

Železničář

ČÍSLO 10 | ROČNÍK XIX

ČTRNÁCTIDENÍK SKUPINY ČESKÉ DRÁHY

17. KVĚTNA 2012 | CENA 12 Kč



Tržby z osobní dopravy meziročně stouply o 216 milionů korun (+3,3 %).

HOSPODAŘENÍ SKUPINY ČD

Rok	Hospodaření (mil. Kč)
2009	-2 567
2010	-940
2011	+491

Tržby z nákladní dopravy meziročně stouply o 280 milionů korun (+2 %).

Společnost České dráhy skončila v čistém zisku 314,6 milionu korun.

Společnost ČD Cargo vykázala ztrátu 59,9 milionu korun.

Údaje vycházejí z mezinárodních účetních standardů.

SLOUPEK

Co stojí za výsledky loňského hospodaření

Auditované výsledky hospodaření ukazují, že kondice Českých drah se neustále zlepšuje. Vypořádalí jsme se i s prudkým zvýšením nákladů, které jen v případě osobní dopravy meziročně vzrostly o 388 milionů korun. Platby od objednatelů přitom kryly toto zvýšení jen asi z jedné třetiny. Zachránila nás racionalizační opatření, která jsme provedli v minulých letech, vyšší tržby z přepravy cestujících a částečně i prodej majetku. Jak ale dokazují čísla, firma je dnes mnohem zdravější a může si dovolit investovat do modernizace vozidel, což je její základní výrobní prostředek.



Petr Žaluda

generální ředitel
a předseda
představenstva
Českých drah

Je jasné, že trakční náklady dál porostou a Správa železniční dopravní cesty se bude snažit zvyšovat platby za používání kolejí. Abychom tento tlak ustáli a mohli jsme pokračovat v modernizaci firmy, musíme hledat další úspory a především se soustředit na získávání nových zákazníků a zvyšování tržeb. Zatím se nám to daří. Částečně nám nahrává vliv vysokých cen pohonných hmot, obecně ale cestující pozitivně reagují hlavně na zlepšování služeb ze strany našeho personálu a na nová vozidla. Díky aktivní obchodní politice a dynamickému tarifu jsme dokázali do vlaků přilákat další cestující i na tratích, kde nám konkuruje silniční doprava nebo alternativní dopravy. Příkladem může být relace Praha – Brno, kde se nám počet cestujících meziročně zvýšil o více jak 50 procent.

Jestliže jsme loni za celý rok přepravili o 3,1 milionu cestujících více než v roce 2010, jen za první čtvrtletí letošního roku je meziroční nárůst už 1,8 milionu. Přepravní výkon za první tři měsíce roku 2012 vzrostl o 5,1 procenta. Je tedy zřejmé, že vzrůstající trend, a to hlavně v dálkové dopravě, pokračuje. Je jen na nás, zda dokážeme i do budoucna udržet krok.

Půl miliardy korun zisku Skupiny ČD v roce 2011

Za rok 2011 dosáhla Skupina České dráhy čistého zisku ve výši 491 milionů korun. Celkové provozní výnosy všech společností ve skupině stouply oproti roku 2010 o více než 5 procent. Samotné České dráhy jako osobní dopravce byly loni výrazně ziskové, navíc jim narostl počet cestujících. Naopak ČD Cargo i přes růst tržeb znovu vykázalo ztrátu.

Loňský rok byl pro Skupinu České dráhy z hlediska hospodaření úspěšný. Podle oficiálně vydané zprávy vykázala čistý zisk ve výši 491 milionů korun. Celkové provozní výnosy meziročně stouply o 1,9 miliardy korun, což znamená nárůst o více než 5 procent. Velkou měrou se na dobrém hospodářském výsledku podílel růst tržeb z hlavní činnosti a vnitřní úspory v řádu stovek milionů korun. Celková výše investic loni činila 8,6 miliardy.

Osobní doprava roste

Podle mezinárodních účetních standardů vykázala akciová společnost České

dráhy čistý zisk necelých 315 milionů korun (podle českých účetních standardů přes 161 milionů). Na pozitivním výsledku se podílel meziroční růst tržeb o více než 3 procenta, příliv tří milionů nových cestujících (růst o necelá 2 procenta), ale i prodeje zbytného nemovitého majetku. Zatímco trakční náklady za elektřinu a naftu meziročně vzrostly o 152 milionů a poplatky za železniční dopravní cestu o 236 milionů, kraje a stát v loňském roce zaplatily za spoje v závazku veřejné služby jen o 146 milionů více.

Klesly také náklady na údržbu kolejových vozidel, což souvisí s postupným

V oblasti osobní dopravy se loni proinvestovalo 7,1 miliardy korun, z toho 6,5 miliardy bylo vynaloženo na nákup či modernizaci kolejových vozidel.

omlazením vozidlového parku. V oblasti osobní dopravy se loni investovalo asi 7,1 miliardy korun, z toho 6,5 miliard bylo vynaloženo na nákup nových či modernizaci stávajících kolejových vozidel. (Půl miliardy připadá na rekonstrukci nemovitého majetku a asi 100 milionů se investovalo do oblasti informatiky.) České dráhy ovšem loni uzavřely smlouvy na dodávky nových či modernizovaných vozidel ve výši 11,2 miliardy korun. Tyto kontrakty však budou realizovány průběžně v letech 2013–15, z nich pak v letošním roce budou dodána vozidla v hodnotě 1,5 miliardy korun.

Cargo snižuje ztrátu

Hospodaření společnosti ČD Cargo v loňském roce sice skončilo v šedesátimilionové ztrátě, ale oproti roku 2010 aspoň snížilo rozdíl mezi výnosy a náklady o téměř 800 milionů. V roce 2010 totiž měla tato společnost ztrátu 853,3 milionu korun. I díky mírnému růstu ekonomiky v roce 2011 vzrostly v nákladní dopravě tržby o dvě procenta. Zároveň se v největší dceřiné společnosti Českých drah podařilo ušetřit na personálních nákladech, a to částku 282 milionů korun. Náklady výkonové spotřeby u firmy ČD Cargo klesly o 301 milionů.

PETR HORÁLEK

Česko-polské memorandum podpoří zájem o cestování

Cestování vlakem k našemu severnímu sousedovi je v posledních týdnech spojováno zejména s fotbalovými speciály, které využijí fanoušci mířící do Polska na EURO 2012. Je to ovšem i šance, jak oslovit potenciální zákazníky, kteří napříště mohou na sever vyrazit opět vlakem. Tuto skutečnost si dobře uvědomují nejen České dráhy, ale také polský dopravce, společnost PKP Intercity, jejíž zástupci pode-

psali ve čtvrtek 26. dubna v Praze memorandum o spolupráci.

Poté, co se Polsko probudilo z dlouhodobé letargie, kdy byla železnice spíše přehlížena, se u severního souseda masivně investuje zejména do infrastruktury. Modernizace, která přinese zvýšení rychlosti až na 200 km/h v horizontu několika let, otevírá příležitosti nejen k cestám do Varšavy a srdce Poska, ale i k turistickým cílům. → Pokračování na straně 2

Příprava na fotbalové fanoušky vrcholí

Opřipravě fotbalového šampionátu EURO 2012, bezpečnostních opatřeních a možnostech pro všechny cestující, kteří zamíří na zápasy konané v dolnoslezské Wroclawi, přijel 9. května na pozvání hejtmana Pardubického kraje Radko Martínka informovat maršálek Dolnoslezského vojvodství Rafał Jurkowlaniec. Na toto téma v Pardubicích informovali veřejnost i novináře zástupce východočeského ředitelství Policie ČR i Tomáš Netolický z pardubického Krajského centra

Vlakem na EURO

osobní dopravy, reprezentující oficiálního dopravce českého národního fotbalového týmu – České dráhy. Představitelé polské strany prezentovali i turistické a kulturní zajímavosti regionu a pozvali prostřednictvím novinářů české zájemce o poznání k cestě „na Dolny Slask“ i mimo evropský šampionát.

Muzeum ČD v Lužné hostilo legendy ČKD

Do největšího železničního muzea u nás se sjely obdivované lokomotivy se znakem ČKD.

STRANA 2

Nostalgie v Maďarsku má komerčního ducha

Šéf společnosti MÁV Nosztalgia přiblížil v rozhovoru fungování maďarského muzejnictví.

STRANA 3

Fotbalový šampionát propagují i lokomotivy

Dvě lokomotivy, které odvezou vlaky s fanoušky, už nosí náter lákající na EURO 2012.

STRANA 5

Co všechno obnáší profese dispečerů?

Kdo rozhodne, jestli přípoj počká na zpožděný vlak a proč? Dispečer...

→ VNITŘNÍ DVOUSTRANA 6–7



KAM JET

Šlechtičnou do severočeských lázní



V sobotu 26. května vyjede z Prahy Masarykova nádraží do Teplic v Čechách zvláštní parní vlak Teplický expres, vedený parní lokomotivou Šlechtičnou 475.179. Nostalgický vlak, vypravený u příležitosti zahájení teplické lázeňské sezony, vyrazí v 7.08 a do své cílové destinace dorazí v 10.30. Zastavovat bude ve stanicích Kralupy nad Vltavou, Hněvice, Roudnice nad Labem, Bohušovice nad Ohří. Z Lovosic pojedje zvláštní vlak přes malebné České středohoří se zastávkami v Chotiměř, Úpořinách a Teplicích zámecské zahrádě. Na svou zpáteční cestu se vydá ve 14.20. Jízdenky na Teplický expres bude možno zakoupit u průvodčího ve vlaku.

Bambiriáda – největší svátek dětí i rodičů

Na konci května se tradičně po celé republice ve všech krajích otevrou městečka pod širým nebem určená zejména dětem. Již čtrnáctý ročník největší akce zaměřené na volnočasové aktivity dětí nabídne návštěvníkům zdarma možnost vybrat si ze stovek různých zájmových aktivit tu pravou. Prezence občanských sdružení dětí a mládeže a středisek volného času se letos odehrají na celkem devatenácti místech v Čes-



ké republiky od 24. do 27. května. V Praze se na tradičním „Kulatáku“ neboli Vítězném náměstí otevrou pomyslné brány ve čtvrtek 24. května v 11 hodin. Partnerem akce jsou i České dráhy, takže na děti bude čekat nejen maskot slon Elfík, ale i řada soutěží, dárečků a dalších překvapení. Více informací včetně přehledu konkrétních míst konání se dozvíte na webové adrese www.bambiriada.cz.

Sportovní zápasy v Olomouci

Hrajete rádi nohejbal nebo volejbal? Pak si zkuste zahrát s dalšími železničáři ve sportovní hale UP Olomouc. V pátek 25. května se hraje oblastní kolo v nohejbalu. Hrají tři nebo dva hráči v poli (družstvo se skládá z max. sedmi hráčů včetně náhradníků), a to systémem každý s každým na dva sety. První dvě mužstva postupují na mistrovství ČR. V téže hale se v pátek 8. června bude konat oblastní kolo ve volejbalu. Přihlášky podávejte telefonicky na číslo 606 178 482, na nohejbal nejpозději do 23. května, na volejbal do 4. června. **(mn, rub)**



OBDIV A RADOST. Nejvýznamnější lokomotivy z produkce ČKD byly o druhém květnovém víkendu předmětem zájmu návštěvníků v Muzeu ČD.

FOTO AUTOR

První parní víkend v Lužné ovládly stroje ČKD



Přesně dvacet čtyři lokomotiv, které v průběhu minulého století opustily brány dnes již neexistujícího závodu ČKD, se sjelo do Muzea Českých drah v Lužné u Rakovníka. Setkání těchto strojů bylo hlavním bodem programu prvního parního víkendu 12. a 13. května. Navzdory chladnějšímu počasí přišly tisícovky diváků.

Správný železniční fanda určitě dokáže vyjmenovat neznámější lokomotivy, které nesou na prsou či na dveřích stanoviště nezaměnitelný emblém tří propletených písmen – ČKD. Ovšem možnost vidět tyto legendy z libeňské lokomotivky ČKD pohromadě na vlastní oči se nenabízí každý den. Vřak bylo také v Lužné u Rakovníka 12. a 13. května zájemců o netradiční podívanou početně.

Největší hvězda? Kyklop

Nejstarší lokomotivou s rodokmenem První Českomoravské továrny na stroje (později ČKD), která byla v Lužné k vidění, byla 314.432 z roku 1903. Typické meziválečné stroje reprezentovaly Velký Bejček 423.094 (1928), Pětikolák 524.159 (1929) nebo Vřadybylka 354.195 (1925). Poslední jmenovaná společně se strojem 354.7152 (1917) v sobotu 12. května dopravila zvláštní vlaky z Lužné do Stochova a zpět. V neděli v čele těchto vlaků stála další významná konstrukce ČKD – Papoušek 477.043 (1954). Ten už ale patří do poválečné historie, stejně jako o něco starší Skaličák 433.049 z roku 1948.

Lokomotivy, kterým v útrokách tlučé naftové srdce, se v Muzeu Českých drah paradoxně staly větším tahákem než



FOTO MICHAL MÁLEK

KTERÉ STROJE BYLY K VIDĚNÍ V LUŽNÉ U RAKOVNÍKA

Parní		Motorové			
314.432	524.159	T 678.0012	T 435.0145	T 478.1008	721.517
354.7152	464.102	T 444.0030	T 458.1190	T 478.3101	720.058
423.094	433.049	T 444.162	T 334.085	T 466.0286	754.023
354.195	477.043	T 478.1002	T 669.0001	T 499.0002	B50 č. 7

jejich starší parní sestry. Určitě proto, že v Muzeu ČD se sjely málo viděné skvosty jako Pomeranč T 678.0012 nebo jediný dochovaný Kyklop T 499.0002. Ten se také stal nejvyhledávanějším exponá-

tem, přestože je již mnoho let neprovozní. Za normálních okolností je totiž dobře ukryt v rotundě bohumínské depa, a proto si většina návštěvníků nenechala ujít jeho detailní prohlídku.

Premiéra opravené prototypové Bardotky

Naopak Pomeranč, který na rendez-vous dorazil z největší dálky – ze slovenského Zvolena – byl v plné síle a zahřměl svým osmiválcem na mimořádných vlcích z Lužné do Prahy v sobotu a v opačném směru v neděli. Poprvé se také veřejnosti představila zrenovovaná prototypová T 478.002 přezdívaná Bardotka. Ta vyjela z dílen DPOV ve Veselí nad Moravou po renovaci teprve letos (Železničář informoval v čísle 6/2012) a setkání strojů ČKD bylo ideální příležitostí, aby se lokomotiva v překrásné obnoveném veletřním nátěru mohla blýsknout.

Čestina ale nebyla jediným jazykem, který byl v Lužné za sykotu páry a brumlání šesti- a osmiválců o vrtání 310 mm slyšet. Také Slováci, Němci a Holanďané si nenechali dostaveníčko našich zachráněných klenotů ujít. Ty nakonec potěšily přes dva tisíce párů očí, uší i čichových buněk jejich obdivovatelů během obou víkendových dní. Proto patří velký dík organizátorům, kteří už teď pro nás všechny kolejové bláznův připravují další lokomotivní parádu – Němky. Jejich nezaměnitelné tvary se v Muzeu ČD a na tratích v okolí Lužné zaskví o víkendu 16. a 17. června. **VÁCLAV RUBEŠ**

Česko-polské memorandum podpoří zájem o cestování

→ Pokračování ze strany 1

Více spojí nebo společný eShop

Po podpisu česko-polského memoranda se zástupci obou dopravců shodli, že chtějí předložit ještě lepší přepravní nabídku a také vyšší úroveň služeb. Nezávaditelná je také spolupráce na poli propagace a marketingu. „Potenciál vzájemné spolupráce je veliký. Již pro příští jízdní řád připravujeme rozšíření nabídky přes hraniční přechod Petrovice u Karviné/Zebrzydowice o dva páry nových vlaků. Tím se rozšíří počet spojů do Katovic a Varšavy a vznikne dvouhodinový interval prakticky po celý den,“ říká Antonín Blažek, náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu, k prvním konkrétním krokům vzájemné spolupráce. Těch by ale mělo být samozřejmě mnohem více než jen posílení spojí.

Vzhledem k tomu, že stejně jako České dráhy, tak i společnost PKP Intercity

modernizuje svůj vozidlový park, očekávají oba dopravci, že se jim podaří zvýšit a sjednotit jak pohodlí v nových či modernizovaných vozidlech, tak úroveň služeb na jejich palubě. „Při realizaci společných záměrů chceme využít moderních prostředků, jako je například prodej společných dokladů přes eShop, nabídnout zákazníkům po trase internetové připojení, ale i další služby, které dosud na vzájemném trhu chybí, například možnost přepravy jízdních kol,“ vysvětluje náměstek Antonín Blažek.

Na dovolenou vlakem k Baltskému moři

Také polský partner si od spolupráce slibuje zejména zvýšení zájmu o cesty vlakem mezi oběma zeměmi. Přestože spolupráce s PKP Intercity je v současnosti velice intenzivní, zatím se dotkla víceméně technické stránky provozu.

Známé jsou jak polské stroje na českých kolejích, tak i české lokomotivy na spojích v Polsku. „Právě podepsané memorandum by ale mělo přinést prohloubení



Janusz Malinowski (vlevo) a Antonín Blažek po podpisu dohody. FOTO AUTOR

zejména obchodní spolupráce. Hodně si slibujeme od společných marketingových akcí, při kterých uvažujeme také o podpoře atraktivních turistických cílů, například stále se rozvíjejících turistických letovisek na pobřeží Baltského moře,“ řekl krátce po slavnostním podpisu dokumentu Janusz Malinowski, předseda představenstva společnosti PKP Intercity.

Společná pracovní skupina, která na základě podpisu memoranda vznikne, tak rozhodně nebude mít jednoduchou práci. Její hlavní náplní bude strategie, dopravní plánování, sladění v oblasti vozidlového parku, marketingu a propagace. Výsledek vzájemné spolupráce by ale měl přinést služby a spojení s naším severním sousedem, které zákazníci ocení nejen při podobných akcích, jako je fotbalový šampionát, ale třeba i při cestě na dovolenou.

VÁCLAV RUBEŠ

PŘEBARVENÁ LOKOMOTIVA

Určitým překvapením pro zástupce Českých drah bylo předání vizualizace polské lokomotivy, která u příležitosti fotbalového šampionátu nese barvy českého národního týmu. PKP Intercity uvedla do reklamního nátěru celkem 20 svých lokomotiv, ale Česká republika může být poctěna skutečností, že její barvy nese nejmodernější stroj PKP Intercity řady EU 44 nesoucí jméno Husarsz. Vedle Polska, Ukrajiny a Německa (jejich polepy zdobí také polské stroje z produkce Siemensu) se čeští fandové fotbalu i železnice mohou u severního souseda potkat s česko-polskou fotbalovou lokomotivou již 19. května.

Maďarská nostalgie: historické rozjímání ovládl byznys

Společnost MÁV Nosztalgia se sídlem v Budapešti, kterou vede ředitel András Szendrey, hospodaří s celou řadou historických vozidel. Spadá pod křídla národního železničního dopravce, částečně ji podporuje stát, a přesto se musí chovat jako ryze komerční firma. Některá svá vozidla dokonce pronajímá soukromým nákladním dopravcům.

Maďarská muzejní společnost má bohatou historii, během které se jí podařilo shromáždit řadu historických vozidel. Mezi nimi vynikají zejména rychlíkové čtyřnápravové vozy, některé dokonce pomohly sestavit soupravu našeho Wintontrainu v září 2009. Aby společnost mohla dál uchovávat a provozovat historická vozidla, musela se soustředit i na další segmenty železničního trhu a i samotnou nostalgii provozovat na komerční bázi. Ředitel András Szendrey proto v našem rozhovoru nabízí recept na ekonomicky zdravé podnikání na poli železniční nostalgie, turismu, provozování a zapůjčování historických vlaků.

Jak se vám a vašim kolegům z MÁV Nosztalgie podařilo sehnat finance a zajistit opravy celé řady nostalgických vozů?

To bylo ještě před několika lety. Tehdy byla lepší ekonomická situace a my měli dotace od železnice MÁV. Chtěli jsme parní lokomotivy a historické vozy využít ke komerčním jízdám v rámci turistiky a nostalgie nejen na maďarském území, ale po celé Evropě. Začali jsme dělat výlety i s normálními vozy, naši klienti oceňují nejen fakt, že je ve vlaku pohodlí, ale zejména dobře sestavený program. Jeli jsme několikrát do Bratislavy a přemýšlíme, že bychom letos vypravili podobný historický vlak i do Brna. Je to sice poměrně daleko a tyto jednodenní akce jsou náročné, ale jezdíme i do Rumunska a dalších zemí. Navíc jsme získali určité zakázky i v nákladní vozbě. Také půjčujeme lokomotivy, zejména stroje známé jako NOHABY, společností, které provozují nákladní dopravu. Tyto aktivity mají hlavní cíl – vyrovnat poměrně vysoké náklady na provoz nostalgie.

My Maďaři máme krásné mašiny, ale půvabu vašeho Albatrosa se rovnat nemohou.

Objednat si nostalgický vlak nebývá levnou záležitostí. Kdo jsou vaši zákazníci?

Podle našich webových stránek máme nejméně 20 tisíc zájemců o nostalgii a z nich bych vypíchl skupinku nadšenců až z daleké Austrálie. Když tam mají zimu, letí na prázdniny do teplých krajín. Neváhají za historickými vlaky přeletět přes oceán do Evropy. A my je pak vozíme. Loni v červenci, když měli 11. výročí svého sdružení, se setkali v Praze. Jindy přiletí do Moskvy, odkud jedou ruskou soupravou do Šestokaie, z Pobaltí soupravou MÁV Start s našimi dobovými vozy dále přes Varšavu, Krakov, Budapešť, Prahu do Berlína. V každé metropoli pobudou



FOTO ARCHIV ANDRÁSE SZENDREYE

dva až tři dny. Australský personál technické podpory jim zajistí například výlety, hotely a veškeré zázemí nutné pro cestu přes půl Evropy, personál maďarských železnic provozuje služby ve vlaku.

Který přírůstek do parku MÁV Nosztalgie vám udělal v posledních letech největší radost? A co česká historická vozidla, máte svého favorita?

ŽELEZNIČNÍ MUZEUM V BUDAPEŠTI

- Už od 70. let 20. století Maďarské státní železnice (MÁV) hledaly místo pro zřízení expozice vozidel. V roce 1997 ředitelství MÁV rozhodlo o ukončení služby v depu Budapešť Észak (severní) a nové muzeum bylo zřízeno v jeho prostorách.
- V roce 1992 vznikla dceřiná společnost MÁV s názvem MÁV Nosztalgia, ve které měla mateřská společnost sedmapadesátiprocentní podíl a jejímiž dalšími vlastníky se staly firmy MÁVTOURS, MÁV Reklám ad.

- Realizace národní železniční sbírky byla zahájena v roce 1998 a na podzim následujícího roku byl v prostorech zmíněného depa Budapešť Észak položen základní kámen muzea. K nejznámějším zde konaným nostalgickým akcím patřila Velká cena lokomotiv (Mozdony Grand Prix). Deset let existence parku bylo oslaveno 11. července 2010.

Webové stránky muzea jsou www.mavnosztalgia.hu.

Z těch našich maďarských je to určitě parní lokomotiva 424 MÁV a „piano-vůz“, který byl vyroben roku 1926 v Paříži a jenž řadíme do většiny vlaků. Jel i na Wintontrainu a vydělali jsme na něm docela hodně peněz. To je můj nejmilejší vůz. Z českých bych vyzdvihl určitě Masarykův salonní vůz a přirostl mi k srdci i vládní salonek na hlavním nádraží. Loni jsem si poprvé mohl prohlédnout i salonek na Masarykově nádraží, který na mě velmi zapůsobil. Z českých lokomotiv pak určitě Albatros 498.022, což je jedna z nejhezčích lokomotiv na světě. My Maďaři máme krásné mašiny, ale půvabu vašeho Albatrosa se rovnat nemohou.

Přispívá nám sice ministerstvo dopravy, naše příjmy jsou ale hlavně z turistického ruchu.

Kde kromě komerční činnosti získáváte finanční prostředky na provoz?

Jako dceřiná společnost jsme sice oddělení od Maďarských státních železnic, ale dostáváme část peněz z osobní dopravy, od podniků MÁV Start i MÁV (infrastruktura). MÁV nás ovšem dotuje jen jako jeden ze sponzorů, správce infrastruktury nám odpouští poplatky za dopravní cestu. Přispívá i maďarské ministerstvo dopravy. Naše příjmy jsou ale hlavně z turistického ruchu. Je třeba mít obrovského marketingového ducha a koncentrovat se na oslovení správných zákazníků a předložit jim nabídku, která je osloví. Nostalgie není jen o lyrickém obrazu jedoucího parního vlaku, ale především o tvrdém byznysu.

Čeští příznivci nostalgie znají především Velkou cenu lokomotiv v Budapešti...

Tato přehlídka lokomotiv v depu pod názvem Mozdony Grand Prix (Velká cena lokomotiv) se konala v roce 2010 podešaté a naposledy. Na tuto tradici navazuje od roku 2011 Gözmozdonyfesztivál és Étkezőkoci Találkozó (Festival parních lokomotiv a setkání jídelních vozů), který se koná ve stejném zářijovém termínu. Již se nejedná prioritně o závod, i když různé soutěže jsou tam i nadále. Pro české zájemce o letošní ročník doporučuji adresu www.mavnosztalgia.hu, kde je ke stažení aktualizovaný program. Není to ale jediná nostalgická akce. V prostorech přezdívaných Füsti (füst znamená maďarsky kouř) ústředního muzea Maďarských státních železnic se akce pro širokou veřejnost konají skoro každý týden. V roce 2010 jsme si tu připomněli desetiletí zahájení provozu Parku železniční historie.

MARTIN NAVRÁTIL

KRÁTCE

Místo stanice Zbiroh funguje zastávka Kařez



V noci na sobotu 28. dubna po 150 letech přestaly na trati z Prahy do Chebu zastavovat osobní vlaky a rychlíky ve stanici Zbiroh. Alespoň ty ve směru do Prahy. Cestující v tomto směru nově využívají zbrusu novou zastávku Kařez, vzdálenou asi 800 metrů směrem na Plzeň. Nová zastávka včetně parkoviště pro 20 vozů a točny pro autobusy byla postavena za 16 milionů korun v rámci vznikajícího koridoru mezi Zbirohem a Rokycany. Zastávka Kařez začne být oboustranně využívána 12. června.

Osobní vlaky jezdí přes Branický most

Úsek mezi pražským smíchovským a radotínským nádražím prochází mezi 4. a 22. květnem opravou. Část osobních vlaků mezi Prahou a Berounem je proto v tomto období nahrazena autobusy, jiná část jezdí odklonem přes stanici Praha-Krč a přes Branický most (nazývaný Most inteligence). V rámci oprav dojde zejména k výměně nevyhovujících pražců a opravě výhybek a strojního podbití radotínského zhlaví. Budou také opraveny výhybky ve výhybně Praha-Vyšehrad.

Depozitář zlonického muzea byl zrušen

Ke dni 30. dubna ukončilo občanské sdružení Klub železničního muzea Zlonice smlouvu na pronájem vlečkových kolejí Českých drah v bývalém areálu zlonické výtopny. Pronájem byl totiž pro provozovatele neefektivní. Od roku 1997 používalo muzeum tento prostor jako depozitář, který byl v letech 1998–2009 pravidelně přístupný veřejnosti. Kolejště výtopny je vybaveno popelovou jámou a vodním jeřábem, který se často využíval při nostalgických jízdách. Posledním strojem, který ve zlonické výtopně doplnil vodu, byla 21. dubna Šlechtična 475.179 Českých drah.

(mn, tis, hop)

HLEDÁME

Ředitel Odboru právního GR

České dráhy hledají zaměstnance na pozici ředitele Odboru právního Generálního ředitelství. Místo výkonu práce je v Praze.

Požadavky:

- VŠ právního směru,
- 7 let právní praxe včetně praxe ze soudních jednání,
- min. 3 roky v řízení týmu,
- znalost dražní problematiky, problematiky zadávání veřejných zakázek, jednání s ÚHOS,
- aktivní znalost jednoho světového jazyka (nejlépe NJ nebo AJ),
- odpovídající vystupování a jednání, dobré komunikační dovednosti,
- koncepční myšlení,
- organizační schopnosti a efektivní využívání času,
- strategický přístup, vyjednávací dovednosti, efektivní komunikace,
- osobní integrita, preciznost, zaměření na výkon,
- odolnost vůči stresu,
- trestní bezúhonnost.

Hlavní náplň činnosti:

- zajištění právní služby při rozhodování představenstva ČD, pro činnost GR ČD a pro činnost OS ČD,
- řízení právních činností ČD,
- sledování zákonnosti v činnosti ČD i v kontextu evropského práva.

Termín nástupu je dle dohody. Strukturovaný životopis a motivační dopis zašlete v elektronické podobě na adresu kristova@gr.cd.cz do 25. května 2012. **(pers)**

Příprava na fotbalové fanoušky vrcholí

→ Pokračování ze strany 1

Český tým, který sem přijede 4. června, bude ubytován v hotelu Monopol, který již měl tu čest vyzkoušet i český prezident. V rámci tréninků budou na jiném stadionu (Slask Wrocław) sehrány trojice zápasů, na které budou podle směrnic UEFA rozdávány vstupenky zdarma.

Na modernizované nádraží Wrocław Główny budou mířit i zvláštní vlaky z jiných konců Polska, těch z Klódzka a z Jelenie Góry ostatně mohou využít i zájemci z českého příhraničí.

Kontroly na hranicích se během šampionátu zmírní

Í když dopravní policie na české i polské straně hlásí maximální připravenost a minimum uzavírek a Wrocław slibuje velké odstavné parkoviště na okraji města, ze kterého pojedou do centra speciální autobusy, přesto cesta auty nebo au-



FOTO AUTOR

Maršálek Jurkowlaniec přijel, aby pozval zve české zájemce na fotbal.

Z Pardubic do Wrocław

Část fanoušků pojedou do Polska speciálními vlaky, které vypraví České dráhy na každý zápas ve skupině, kde je i náš fotbalový tým, tedy 8. června (zápas s Ruskem), 12. června (zápas s Reckem) a 16. června (zápas s Polskem). Východočeši jistě využijí spoj, který jede z Prahy přes Pardubice, odkud odjíždí vždy v 10.30 hodin. Ve stanici Wrocław Gl. vlak končí jízdu ve 14.39 hodin. Tedy s dostatečným předstihem před zápasy, které začínají ve 20.45, respektive proti Recku od 18 hodin. Vlaky zpět mohou být vypraveny v určitých mezích operativně po skončení zápasů. Zpáteční jízdenka Pardubice – Wrocław je v prodeji za cenu 699 korun. Mimo to pojedou v uvedeně dny tři mimořádné vlaky z Brna.

MARTIN NAVRÁTIL

MIMOŘÁDNOSTI

Plzeň hlavní nádraží

16. dubna

Po půlnoci v železniční stanici Plzeň hlavní nádraží vykolejil při posunu nákladní vůz řady Eas na výhybce číslo 429. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 55 tisíc korun.

Lovosice – Čížkovice

16. dubna

Opoledne mezi žst. Lovosice a Čížkovice se na železničním přejezdu v km 1,994 střetl traktor Zetor 6911 s osobním vlakem 6110, kterým byla motorová jednotka Regionova 814/914.058. Nikdo nebyl zraněn. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčíslena na 65 tisíc korun.

Ostrava hlavní nádraží

18. dubna

Před polednem v žst. Ostrava hlavní nádraží, v obvodu spádoviště, vykolejil při spouštění vozů kotlový nákladní vůz na výhybce číslo 479. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 100 tisíc korun.

Olomouc hlavní nádraží

20. dubna

V odpoledních hodinách v žst. Olomouc hlavní nádraží projel rychlík 1127 cestové návštěvník Lc10 s návestí Stůj a násilně přestavil výhybku číslo 87. Vlak byl zastaven po ujetí dráhy přibližně 300 m pomocí funkce Generální stop. Hmotná škoda nevznikla, provoz na staniční koleji číslo byl zastaven od 15.32 do 19.35 hodin.

Nová Ves nad Lužnicí – Suchdol nad Lužnicí

26. dubna

Dopoledne mezi žst. Nová Ves nad Lužnicí a Suchdol nad Lužnicí se na železničním přejezdu v km 15,782 střetl osobní automobil Citroën Xantia s osobním vlakem 8730, kterým byla motorová jednotka Regionova 814/914.060. Řidič automobilu byl při střetnutí usmrčen. Přejezd



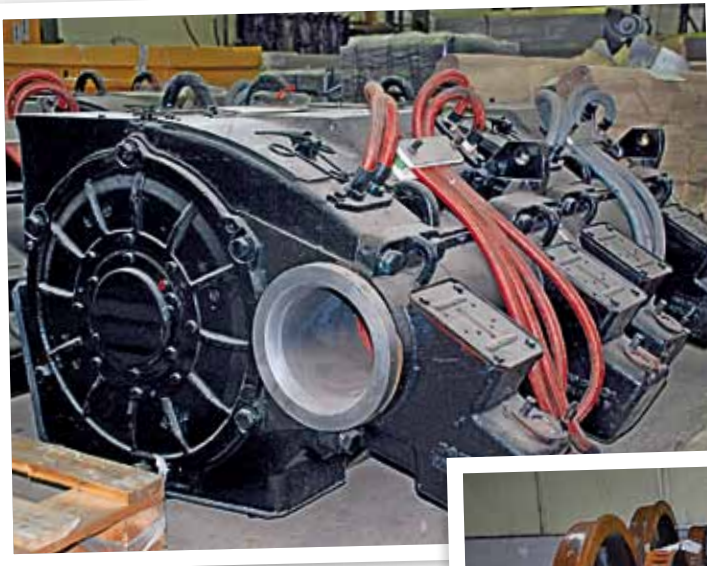
je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor, které bylo v době průjezdu vlaku v činnosti. Škoda byla předběžně vyčíslena na 190 tisíc korun.

Lipno nad Vltavou

1. května

Dopoledne mezi dopravami Lipno nad Vltavou a Loučovice se na přejezdu v km 20,012 střetl osobní automobil Renault Koleos s osobním vlakem 18805, v jehož čele byla motorová lokomotiva 742.165-4. Nikdo nebyl zraněn. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži a doplněn dopravní značkou Stůj, dej přednost v jízdě! Škoda byla předběžně vyčíslena na 100 tisíc korun.

(Mirko)



SRDCE STROJŮ. V zásobovacím skladě nakupují nejen drobný spotřební materiál, ale i velké konstrukční celky, například spalovací či trakční motory.



DÍLY ZE ZAHRANIČÍ. Stále častěji musejí zásobovači objednávat také náhradní díly z ciziny, například kompletní dvojkolí pro jednotky Pendolino.

V České Třebové nakupujeme od dvojkolí po šroubky

Systém centrálního nákupu, který funguje u Českých drah od roku 2010, soustředil proces řízení nákupu a vyhlašování veřejných zakázek na Generální ředitelství. Jedinou výjimkou je detašované pracoviště v České Třebové, kde sedm specialistů nakupuje pro ČD náhradní díly, bez kterých by se vlaky brzy zastavily.

Vzhledem k požadavkům na lepší kontrolu a vyšší transparentnost veřejných zakázek vznikl v prostorách Zásobovacího centra Česká Třebová tým sedmi specializovaných nákupčích. Ten realizuje nákupy zboží pro opravy a údržbu kolejových vozidel, a to od velkých náhradních dílů, jako jsou dvojkolí či motory, až po poslední šroubek či matku.

Jak nákup probíhá, popisuje ve zkratce vedoucí skupiny Martin Stejskal: „Začíná to tím, že obdržíme požadavek od zásobovacího centra, kterému buď končí platná dlouhodobá smlouva, nebo vznikne potřeba nového náhradního dílu či materiálu. Na nás je zrealizovat celou veřejnou zakázku od výběru dodavatele přes sjednání podmínek až po dosažení co nejlepší ceny při stanovené kvalitě.“

Elektronické aukce pomáhají

Proces to není jednoduchý. Například již výběr dodavatele je limitovaný vlastnictvím výkresové dokumentace či nutnou certifikací výrobců u konkrétních dílů. Počítat se musí také s normami pro svařované náhradní díly, technickými podmínkami výroby, licenčními smlouvami dodavatelů nebo smlouvami o výhradním zastoupení. V případě, že se na trhu najde pouze jeden dodavatel, probíhá s ním o cenách a podmínkách nákupu jednání. Pokud se přihlásí více dodavatelů, je možné využít elektronickou aukci. Běžná e-aukce trvá okolo 30 minut a v případě snížení ceny před

ukončením se prodlužuje o další dvě minuty. „Zatím naše rekordně nejdelší aukce se týkala železničních náprav, trvala pět a půl hodiny a měla 182 prodloužení. Během té doby se nám podařilo snížit cenu jedné nápravy o 30 tisíc korun,“ uvádí Martin Stejskal.

je pro ně příliš dlouhá. „Vzhledem k tomu, že nákup železničních vozidel v zahraničí stále stoupá, bude stoupat i náročnost nákupu náhradních dílů mimo český trh. Nároky jsou kladené hlavně na jazykovou vybavenost nákupčích a také na schopnost vyjednat co nejlepší

ných smluvních podmínek také dosáhnout co nejvyšší finanční úspory. Za rok 2011 se jim přes stále rostoucí ceny podařilo ušpóřit 21,7 milionu korun. V budoucnu však lze předpokládat, že snižování cen už nebude tak výrazné.

Cena nesmí být na úkor kvality

„V mnoha případech jsme ceny stlačili natolik, že další požadavky na jejich pokles by se mohly odrazit v kvalitě výrobků,“ říká Martin Stejskal a dále uvádí, že tato situace by mohla nutit dodavatele k použití lacinějších materiálů. Aby však takové případy nevznikaly, dodržování technologických postupů přímo u výrobce hlídá u určených náhradních dílů inspektor kvality Českých drah. Kontrolované jsou součástky důležité hlavně z pohledu bezpečnosti. Po dokončení obchodního případu se další činnosti ujímá zásobovací centrum, které si zboží samo objedná a přijme na sklad. To pak putuje do dep a dalších organizačních složek ČD nebo k ostatním zákazníkům.

„Odloučené pracoviště centrálního nákupu v České Třebové během roku svého působení zrealizovalo přes 900 veřejných zakázek. Ukázalo se, že ponechat specialisty nákupu přímo u místě zásobovacího centra byla dobrá strategie, a to hlavně z důvodu lepší pracovní provázanosti a komunikace,“ dodává Filip Potůček, ředitel Odboru centrálního nákupu a logistiky, který v roce 2010 započal proces centralizace nákupu do jednoho místa.

VĚRA ČERNÁ



TÝM. Nákupčí v České Třebové zrealizovali za rok 900 zakázek. FOTO AUTORKA (4x)

„Vedle nakupování na českém trhu také jednáme se zahraničními dodavateli. To je složitější proces, protože ne všichni dodavatelé znají předpisy ČD a mnozí také nesouhlasí s našimi obchodními podmínkami. Například u nás běžná devadesátidenní splatnost

podmínky. Zahraniční dodavatelé kupříkladu neradi přistupují na dlouhodobější smlouvy a chtějí podávat nabídku na konkrétní množství.

Středobodem činnosti sedmi nákupčích v České Třebové je kromě výběru kvalitního dodavatele a zajištění výhod

V sedmi stanicích představují evropské projekty

Každou chvíli můžete v novinách číst o čerpání dotací z Evropské unie. Aby se veřejnost lépe dozvěděla o tom, jak jsou evropské finanční prostředky na jednotlivé projekty v konkrétních regionech čerpány, budou postupně na sedmi nádražích v ČR instalovány panely s textovými a obrazovými informacemi na toto téma. První panel byl již nainstalován na brněnském hlavním nádraží.

Prostor za symbolické nájemné

„Informační panely ve tvaru brány o rozměrech zhruba dva krát jeden metr obsahují všechny důležité projekty, které jsou spolufinancovány ze strukturálních fondů Evropské unie a jsou zaměřeny na podporu oblasti rozvoje cestovního ruchu, železniční dopravu z toho nevymínáme. Náklady na celou akci plně hradí ministerstvo pro místní rozvoj. České dráhy prostřednictvím svých Re-

gionálních správ majetku a Krajských center osobní dopravy pouze za symbolické nájemné poskytují na dva roky menší prostor na určených nádražích,“ říká Josef Bosáček z Odboru správy nemovitostí GR ČD.

Základem panelu je mapa krajů Regionu soudržnosti a více než dvacítká fotografií vybraných, turisticky zajímavých projektů s krátkým informačním textem. Panel by měl být podle dostupných informací svými zřizovateli pravidelně aktualizován a doplňován. Na úplně prvním panelu, který je od konce března v Brně, najdeme přehlednou mapu Regionu soudržnosti Jihovýchod, který zahrnuje Jihomoravský kraj a Kraj Vysočinu, a k tomu souhrnné informace čerpání prostředků ze Strukturálních fondů Evropské unie pro tento region. Cestující se tu například dozvědí o elektrizační trati Šatov – Znojmo, na kterou EU přispěla částkou 880 milionů korun.



INSTALACE. První infopanel byl umístěn do haly stanice Brno hl. n. FOTO AUTOR

Tříkrát na Moravě, čtyřikrát v Čechách

Další panely by měly být umístěny na olomouckém hlavním nádraží pro region Střední Morava a ve stanici Ostrava-Svinov pro region Moravskoslezský kraj. V Čechách se předpokládá umístění panelů pro region Střední Čechy a Prahu na pražském hlavním nádraží, v rámci regionu soudržnosti Severovýchod, kam náleží Pardubický, Královéhradecký a Liberecký kraj, bude informační tabule umístěna na pardubickém hlavním nádraží. Zastoupen bude i region Severozápad na hlavním nádraží v Ústí nad Labem a region Jihozápad, kam náleží Plzeňský a Jihočeský kraj, počítá se svojí „bránou“ v železniční stanici České Budějovice. Realizaci informačních panelů zajišťuje agentura Pragopublic, která se v minulosti podílela například na oslavách 150. výročí přiježdu prvního vlaku do Prahy.

MARTIN HARÁK

Jak Bivoj s Peršingem kvůli EURU 2012 k fotbalovým dresům přišly



PRÁCE V DETAILU. Sedmičlenný realizační tým potřeboval k přeměně každé lokomotivy čtyři dny. U řady 380 bylo nalepeno zhruba 150 metrů čtvervečních fólie.



FOTO MICHAL MÁLEK (4x)

Evropské mistrovství ve fotbale začíná už za pár týdnů. Zvláštní vlaky, které České dráhy při této příležitosti vypraví, budou taženy speciálně polepenými lokomotivami. Jako první změnila vzhled škodovácká lokomotiva 380.011, která má jezdit v barvách šampionátu nejen letos na jaře, ale i v pravidelném oběhu v dalších letech.

Červená, bílá, modrá – to jsou barvy, které vévodí reklamnímu polepu na lokomotivě, která díky své síle získala přezdívku Bivoj. Její český původ nyní podtrhují i barvy inspirované národní barevnou paletou. Polep, který realizovala firma Railreklam, ale odkazuje i na svůj hlavní účel: propagaci spoju na fotbalové mistrovství Evropy EURO 2012, a proto se na čelech třístosmdesátek objevily stylizované fotbalové míče. Poprvé se fotbalový Bivoj představil v novém hávu 9. května v čele pravidelného vlaku EC 111 Praha, který spojuje Prahu s Varšavou, a hned na sebe upoutal pozornost novinářů, fotografů i laické veřejnosti. Tomu ale předcházela

čtyřdenní intenzivní práce sedmi lidí, kteří velkou plochu původně stříbrnošedé lokomotivy proměnili k nepoznání.

Boj s mastnotou a tvarem lokomotivy

V prostorách Depa kolejových vozidel Praha na Odstavném nádraží Jih byla lokomotiva připravena již v pátek 4. května. Celý tento den pracoval realizační tým na odmaštění lokomotivní skříně, což je základ pro úspěšnou aplikaci a zejména trvanlivost fólie. V sobotu se začalo se samotným lepením. „Práci trochu komplikují prolisy na bocích lokomotivy. Ty jsou hlavním důvodem, proč se aplikace polepu protáhla až na 30 hodin čistého

času práce,“ říká aplikační technik Petr Kebrt. Pro jeho tým ale není podobná zákazka žádnou novinkou, protože se společností Railreklam spolupracuje dlouhodobě a mimo jiné podobným způsobem polepují i tramvaje, takže práce na lokomotivě pro ně nebyla ničím netradičním.

Během tří dnů aplikovali na lokomotivní skřín zhruba 150 metrů čtvervečních polepové fólie, která má životnost zhruba 5 let. Takže s reprezentativním vzhledem lokomotivy se budeme setkávat ještě dlouho po skončení fotbalového šampionátu. Kromě fotbalového speciálu s českou reprezentací, kterou odveze 3. června, bude nasazována v pravidelném oběhu mezi Prahou a Bohumínem,

Prahou, Brnem a Břeclaví a také na Ferdinandce mezi Břeclaví a Bohumínem. Propagovat tedy bude takřka po celé republice. Ostatně v tomto snažení nežstane osamocena.

Další vozidla jsou na řadě

Dalším strojem, který se oděl do fotbalového hávu, je lokomotiva 163.043 z DKV Česká Třebová, kterou v její domovině proměnil v pohyblivý billboard stejný tým, který stojí za reklamou na stroji 380.011. Od pondělí 7. května pracoval v českotřebovském depu na celopolepu lokomotivy, která odveze do Polska fotbalové speciály pro tuzemské fanoušky. Motiv na polonizovaném Peršingu

163.043 je totožný s motivem na třístosmdesátce. Poprvé lokomotiva táhla osobní vlak v sobotu 12. května.

Podobným způsobem se do fotbalové vizáže převléknou i další vozidla. Celopolepem na sebe bude poutat pozornost zejména vůz 1. třídy ve vlaku pro českou fotbalovou reprezentaci. Dílčími polepy budou vyzdobeny ještě další dvě lokomotivy (po jedné z řad 380 a 163) a také vozy pro fotbalové příznivce zařazené do zvláštních vlaků z Prahy a Brna do Wrocławu. Věřme, že naše fotbalisty i Českou republiku pomohou lokomotivy i vozy dobře reprezentovat a udělají radost nejen fotbalovým příznivcům, ale i železničním fandům. **MICHAL MÁLEK, VÁCLAV RUBEŠ**

KDE JEZDÍ PŘEBARVENÁ TŘÍSTOSMDESÁTKA

1. TURNUSOVÝ DEN (od 10. května)

Ex 536 (Bohumín – Břeclav)
EC 133 (Břeclav – Ostrava hl. n.)
EC 110 (Bohumín – Praha hl. n.)
R 403 (Praha hl. n. – Bohumín)

2. TURNUSOVÝ DEN (od 11. května)

R 402 (Bohumín – Praha hl. n.)
EC 111 (Praha hl. n. – Bohumín)
EC 137 (Ostrava hl. n. – Břeclav)
Ex 531 (Břeclav – Bohumín)

Změny v nasazení vozidla z provozních důvodů jsou možné.

Výsuvný schůdek u Stadlera už cestující nezlobí

Moderní motorová vozidla Region-Shuttle RS1 od firmy Stadler, která České dráhy nasadily na regionální vlaky na Liberecku a Vysočině, jsou v provozu již více než půl roku. Vozidla označená řadou 840 a 841 si za tu dobu získala pověst tichých vozů s příjemnými jízdními vlastnostmi a účinnou klimatizací. Další devízou Stadlerů je nízkopodlažnost v 65 procentech jejich délky a tím pohodlnější nástup do vozidla, jehož podlaha je ve výšce 600 mm od temene kolejnice. Tedy těsně nad normovanou výšku hrany nově zřizovaných nástupišť takzvaného koridorového typu.

Pro nástupní místa, která neprošla modernizací, usnadňuje nástup do motorového vozu vysouvací stupátko. Přesněji řečeno, mělo by usnadnit, pokud bude schůdek strojvedoucím vysunut. To se ale až donedávna v některých stanicích a zastávkách na Liberecku nedělo.

Tam, kde jsou pouze prastará „sypaná“ nástupiště, se z nového bezbariérového vozu stalo vozidlo, které vyžadovalo při nástupu i výstupu paradoxně větší úsilí než u starších motorových vozů.

Proč se nevysouval

První problémy se objevily v extrémních zimních podmínkách Jizerských hor. Citlivé zařízení stupátka negativně ovlivňoval snůh v průjezdném profilu, neboť údržba tratě nebyla zrovna příkladná. Proto vzniklo opatření nařizující vysouvání schůdku jen v místech, kde je velký rozdíl mezi hranou dveřního prostoru a nástupištěm, zejména u nedosypaných nástupišť a u zastávek v obloucích.

Cestující si pochopitelně stěžovali, proč tak moderní vlak nemá snadnější nástup a výstup všude. Řada z nich ani netušila, že je pro tyto situace vybaven vysouvací stupátkou ukrytou v prostoru pod vozem. Pravidelní cestující zase



Výstup ze Stadlera může být bez vysunutí schůdku obtížný. FOTO M. NAVRÁTIL

zaregistrovali, že schůdek je na některých zastávkách a stanicích vysunut, ale na dalších už nikoli. Čistě logicky by měl být schůdek vysunut tam, kde je to potřeba podle výšky nástupiště. Jenže tomu tak nebylo, protože strojvedoucí měli jasné instrukce, kde stupáku vysouvat.

Dalším důvodem byly krátké pobyty vlaků na některých místech. Vysunutí a zasunutí schůdku totiž vyžaduje asi 30 sekund, doba pobytu je ale v leckterých zastávkách či stanicích kratší než půlminuta. K tomu je třeba přičíst dobu, za kterou cestující nastoupí a vystoupí, což znamená, že každé vysunutí schůdku mohlo přinést až minutové zpoždění.

Po získání provozních zkušeností vydalo liberecké KČOD opatření nařizující vysunutí schůdku ve všech stanicích a zastávkách, vyjma těch vybavených novým nástupištěm či tam, kde jsou parametry pro vysunutí nevhodné. To se

týká nových zastávek Jablonec nad Nisou centrum, Smržovka-Lučná, Desná-Riedlova vila, Desná-Pustinská nebo Velké Hamry město, ale i Kořenova zastávky a nástupiště u 1. koleje v Jablonci nad Nisou, kde je minimální prostor pro vysunutí schůdku a hrozí jeho poškození. Ve všech ostatních stanicích a zastávkách musí být schůdek vysunut vždy!

Nízkopodlažní vozidla a české tratě

Bezbariérová vozidla jsou krokem správným směrem. Jejich výhody se ale využijí hlavně tam, kde je k tomu uzpůsobena i infrastruktura v podobě nástupišť, což je bohužel na našich regionálních tratích – na rozdíl od západních sousedů – zatím spíše výjimkou. To je také důvod, proč se s podobnými problémy setkáváme častěji než například v Německu, kde je nasazen stejný typ motorových vozů.

VÁCLAV RUBEŠ

Dostupné pouze v tištěné podobě



Předplaťte si čtrnáctideník *Železničář* na telefonu 972 233 090

Připravujeme





REJ STROJŮ A LIDÍ. Důležitou součástí první etapy modernizace plzeňského uzlu jsou mosty přes ulice západočeské metropole i řeku Radbuzu. Proměny dozná také zastávka Plzeň-Jižní předměstí. FOTO AUTOR (3x)

Do plzeňského uzlu se mohutně zakousli stavbaři

Kdo v poslední době projížděl vlakem Plzní, nemohl nezpozorovat rozsáhlý stavební ruch, vytrhané koleje, zanikající a rostoucí mosty a pohyb pracovníků v oranžových vestách. V příštích letech dostane plzeňský uzel konečně moderní podobu, přičemž většina hlavních prací první etapy stavby má být hotova do konce letošního roku.

Obyvatelé Plzně mohli v minulých dnech pozorovat zajímavou a neopakovatelnou událost. Pomocí hydraulického zařízení se milimetr po milimetru postupně vysouvaly na Denisovo nábřeží dvě ocelové konstrukce železničních mostů přes Radbuzu. Ty ustoupí nové společné příhradové konstrukci s průběžným šterkovým ložem. Nový most by se obdobně měl v prostoru předpolí postupně sestavit a nasunout nad řeku. Tento zřejmě nejnápadnější stavební objekt je součástí přibližně miliardové stavby nového železničního průjezdu Plzní na 3. koridoru.

Mosty jako součást železnice

Stavba byla zahájena loni na podzim a brzy byla některá místa změněna k nepoznání. Kromě zmíněného mostu přes Radbuzu se demontovaly koleje a vkládaly výhybky na západním zhlaví stani-

ce Plzeň hl. n. tak, aby veškerý tříkolejný provoz mezi hlavním nádražím a plzeňským Jižním předměstím byl převeden na kolej č. 3 (961) na most, který byl zřízen teprve nedávno, v roce 1996. „Kdyby tato možnost nebyla, práce by bez dlouhodobého úplného přerušení železničního provozu prakticky nešly provádět,“ říká hlavní inženýr stavby Martin Kraus ze Stavební správy západ Správy železniční dopravní cesty, který nám ochotně vysvětlil všechny superlativy i úskalí stavby. Na první etapu stavby nové dominanty města je odměřeno harmonogramem přesně 268 dní.

Další součástí této etapy stavby jsou mosty přes ulice Prokopovu a Radobyčickou. Z první z nich musela být odkloněna trolejbusová doprava, demolice starého mostu se neobešla bez krátkodobé silniční uzávěry. Zajímavostí je i to, že po ukončení stavby bude staronová

konstrukce ze třetí koleje vyňata a nahradí most na klatovské trati, který je v nevyhovujícím stavu.

Čilý ruch na jihu města

V Plzni-Jižním předměstí rovněž vládne čilý ruch, zejména na Borské ulici, kde těžké stroje usazují piloty pro mohutnou zárubní zeď, která umožní jak rozšíření komunikace, tak vytvoří prostor pro nové nástupiště. Vzniknou tu zajímavá schodiště a výtah. Cestujícím neviditelnou, byť nezbytnou částí je modernizace trakčního zařízení, sdělovacího a zabezpečovacího zařízení a dalších technologií. Do stanice Plzeň-Jižní předměstí jsou zároveň zaústěny významné vlečky Škoda sever a Škoda jih.

Další úsek tratí směr Cheb a Domažlice, jemuž kraluje tzv. přesmyk, prozatím projde jen úpravou polohy kolejí tak, aby bylo možné tuto část navázat na zre-

konstruované úseky. Celý prostor, sevřený z obou stran komplexem firmy Škoda, bude řešen v rámci staveb uzlu Plzeň. V řadě posledními stavebními objekty jsou mosty přes Vejprnický potok (jeho část pod první kolejí byla snesena a práce probíhají při udržení provozu po druhé koleji) a přes frekventovanou Vejprnickou ulici. Dále dráha pokračuje už modernizovaným úsekem 3. koridoru směr Plzeň-Křimice.

Na podchody se čeká dvacet let

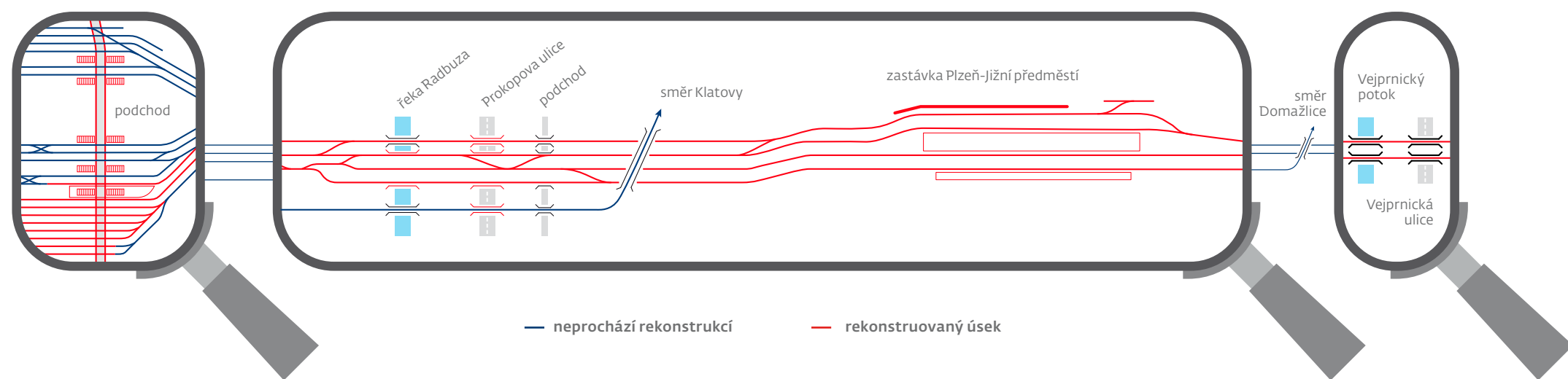
Větších či menších stavebních objektů tu je ještě řada. Stavební práce běží na samotném plzeňském hlavním nádraží. Zde kromě úpravy zhlaví a zabezpečovacího zařízení v prostoru stavědla 5 totiž vyrůstají podchody jak severním směrem k Šumavské ulici, tak i jižním do ulice Železniční (u pošty). Podchody znamenají nejen pohodlí do budoucna – Pl-

CELÁ STAVBA V DATECH

- **Název stavby:** Průjezd uzlem Plzeň ve směru III. TŽK
- **Podpis smlouvy:** 7. listopadu 2011
- **Generální projektant:** SUDOP Praha
- **Zhotovitel:** společnost Skanska
- **Investor:** Správa železniční dopravní cesty
- **Počet nových mostů:** 8
- **Montáž výhybek:** 19
- **Montáž kolejí:** 7,1 km
- **Protihlukové stěny:** 1 862 m²
- **Nástupiště:** 1,4 km
- **Cena stavby:** 942 milionů korun bez DPH
- **Financování:** Operační program Doprava (Fond soudržnosti EU) a SFDI

zeňané po nich volali už 20 let, ale jsou jedinou šancí pro cestující, jak se během stavby přemostění Mikulášské ulice dostat z tohoto směru na hlavní nádraží. Stavbaři jen doufají, že se na staveništi nenajdou žádné nevybuchlé letecké pumy z jara 1945, které by mohly přinést možné komplikace. Svými náklady přes 300 milionů korun na kilometr délky je projekt náročný co do počtu rozsáhlých umělých staveb i zasažením do městské zástavby. Rozhodně však bude znamenat významné zlepšení pro cestující Českých drah. **MARTIN NAVRÁTIL**

Konečný stav po první etapě modernizace stanice Plzeň hlavní nádraží – západní část



RSM: Kladno-Dubí – budova, která už nedělá ostudu

Značný rozvoj těžby černého uhlí na Kladensku koncem 19. století s sebou přinesl také problém jeho přepravy. Kolejovou dopravu do té doby sice zajišťovala koněspřežná železnice z Brusky (nyní Praha-Dejvice) do Lán, ale na vzrůstající přepravní nároky již koňské síly nestačily. Iniciativy se proto chopila Buštěhradská železniční společnost a po získání koncese roku 1855 zvolila pro trasu nové parostrojní železnice úsek ze Starého Kladna do Kralup nad Vltavou.

Nedaleko místa, kde začala společnost Buštěhradské kamenouhelné doly hloubit šachtu František Josef (později Důl Antonín Zápotocký), vznikla stanice Kladno-Dubí, záhy rozšířená pro rostoucí nákladní dopravu. Při další rozsáhlé přestavbě kolejiště v letech 1906–1908 byla původní hrázdná výpravní budova přesunuta na nové místo a její charakter se změnil na stavbu pro čistě služební

využití. Pro veřejnost i dopravní zaměstnance byla ve stejném stylu postavena zcela nová výpravní budova.

Uhlí nahradili lidé

Peripetie nádraží tím však neskončily. Kromě husté nákladní dopravy využívala stanice hojně i veřejnost k cestám

do zaměstnání. I sebestlubší a sebevynosnější důl se ale s postupem doby vyčerpá, což se stalo i Antonínu Zápotockému. Nákladní přeprava, dříve páteř, okolo které se tehdy všechno točilo, se z třiceti výchozích nákladních vlaků smrškla na pouhých pět, tedy šestinu původního objemu. Dnešní osobní do-

prava sice jezdí v hodinovém taktu, ale v Kladně-Dubí jen občas vystoupí nebo nastoupí cestující. Menší výkony znamenaly i menší potřebu zaměstnanců, budova pro služební potřebu ztratila své opodstatnění a i když šlo o velmi zajímavý objekt, byla pro špatný technický stav před dvěma lety zdemolována. Po opuštění budovy posledními zaměstnanci pomohli k rychlé devastaci i ne-nechaví spoluobčané.

I obyčejná budova může reprezentovat

Sto let se začalo projevovat již i na „nové“ výpravní budově. Jelikož bylo nutné zajistit stávajícím provozním zaměstnancům slušné pracovní prostředí (v současné době to jsou výpravčí SŽDC a zaměstnanci dceřiné společnosti ČD Cargo), bylo rozhodnuto provést zásadní nápravné kroky. Nejprve byla vyměněna krytina na celé střeše a s tím i souvise-

jící klempířské prvky. Pro zaměstnance bylo zastaralé a nevyhovující sociální zařízení upraveno na úroveň odpovídající současným hygienickým nárokům. Pro snížení tepelných ztrát byly místnosti sníženy sádkokartonovými podhledy a stará netěsnící okna byla nahrazena moderními.

Někdo může namítnout, že České dráhy potřebují opravit mnohá nádraží, kde je pohyb cestujících a tudíž našich zákazníků nepoměrně větší než v Kladně-Dubí. Nelze než souhlasit, ovšem na druhou stranu musíme také zajistit, aby objekty v našem vlastnictví, které pronajímáme k výkonu nutných provozních činností, České dráhy jistým způsobem reprezentovaly. A to je také případ této stanice, ale i mnoha dalších, které přestože nestojí zrovna nejvýše na žebříčku počtu odbavených cestujících, rozhodně nedělají naší společnosti ostudu. **JAROSLAV ŠTIČKA**



PROMĚNA. Stará a omšelá výpravní budova získala citlivou rekonstrukci původní lesk pomocí moderních technologií. FOTO AUTOR, MARTIN NAVRÁTIL



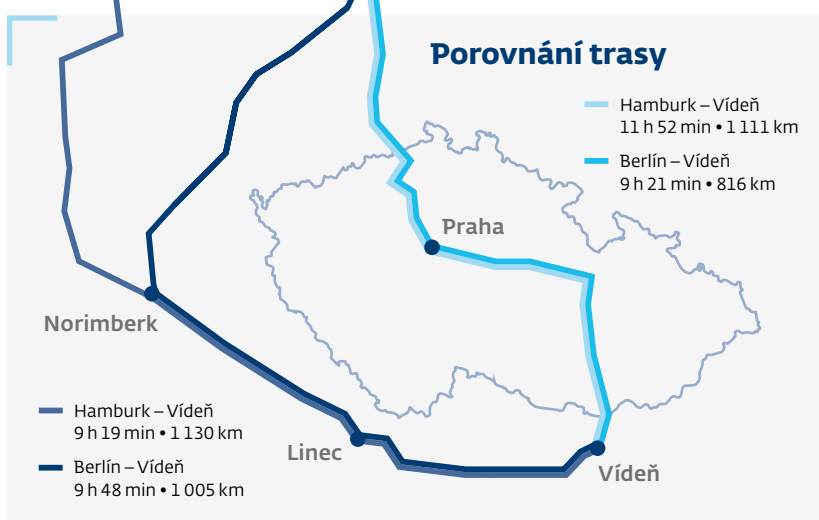
Bude z nás periferie evropského železničního světa?



Hamburk

POJEDOU PŘES ČR? Mezinárodní dálková doprava mezi severovýchodem Německa a Rakouskem se nám může v budoucnu zcela vyhnout. FOTO DEUTSCHE BAHN

Rychlost mezinárodních vlaků napříč Českou republikou se v posledních dvaceti letech výrazně zvýšila. Na tempo modernizace železnic za našimi hranicemi to však nestačí. Prostor pro další zrychlování je omezený a bez výstavby rychlých tratí budeme zaostávat stále více. Pokud se trend nezmění, za pár let se dálkovým spojným mezi Německem a Rakouskem vyplatí naše území objíždět.



Země, kde žijí lvi. Tak staří latiníci označovali ve starověku místa, která nejsou dostatečně prozkoumána, nevedou tam pořádné cesty, a proto nejsou často vyznačena ani na mapách. S určitou nadsázkou se tak dá mluvit o budoucnosti České republiky – aspoň ze železničářského hlediska. Rozvoj naší infrastruktury za našimi sousedy na západě a jihu velmi zaostává a stejně je na tom propojení na jejich železniční síť. V tradičním směru od severozápadu Evropy (ze Skandinávie a severního Německa) na její jihovýchod (Balkán) bude stále výhodnější Českou republiku objíždět okolo Ásského výběžku přes sousední Bavorsko a dunajským koridorem.

Bez vysokorychlostních tratí se neobejdeme

Již dnes je cesta rychlovlakem ICE 91 z Hamburku přes Norimberk a Linec do Vídně podstatně rychlejší než cesta přímým spojením EuroCity Vindobona přes Prahu. Časová úspora představuje neuvěřitelných dvě a půl hodiny, přestože

tyto trasy jsou přibližně stejně dlouhé! Rychlovlak ICE však těžší jen v Německu z téměř 200 kilometrů tratí pro rychlost 200 km/h a z 327 kilometrů dlouhé vysokorychlostní tratě Hannover – Würzburg.

Cesta z Berlína do Vídně přes ČR se zatím vyplácí. Úspora ale činí jen 20 minut.

Na ní je povolena maximální rychlost 280 km/h. V Rakousku mezi Lincem a Vídní postupně vyrostla také nová rychlá trať pro 200 až 250 km/h. Poslední významný úsek mezi Vídní a St. Pöltem bude uveden do provozu v závěru letošního roku. Uvedený spoj však maximální rychlost rychlodráhování nevyužije, neboť je veden řadou 411 DB. Ta může jet maximální rychlostí jen 230 km/h.

Cestující, který se chce dopravit z Hamburku do Budapešti, to má rychlejší, když Českou republiku objede. A to ještě musí v Linci nebo ve Vídni přestupovat a čekání na přípoj mu zabere půl hodiny! Tato trasa je o téměř 100 kilometrů delší než přes Prahu a Brno, přesto je pro cestujícího rychlejší o 80 minut (ve srovnání s přímým vlakem EuroCity Jan Jesenius, který jede přes naše území).

Z Berlína do Vídně mimo nás

Rozvoj vysokorychlostní infrastruktury v Německu dnes ale ohrožuje dokonce tradiční relaci Berlín – Praha – Vídeň/Budapešť. Na téměř 200 kilometrech z Berlína do Lipska a Halle se již několik let jezdí rychlostí 200 km/h a modernizace pokračujícího úseku do Norimberka je v plném proudu. Na 230 kilometrech se buduje zcela nová vysokorychlostní trať pro rychlost 300 km/h a na dalších 83 kilometrech bude stávající rychlost až 230 km/h. Všechny stavby mají být dokončeny do roku 2017. Trasu Berlín – Norimberk pak projedou rychlovlaky za

přibližně 3 hodiny. Cesta ICE spojů z Norimberka do Vídně dnes trvá méně než 5 hodin. Za pár let bude trvat cesta z Berlína do Vídně okolo České republiky méně než 8 hodin, přibližně o hodinu a půl rychleji než Vindobonou přes Prahu. Dnes se ještě vyplatí cesta přes ČR, ale úspora činí pouhých asi dvacet minut.

Chmurná budoucnost

Vyhledávač vlakového spojení na stránkách DB nyní nabídne mezi Berlínem a Vídní množství spojů mimo Českou republiku téměř ve stejných cestovních dobách jako mají spoje přes Prahu. Cestu z Berlína do Budapešti okolo České republiky zatím kvůli čekání na přípoje a trase delší o více než 250 kilometrů zvládnou cestující asi o dvě hodiny pomaleji, než nabízejí přímá spojení Berlín – Praha – Budapešť. Ony dvě hodiny se ale po dostavbě vysokorychlostní tratě v Německu zkrátí a další časové úspory nabídnou letos otevřené vysokorychlostní tratě v Rakousku a nový průjezd Vídní přes hlavní nádraží mimo Westbahnhof. První vlašťovkou, která může naznačovat budoucí tvář evropské mezinárodní dopravy mezi Berlínem a Vídní, může být „turistický“ víkendový spoj ICE 1697 Berlín – Pasov. Z Pasova ležícího na německo-rakouské hranici je to do Vídně už jen necelých 300 kilometrů a méně než 3 hodiny jízdy.

Pokud se podíváme i na další železniční trasy, nejen do Berlína a Vídně, ale například z Prahy také směrem do Bavorska nebo do Horních Rakous, zjistíme, že se na většině těchto tras vyplatí kvůli pomalým tratím i v budoucnosti Českou republiku objet nebo volit jiný druh dopravy. Budoucnost pro množství mezinárodních relací tak má snad jen koridor z Polska přes Ostravu, Přerov a Břeclav do Rakouska. Rychlost a dostatečná kapacita tratí jsou zkrátka v evropské železniční dopravě těmi nejdůležitějšími faktory.

PETR ŠTÁHLAVSKÝ

Slováci zkoušejí wi-fi ve vlacích InterCity

Železniční společnost Slovensko zahájila na vybraném páru vlaků InterCity zkušební provoz bezdrátového internetového připojení wi-fi. Signál lze chytit od konce března ve vyčleněném voze první třídy. Odborníci odhadují, že by postupně zařazování vozů vybavených wi-fi mohlo přitáhnout na železnici více lidí a zároveň tak podpořit ekologický způsob cestování. „Zlepšujeme služby a zvyšujeme komfort cestování. Ve vlacích InterCity, které provozujeme na vlastní podnikatelské riziko, je v první vozové třídě po denním tisku a občerstvení wi-fi dalším bonusem pro naše zákazníky,“ řekl během prezentační jízdy z Bratislavy do Trnavy a zpět odstupující generální ředitel ZSSK Pavel Kravec.

Spojení na 400 km trasy

Zkušební provoz má probíhat po dobu tří měsíců na páru vlaků InterCity 502 a 503 Gerlach mezi Košicemi, Žilinou a Brati-



FOTO AUTOR

Mezi Bratislavou a Košicemi vypadne signál wi-fi jen na dvě minuty.

slavou. Vlak vyjíždí z Košic o půl šesté ráno a z Bratislavy se vrací zpět v pět odpoledne. Během zkušebního provozu bude analyzována kvalita signálu, objem přenesených dat, ale současně spokojenost zákazníků. „Po vyhodnocení zkušebního provozu se rozhodne o dalším postupu, nicméně naším cílem zůstává postupně bezdrátové připojení ve vlacích InterCity ve všech vozech první třídy,“ dodal Kravec.

Kvalita poskytovaného signálu podél 400 kilometrů dlouhé trasy mezi Bratislavou a Košicemi kopíruje standardní pokrytí mobilních operátorů a umožňuje tak používání internetu pro zábavu i práci. První analýza prokázala naměřenou rychlost na úrovni několika megabitů za sekundu. Pokrytí má jedinou slabinu zhruba na dvou místech na východě Slovenska. Podle expertů z firmy Molpir, která drahám poskytl technické zázemí, nejde o žádný fatální pro-

blém. „Na střeše vozu máme zabudované tři antény, které vedou signál do speciálního routeru uvnitř vlaku.“

Projekt se týká jen nových vozů

„Směrovač obsahuje dvě 3G karty operátorů T-Mobile a Orange, přičemž jedna z nich využívá síť Flarion. Data se tak rozdělují k uživateli podle momentálně nejlepšího připojení. Výpadek na východě Slovenska trvá maximálně dvě minuty. Uživatel ho sice zaznamená, ale zůstane stále připojený k síti wi-fi. Nicméně spojení s okolním světem bude mít po několika desítek sekund neaktivní,“ uvedl zástupce Molpiru. Pokud vyhodnocení zkušebního provozu dopadne dobře, má být zaváděno pouze u nových vozů. Starším vagonům se tato technická možnost vyhne. Je také možné, že se služba wi-fi časem rozšíří i do nových patrových jednotek v regionální dopravě.

MARTIN HARÁK

KRÁTCE

MAĎARSKO

První změna grafikonu ovlivnila 400 spojů

V polovině dubna vstoupila v platnost první změna maďarského jízdního řádu. Úprava grafikonu se dotkla více než čtyř stovek vlaků na polovině tratí v Maďarsku. Nejde však o plošné zrušení spojů, ale o posun odjezdů, krácení souprav, vynechání některých málo vytižených zastávek a stanic, ale také zčásti o zrušení spojů. Redukce byly navrženy tak, aby se výkony osobní železniční dopravy co nejvíce blížily reálné poptávce, ale zároveň aby základní dopravní obslužnost obyvatelstva byla pokud možno zachována.

SLOVENSKO

Změna vlády pomůže vztahům s Ruskem

Projekt prodloužení širokorozchodné železnice z Ruska přes slovenské území do Rakouska žije i po nedávných parlamentních volbách u našeho východního souseda. Nový ministr dopravy Ján Počiatek naznačil, že je ochotný na nové trati spolupracovat, pokud se prokáže její přínos. Stanovisko slovenské vlády k výstavbě je též pozitivní. Ficův kabinet chce totiž obnovit přátelské vztahy s Ruskem a udržet s ním vzájemně výhodné obchodní kontakty.

ŠVÝCARSKO

Rekordní tržby v rámci Swiss Travel Systemu

Rok 2011 byl pro Swiss Travel System AG rekordní. Tržby stouply o 4,1 procenta na 68,1 milionu švýcarských franků. Přes pokles na tržích v Německu a Velké Británii byly zaznamenány velké přírůstky u turistů z Číny (růst o 88 procent), Jižní Koreje (o 48 procent více) a Indie (o 33 procent více). Swiss Travel System nabízí turistické jízdenky pro volné cestování ve švýcarských vlacích, autobusech, v tamní městské hromadné dopravě, na lodích a volný vstup do 450 muzeí a cestování se slevou na horských železnicích.

NĚMECKO

Modernizace jednotek ICE2 zatím v poločase

Německé dráhy již zmodernizovaly polovinu ze svých 44 souprav flotily jednotek ICE2. Při pětileté modernizaci v norimberském údržbářském závodě DB je kompletně obnoven interiér: dosazený jsou nové sedačky (v 1. třídě potažené kůží), nové monitory, doplněny jsou elektrické zásuvky. Určitým výlepekem prochází také technické zařízení souprav. V letech 2011 až 2013 tak bude vyměněno téměř 17 000 sedaček, 22 200 m² koberečů a podlahových krytin nebo obnoveno přes 1 700 stolů. Jednotky ICE2 jsou v provozu od roku 1996.

USA

Zakázku na vozy jenom pro americké firmy

Na konci dubna zaslal federální ministr dopravy USA Ray LaHood výrobním podnikům výzvu, aby se zúčastnily soutěže o získání kontraktu v hodnotě 551 milionů dolarů (asi 10,4 miliardy korun) na dodávku 130 dvoupodlažních osobních vozů pro provoz společnosti Amtrak. Podmínkou výzvy je, aby všechny součásti byly vyrobeny americkými dělníky a ocelové a železné konstrukce dodány americkými firmami. Nové vozy budou jezdit ve státech Kalifornie, Illinois, Michigan, Indiana, Missouri a možná i Iowa.

GRUZIE

Kupte si 25 procent ziskových železnic

Čtvrtina Gruzínských železnic má být na prodej. Privatizační záměr zveřejnila vláda v polovině dubna, první veřejná nabídka je údajně naplánovaná již na květen. Gruzínské železnice mají monopol na 1 600 km sítě o rozchodu 1 520 mm, která je téměř celá elektrifikována. Malá část tratě o délce 37 km má rozchod 914 mm. V loňském roce vykázala společnost zisk, přičemž 95 procent příjmů získala v sektoru nákladní dopravy.

(gak, PešT, acri)

Pasová kontrola NDR, mohu vidět vaše doklady?



OCHRANA, NEBO ŠIKANA? Východoněmečtí pohraničníci zkontrolovali u Probstzelly 20 milionů cestujících.

FOTO GRENZBAHNHOFMUSEUM, AUTOR

Tratě v okolí východoněmecké stanice Probstzella lákaly v 80. letech jak příznivce parních lokomotiv, tak i obyvatele Německé demokratické republiky prchající na západ. Toto území však bylo nepřístupným pohraničním pásmem.

Projždíte-li vlakem ICE mezi Mnichovem a Berlínem tzv. Frankenthalbahn přes Saalfeld a Kronach, kromě hezké kopcovité krajiny si zhruba v polovině trasy nejspíš ničeho nevšimnete. Nebo snad ano? Úhledně opravené domy s pěknými zahrádkami se zničením mění v poněkud omšelé a opuštěné ruiny. Copak se to stalo? Kdo pak to tu čaroval? Ale žádná kouzla, vysvětlení je mnohem prozaičtější. V těch-

to místech totiž po čtyři desetiletí vedla státní hranice mezi západním a východním Německem. I necelých 22 let po sjednocení země jsou rozdíly na první pohled patrné.

Muzeum zašlých časů

V bývalé pohraniční stanici Probstzella dálkové vlaky ICE ani nezastaví. Přitom v 80. letech tu probíhaly důkladné vlakové kontroly a přísní východoněmečtí

pohraničníci tu dávali razítka do pasů ustrašených cestujících. Pokud nespěcháte a chcete si připomenout aspoň vzdáleně atmosféru zašlých časů, vyplatí se, když přestoupíte na regionální spoj a navštívíte zdejší nádražní muzeum (Granzbahnhofmuseum). V letech 1949–90 tu bylo pasovou a celní prohlídkou zkontrolováno asi 20 milionů pasažérů. Muzeum je rozděleno na pět okruhů. V expozici poznáte historii stanice (bu-

dova je z roku 1885) a navštívíte virtuální neútlunou čekárnu Made in DDR. Formou exponátů, dokumentů i videa se dozvíte o úspěšných i neúspěšných přechodech zdejší hranice směrem na západ. Vydat se lze i na strážní věž do nedalekého Hopfsbergu. Méně nápadnou totalitně železniční zajímavostí je dochovaná strategická kolejová spojka „připravená“ u severního zhlaví stanice pro možnou přímou jízdu Saalfeld–Sonneberg.

Poslední bašta parních strojů

Na název stanice Probstzella si asi dobře vzpomenou i ti, kteří ještě v 80. letech jezdili do NDR navštěvovat poslední oázy parních lokomotiv. Jedna z nejznámějších bývala v tehdy ještě nezatrolejovaném Saalfeldu, kde se ze silničního

O MUZEU

- Nachází se přímo v nádražní budově stanice Probstzella.
- Expozice přibližuje dobu v letech 1949–90, kdy tu vedla mezinárodní hranice a východoněmecké hlídky prováděly ve vlacích pasovou a celní kontrolu.
- Otevírací doba je pátek, sobota, neděle od 10 do 12 a od 14 do 16 hodin.
- Vstupné činí tři eura.

nadjezdu fotografovaly třeba rychlíkové stroje řady 01. Depo Deutsche Reichsbahn bylo i v Probstzelle, odkud pro změnu vyjízděly obří pětispřežní tendrovky řady 95 na jedinečnou durynskou lokálku přes úvratovou Lauschu do Sonnebergu. Koleje lokálky jsou dnes opuštěné, výtopna se bohužel postupně mění v ruiny.

Čtvrtmiliardová injekce do sjednocení

Na hlavní trati přes stanici Probstzella ale díkybohu po pádu železné opony vlaků přibýlo. V současnosti se tu modernizuje trakční vedení, ale to už je jen závěr investičních injekcí, které mají přispět k větší integraci starých a nových spolkových zemí. Dráha, překonávající stoupáním asi 15 promile pohoří Frankenwald, prošla v letech 1990–95 rozsáhlou modernizací ve výši asi čtvrtmiliardy eur. Bylo nutno znovu zřídit druhou kolej na celkem 64 kilometrech a tam, kde druhá kolej již byla, modernizovat na odpovídající vzdálenost os kolejí 4 metry. Na 92 kilometrech proběhla elektrizace. Jedná se o traťový úsek Camburg (Saale)–Probstzella. V řadě stanic muselo být dosazeno nové zabezpečovací zařízení, šest nádraží dostalo nová nástupiště a celkem 50 propustků na západní straně prošlo omlazovací kúrou. Výsledek je znát – lehké zastávkové vlaky vedené motorovými jednotkami řady 612 s naklápacími skříněmi zde místý sviští 130 km/h. Nostalgiecké vzpomínání tak postupně nahradila moderní železniční současnost.

MARTIN NAVRÁTIL

INZERCE

**CD Travel**
Člen Skupiny CD

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



Itálie

Ischia, oblast Forio – hotel Villa Al Parco ***

Last minute nabídka 9. 6.–23. 6. 2012

Cena: 4 690 Kč/osoba. Cena zahrnuje: 7 nocí, 7x polopenzí (snídaně kontinentální, večeře – výběr ze dvou menu + zeleninový bufetový salát), venkovní a vnitřní bazén, pokoje s balkonem nebo terasou.



Česká republika

Karlovy Vary – penzion Fan ***

AKČNÍ NABÍDKA: JARNÍ RELAX PRO DVA 1. 5.–29. 6. 2012

Cena: 2 665 Kč/osoba. Pokoje mají vlastní sociální zařízení, bonus internet a parkování zdarma. Cena zahrnuje: 3x ubytování, 1x klasickou masáž, 1x relaxaci v solné jeskyni, 1x infrasaunu, 1x vstup do bazénového komplexu, 1x romantickou koupel Sissi v minerální vodě, 1x vstupenku do muzea Becherovky (45min. prohlídka s průvodcem a ochutnávkou).



Itálie

Sicílie – vlakový poznávací zájezd

Kouzelný ostrov slunce 10.–24. 9. 2012, 7 590 Kč, 10x ubytování v apartmánové rezidenci 50 m od moře s možností vaření. Koupání v Tyrhénském moři, lodní výlet na ostrov Vulcano, autobusem na nejvyšší evropskou sopku Etnu, přímořské letovisko Cefalu, světoznámá Taormina s antickým divadlem či hlavní město Sicílie Palermo a nedaleké Monreale s úchvatnými mozaikami.



Německo + Rakousko

Jednodenní poznávací zájezdy

Odjezd z Českých Budějovic!

11. 8. – Orli hnízdo 760 Kč

18. 8. – Medvědí soutěska 860 Kč



Itálie

Zelený ostrov Ischia

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

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

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



Slovenská republika

Lázně Sliač – LD Palace ***

Termín: 1. 5.–31. 10. 2012

Lázeňský benefit – zkrácený: cena 2 950 Kč/os.; čtvrtek–neděle: 3 noci, 3x polopenze, balneo-rehabilitační program 8 léčebných procedur. Lázeňský benefit – klasik: cena 5 890 Kč/os.; pobyty pondělí–neděle: 6 noci, 6x polopenze, balneo-rehabilitační program 17 léčebných procedur. NAVÍC BONUS: 1x vstup na letní termální koupaliště, 1x vstup na aquaprogram /1 hodina – rehabilitační bazén, voda 31 °C.



PO VLASTNÍ OSE. Díky vlečce, která vede brněnskými ulicemi, se železniční exponáty přepravují na výstaviště po kolejích už od roku 1955 .



FOTO AUTOR (5x)

Příběh unikátní vlečky aneb vlakem srdcem města

Ojedinelá železniční vlečka vedoucí prostředkem brněnské ulice Poříčí na nábreží Svratky měla zmizet ze světa s plánovaným přesunem brněnského hlavního vlakového nádraží. Nepočítal s ní ani nový územní plán pro Brno. Jenže přesun nádraží se odkládá na neurčito. Navíc se proti likvidaci vlečky postavila společnost Veletrhy Brno, do jejíhož areálu koleje směřují. Názor je to zásadní, vždyť se jedná o majitele vlečky.

Koleje, které vedou z bývalého depa Brno dolní nádraží do areálu výstaviště, si leckdo splete s těmi tramvajovými. Jenže chyba lávky! Stačí se podívat trochu výše a zjistíte, že chybí dráty elektrického vedení. Dráha je totiž určena pro motorové či parní vlaky, které se zde – uprostřed rušného velkoměstského provozu – čas od času k velkému nadšení kolemjdoucích objevují. Vlaky navázejí na výstaviště nejen další lokomotivy, ale třeba i tramvaje, které bývají vystavovány v rámci mezinárodních strojírenských veletrhů. Parní krasavice naopak po vlečce vezly již řadu vagonů s handicapovanými dětmi v rámci akce Vlak úsměvů. Zvláštní vlaky tu převážejí i návštěvníky mezinárodních veletrhů cestovního ruchu GO a Regiotour.

Nejdříve k cukrovaru, dnes mezi exponáty
Jak tato vlečka vůbec vznikla? Původně tu koleje vedly k bývalému Bauerovu cukrovaru Křížovou ulicí. Na začátku 20. století vedly koleje z dolního nádraží nejen do Bauerova cukrovaru, ale i do dalších továren ve starém Brně. V té době mohli obyvatelé Brna vidět v městských ulicích vlaky podstatně častěji než dnes. Až v polovině 50. let minulého století ji brněnské veletrhy prodloužily do svého areálu. Veletrhy Brno následně koleje původní vlečky upravily, odkoupily je a prodloužily až na výstaviště mezi pavilony B a D, kam se poprvé po vlastní ose přepravily exponáty v roce 1955.

V posledních několika letech se objevují spekulace o zániku vlečky z důvodu přesunu brněnského hlavního nádraží. Jenže majitel se postavil jednoznačně proti. Podle vedení společnosti Veletrhy Brno je kolejová vlečka důležitou položkou v plánech na uspořádání středoevropského dopravního veletrhu. „Rušení



Vlak mezi auty přitáhne při každé jízdě pozornost kolemjdoucích i řidičů.



Na výstaviště nejezdí pouze exponáty, ale také zvláštní vlaky s cestujícími.

vlečky není na pořadu dne a vyhovuje nám ve střednědobých záměrech. Přímrárně vlečku využíváme k dopravě těžkých nákladů nebo exponátů souvisejících s železniční dopravou,“ říká tiskový

mluvčí Veletrhů Brno David Pokorný. Vlečka je ve vlastnictví společnosti Veletrhy Brno a je provozována dceřinou společností s příslušnou licencí, která nese název Vlečka BVV.



PŘEHLÍDKA. Vlečku čeká intenzivní provoz při budoucích dopravních veletrzích.

Z HISTORIE VLEČKY

1889 – Vzniká jako vlečka k dopravě řepy k tehdejšímu Bauerovu cukrovaru (dnes je tu velodrom).

1955 – Díky prvnímu mezinárodnímu strojírenskému veletrhu je vlečka prodloužena až k výstavišti.

1989 – U příležitosti výstavy ke 150 letům železnice zde jedou desítky parních i motorových lokomotiv – asi nejvíce za celou dobu vlečky.

Vzniká dopravní veletrh pro střední Evropu
„Kolejová trasa se nám bude velmi hodit při návozu exponátů na připravovaný Středoevropský dopravní veletrh v příštím roce,“ pokračuje Pokorný. „Jeho základem jsou stávající veletrhy Autotec a Transport a Logistika, v současnosti pořádané ve dvouleté periodě podobně jako Mezinárodní strojírenský veletrh v Brně. K tomu bychom rádi přidali téma železniční dopravy, případně letecké nákladní a vodní dopravy v rozsahu odpovídajícím podmínkám trhu v České republice.“ Nově připravovaný mezinárodní projekt s dopravní tematikou se má uskutečnit v červnu 2013. Spojení dvou zavedených veletrhů, navíc doplněných o oblast železniční dopravy, podle plánů pořadatelů přiláká velký zájem především odborné veřejnosti. Jestli se tak stane, se příští rok můžeme snadno přesvědčit. Každopádně to vypadá, že kuriózní železniční vlečka ještě zdaleka nekončí. Na přesun brněnského hlavního nádraží navíc stejně nejsou peníze.

MARTIN HARÁK

POŠTA

Opravený Hektor vezl poprvé výletní vlak

Na první májový den připravilo občanské sdružení Posázavský Pacifik pro všechny příznivce železnice celodenní program. V prostorách depa benešovského nádraží bylo možné spatřit zajímavá vozidla zahradní železnice Zásrnucka, prohlédnout si některá vozidla sdružení či zakoupit upomínkové předměty. Hlavním lákadlem toho dne ovšem byla první jízda zrenovované historické lokomotivy T 435.003. Temně modrá, novotou zářící lokomotiva přivedla do Benešova mnoho železničních fanoušků. Po 11. hodině dopolední se zmíněný znovuzrozený stroj vydal na svou první cestu po náročné rekonstrukci, a to jako výletní vlak do Postupic



a zpět. O dvě hodiny později měli možnost svězt se i zájemci, na které se při první jízdě nedostalo. V každém z výletních vlaků jely dva motorové vozy Balm. Nově zrekonstruované lokomotivě přejí mnoho šťastně ujetých kilometrů a aby i nadále rozdávala radost obdivovatelům.

JAN KRONK

Bude více spojů mezi Dačicemi a Kostelcem?

Město Dačice leží na trati 227 Kostelec u Jihlavy – Slavonice. Dopravu tu zajišťují Regionovy a musím říci, že bez závad a s čistotou. Jen těch spojů je málo. Poslední spoj z Kostelce do Dačic je v pracovní dny už v 19 h 10 minut. To znamená, že jak od Jihlavy, tak Havlíčkova Brodu musíte vyjždět již po 18. hodině. A to je trochu brzy, chtělo by to o jeden večerní spoj navíc. Problémové jsou pro nás i ranní spoje. Z Dačic máme odjezd ve 4 h 50 minut a příjezd do Jihlavy v 6 h 16 minut. Protože vlak do Havlíčkova Brodu ujíždí už v 6 h 5 minut, my, kteří jedeme z Kostelce, čekáme na další spoj v 7 h 32 minut. A v sobotu a v neděli nám první vlak z Dačic jede až v 8 h 40 minut. Tak opravdu nevím, zda je železnice pro lidi nebo jen pro parádu. Nebo chce snad ministerstvo zrušit všechny vedlejší tratě a zavést tu autobusy?

PETR HÁJEK

Poctivá pokladní mi zachránila peníze

Čhtěla bych se podělit o jednu krásnou příhodu na Českých drahách. V pondělí 20. února jsem cestovala do Prahy. Zakoupila jsem si v pokladně jihlavskeho hlavního nádraží zpáteční jízdenku, za kterou jsem zaplatila 204 korun. Paní pokladní jsem dala pětistovku a čtyři koruny k tomu, aby se jí dobře vracelo. Zaplatila jsem, vzala si jízdenku a rychle utíkala na vlak. Jednoduše jsem si nevzala těch 300 korun nazpět! Ve vlaku, a to až těsně před Prahou, jsem zjistila, že mám v peněžence vlastně pouhých deset korun, a musela jsem si proto vypůjčit peníze od známých. Byla jsem dost zoufalá a hned jsem telefonovala do Jihlavy přes Kontaktní centrum Českých drah.

Když jsem konečně dostala „na ucho“ paní pokladní, vypověděla jsem jí svůj problém. Slíbila mně, že večer spočítá tržbu a dá mi vědět, zda jí peníze nepřebývají. Ještě v pondělí pozdě večer mi osobně telefonovala, že jí zmíněný obnos při uzavěrce skutečně přebýval a v úterý si mohu peníze vyzvednout. Dodávám, že paní pokladní klidně mohla říci, že jsem si vše měla zkontrolovat na místě a mohla si peníze nechat... Pro mě bohužel i ty tři stovky znamenají velkou částku. Proto si tato hodná paní pokladní zaslouží poděkování a ocenění za poctivost, vstřícnost a lidský přístup. Škoda že není takových lidí více, na světě by bylo hned radostnější.

SYLVA BERNARDOVÁ

Poctivou pokladní ČD byla Radka Máilková z KČOD Jihlava.

Dopisy jsou redakčně upraveny a kráceny.

KŘÍŽOVKA

I. Kant (1724–1804) – německý filozof: LÉKAŘI SI MYSLÍ, ŽE KDOVÍJAK POMOHLI NEMOCNĚMU, KDYŽ ... (dokončení v tajence).

POMŮCKA: BASK, ORTY	JEDEN ZE SMYSLŮ	POLOVINA POTBALOVÉHO ZÁPASU	JEDEN Z KONTINENTŮ		NEZBEDNÍ	VYDÁVAT VŮNI	OPADÁNÍ (KNIŽNĚ)	NEVYHRNOVAT		OPEČENÝ PLÁTEK CHLEBA	EVROPA-NOVO	ZPŮSOB PORAZENÍ SOUPĚŘE PŘI ZÁPASE	TMELIT KYTEM		BEZDĚČNÉ VYPOUSTĚT SLINY	ČASNÉ	KONČINY		SAZEČKA V TISKÁRNĚ	OMOTAT	VOJENSKÁ HLÁSENÍ (ZASTAR.)
BELICKÉ LÁZNĚ				KOVOVÝ BICÍ NÁSTROJ					SEDMÁ VELMOC					USRKNUTÍ				EPIDEMIE			
POVRCHOVÝ DŮL				JMÉNO SPANEL BÁŠNIKA VECY					PORUBY (SLANG.)					DRUH GIBBONA				BIBLICKÁ PRAMĚTI			
SPZ ŮSTÍ NAD LABEM				JINÝM ZPŮSOBEM TEN					PŘÍSTAV (ZASTAR.) ÚSKOK					DIETLOVA HRDINKA URČENA				ODHAD VÝSLEDKU OBVČEJ (KNIŽNĚ)			
TAJENKA																					
	DĚLAT (KNIŽNĚ) RUDE PRAVO (ZKR.)						USUŠENÁ TRÁVA	BAŽE					FOUKAT VOD. STAVBY (ZKR.)			CHYBA (VE VYP. TECH.) ŘÍMSKY 501					
POHŘEBNÍ TRUHLA						OBYVATEL PYRENEJÍ						KOVOVÝ PRVEK						OSTŘÍ PRÍZVUK			
DOPIS						ROD TROPICKÝCH MRAVENČŮ						ODBORNÉ ČLÁNKY						OBVÁZOVÉ MATERIÁLY			

AUTOR PETR HAJNÍŠ

Největší polský přístav uvítá sportovce



MĚSTO ZVRATŮ. Obě světové války znamenaly pro Gdaňsk velké změny. Zatímco první z nich přinesla přístavu částečnou nezávislost, po druhé světové válce se stal ryze polskou výspou.

FOTO AUTOR (5x)

Výstavní a obchodně bohaté město na pobřeží Baltu se nesmazatelně zapsalo do pohnutých dějin německého a polského národa i jejich vzájemného potýkání v průběhu staletí. Letos má Gdaňsk šanci přilákat větší množství turistů než obvykle. Bude se zde totiž hrát část zápasů Mistrovství Evropy ve fotbale EURO 2012.

Před tisíci lety byla tato část Pobaltí osídlena Slovy a patřila pod Polské království. Díky své strategické poloze u ústí řeky Visly, která sloužila jako důležitá obchodní tepna spojující moře se značnou částí vnitrozemí, ale přitahovala německé obchodníky. A nejenom je. Však také na úplném počátku 14. století získal toto území pod svou kontrolu řád německých rytířů. Slované však nepřestali o Gdaňsk (pro Němce to je dodnes Danzig) a jeho okolí bojovat. V polovině 15. století se tak město na základě mírové smlouvy vrátilo polské koruně, ovšem se zaručenou autonomií. V roce 1793 se Gdaňsk stal součástí rychle expandujícího Pruského království. V té době už Gdaňsk měl období blahobytu a hospodářského rozkvětu za sebou, opakované války i pruská okupace mu daly zabrat. V následujícím období se město čím dál více vzdalovalo slovanským základům a zdejší obyvatelstvo se stalo prakticky čistě německým.



OKÁZALOST. Honosné domy měšťanů jsou připomínkou bohatství města.

Po první světové válce přijaly vítězné mocnosti v případě Gdaňsku kompromis. Jeho území se stalo částečně nezávislým a ocitlo se pod ochranou Společnosti národů. Ale pomyslné srdce důležitého baltského přístavu stále tlouklo německy. Zdejší obyvatelé proto většinou přivítali Hitlerovu armádu v září 1939. Po prohrané světové válce se hranice obnoveného Polska posunuly prudce na západ a Gdaňsk se – po odsunu německého obyvatelstva – stal po dlouhé době opět skutečně slovanským sídlem. Danzig byl definitivně minulostí.

Fotbalový stadion připomíná jantar

Letošní turisté ale budou spíš než historii a politiku řešit fotbal. V červnu se zde totiž odehrají zápasy Mistrovství Evropy ve fotbale EURO 2012. Utkání proběhnou na zcela novém stadionu – PGE Aréně. Stadion pojme až 42 tisíc diváků a jeho zakřivený plášť je tvořen 18 tisíci deskami různých odstínů hnědé barvy. Stavba tak působí jako ozdobný kámen, což má připomínat, že Gdaňsk proslul i jako zpracovatelské centrum jantaru. PGE Aréna nabídne fanouškům

čtyři velkoplošné obrazovky a 24 stánků s občerstvením. Je docela dobře možné, že si zde zahrají i čeští fotbalisté, pokud se probojují ve své základní skupině A na druhé místo.

Domy jako symboly bohatství

Ale do Gdaňsku se můžete vydat nehledě na fotbal. Tu pravou atmosféru města najdete kolem náměstí Długi targ a ulice Długa. Právě v této části se nacházejí nejkvostnější domy obchodníků a řemeslníků. Přestože byly za války těžce poškozeny, mnohým se vrátila původní zdobnost, ornamenty nebo erby. Místní domy jsou skutečnými symboly bohatství původních obyvatel Gdaňsku, a tak si v místních ulicích budete připadat spíše jako byste navštívili bohatá přístavní města Nizozemí nebo Belgie. Długi targ a ulici Długa zakončují brány – na straně přístavu je to Zelená brána a směrem do vnitrozemí Věžeňská věž se Zlatou a Výšinnou bránou. Zelená brána však spíše připomíná městský palác s širokým průjezdem a skutečně měla sloužit jako rezidence královské rodiny při návštěvách Gdaňsku. K tomu ale byla využita jen jednou.



V jejím okolí najdete připomínky námořní historie Gdaňsku. Na břehu řeky Motlawy nedaleko od brány stojí výrazná dominanta převyšující všechny okolní budovy – Starý jeřáb. Je to v Evropě ojedinělá stavba původně pocházející ze 14. století a současný vzhled jí vtisklo století patnácté. Unikátní celodřevěný jeřáb poháněný lidskou silou dokázal uzvednout zátěž dvou tun do výšky téměř 30 metrů. V těchto místech se na

chází také Ústřední námořní muzeum. Jeho expozice jsou na obou stranách řeky a spojuje je přívoz. K muzeu patří také první poválečná zaoceánská loď postavená v gdaňských loděnicích v roce 1948 s názvem Soldek, která je dnes zakotvená na řece Motlawě.

V loděnicích se už jen opravuje

Jen pár metrů od Zelené brány se nachází přístaviště, ze kterého vyplouvají



Reprezentativní nádraží bylo postaveno v letech 1894 až 1900.



Námořní ráz města je patrný na každém kroku, a to nejen v přístavu.



Výraznou dominantou města, převyšující okolní budovy, je jeřáb ze 14. století.

lodě po Motlawě a Visle k legendárnímu místu odporu polských vojáků na Westerplatte. Při projíždce minete jednotlivé přístavní doky, ohromný areál gdaňských loděnic, dnes využívaných spíše k opravě lodí než ke stavbě nových, a středověkou pevnost, která chránila vjezd do přístavu a sloužila také k vybírání příslušných poplatků.

V Gdaňsku můžete navštívit také řadu církevních památek. Jejich zvonice a vysoké chrámové lodě jsou z červených cihel. Kostel Panny Marie je podle průvodců dokonce největší cihlový středověký kostel v Evropě. Jeho základy byly položeny v roce 1343 a stavba trvala dlouhých 150 let. Podobně jako ostatní budovy ve městě byl i on během světové války vážně poničen a po roce 1945 postupně obnoven. Z Gdaňsku ale můžete podniknout další výlety, ať již do známého přímořského letoviska Sopoty nebo do přístavu Gdynia, který si Poláci vybudovali mezi světovými válkami. **PETR ŠTÁHLAVSKÝ**

ZÁPASY EURA 2012 V GDAŇSKU



10. června
ŠPANĚLSKO – ITÁLIE

14. června
ŠPANĚLSKO – IRSKO

18. června
ŠPANĚLSKO – CHORVATSKO

22. června
vítěz skupiny B
s druhým týmem skupiny A