belgie je jednou z pivních velmocí, v každém větším městě se proto nachází pivovar.

z Rio de Janeira k ostrovu Svatá Helena. Po několika měsících strávených v neutrálních vodách nakonec loď i s posádkou vstoupila do války jako pomocná ponorková loď, a to s označením HMS Mercator. V roce 1961 byla loď vyřazena a stalo se z ní plovoucí muzeum, nejprve v Antverpách a od roku 1964 v Ostende.

V některých místech je expozice tak věrohodná, že vaše vybičovaná fantazie si dokáže živě představit odpočívající námořníky v houpacích lůžkách, při neděl-

Projížďka po kanálech má své kouzlo, a to i v případě, že nejste znalcem cizích jazyků a přednášenému výkladu z větší části nerozumíte. Ani obavy z toho, že si něco nestačíte prohlédnout či vyfotit, mít nemusíte. Člun opíše okolo centra necelý kruh a potom se vrací zpět. Loďka se co chvíli zastaví před průčelím domů, aby průvodce poskytl výklad o jeho historii, a už zase proplouváme pod kameným mostem. Ostatně Bruggám se říká Benátky Belgie.

MUZEUM V LODI MERCATOR

Bývalá vojenská loď Mercator je 78,9 m dlouhá a 11,09 široká. Její plachty zabírají plochu 1 600 m², motor má výkon 500 HP. Na světě se dochovaly již jen dva motory tohoto typu. Za svoji službu Mercator urazil 525 418,5 kilometrů a z toho více jak polovinu při použití právě tohoto motoru. V roce 1950 se účastnil několika plachtařských závodů, se svojí rychlostí 13 uzlů (24 km/h) patřil mezi nejrychlejší lodě své třídy. Od roku 1961 slouží jako plovoucí muzeum, přičemž první tři roky loď kotvila v Antverpách, od roku 1964 ji najdete v Ostende.

