# Železničář

ČÍSLO 16 | ROČNÍK XIX — ČTRNÁCTIDENÍK SKUPINY ČESKÉ DRÁHY — 9. SRPNA 2012 | CENA 12 KČ

FOTO MARTIN NAVRÁTIL

# Muzeum drážní historie v Olomouci je realitou

Největší železniční muzeum v České republice v Lužné u Rakovníka už není osamoceno. První srpnovou sobotu České dráhy slavnostně otevřely další stánek železniční historie umístěný v samém srdci Hané – v Olomouci. Bývalé depo pro motorové vozy se během několika měsíců proměnilo v místo, kam povedou kroky nejen moravských drážních nadšenců.

SLOUPEK

## Za železniční minulostí se vydejte i na Moravu

Snahy o vznik moravského železničního muzea nabyly na intenzitě okolo roku 2000. Hlavním iniciátorem této myšlenky byla Nadace Okřídlené kolo a tehdejší ředitel Správy dopravní cesty Olomouc Václav John. Objevil se skutečně ambiciózní projekt, kde na pozemku dnešní tzv. motorové remízy měla vyrůst moderní hala pro železniční muzeum. Jenže odhadované

**Jindřich Rachota**
vrchní přednosta Depa historických vozidel

náklady 300 milionů korun ho bohužel odsunuly do říše snů. České dráhy proto začaly uvažovat o jiné podobě muzea – sice na stejném místě, ale s výrazně nižšími náklady. Motorová rotunda, která se nyní stala středem čerstvě otevřené expozice, byla ještě letos na jaře využívána pro běžný provoz a sloužila jako domov pro motorové vozy řad 850 a 843. Chci tím zdůraznit, že je stále v dobrém technickém stavu. Stačilo jen něco málo úprav a změnila se v působivé dobové muzeum.

Otevření expozice v srdci Hané má několik pozitivních dopadů. Z praktického hlediska znamená soustředění historických vozidel na jednom místě, zlepšení jejich údržby a zejména ostrahy. Nově otevřené muzeum v Olomouci má také vyzdvihnout důležitost tohoto regionu pro historii železnice. Vždyť na Moravě byla železnice dříve než v Praze a fungovala či funguje zde řada podniků, pro které byla železnice hlavní obživou. Proto jsem velice rád, že se vzácné exponáty sešly na jednom místě a právě zde. Chci věřit, že letošní zkušební provoz proběhne k plné spokojenosti a že deponie v Olomouci bude příští sezonu sloužit již ve stabilní otevírací době.

Jste milovníky železniční historie, ale muzeum v Lužné je pro vás „z ruky“? Přinášíme vám dobrou zprávu. Vaši touhu po poznání drážní minulosti naplní nová pobočka Muzea Českých drah otevřená v těsné blízkosti olomouckého nádraží. V sobotu 4. srpna se poprvé otevřela vrata rotundy, která ještě před nedávnem sloužila běžnému motorovému provozu. Nyní je domovem pro klenoty drážní historie, které mají svým původem vazbu právě k železnici na Moravě. Do zastřešených stání bylo soustředěno několik historických vozidel, která dosud byla rozptýlena (a většinou železničním fanouškům skryta) na různých místech zdejšího kraje.

### Nostalgie jako výborná reklama

Olomoucká deponie historických vozidel startuje se šesti lokomotivami, jedním motorovým vozem a několika osobními vagony. Ovšem to je jen začátek. „Přibýt by sem postupně mělo ještě několik zajímavých exponátů, například některé mašinky, které dosud stojí na pomnících,“ prozradil přednosta DHV Lužná u Rakovníka Jindřich Rachota. Spolu s ředitelem kanceláře náměstka generálního ředitele Jiřím Kešnerem, oborovým specialistou Petrem Holánkem (ten přišel s nápadem umístit deponii historických vozidel do bývalé motorové remízy), ředitelem Nadace Okřídlené kolo Josefem Tomečkem, která je také významným partnerem expozice, či ředitelkou olomouckého KCOD Hanou Motykovou pozvedli číši na zdar tomuto sympatickému počinu.

Po projevech, v nichž přítomní vzpomněli podporu i dalších osob, se několik desítek prvních hostů mohlo vydat na prohlídku exponátů a vyslechnout si zasvěcený výklad průvodce Pavla Hanzala. Na slovo vzatého odborníka – strojvůdce, který ještě před páry lety vyjížděl s Rosničkou 464.202. Díky těmto i dalším lidem se projekt olomouckého muzea přesunul z plánů do reality.

### OTEVÍRACÍ DNY PO ZBYTEK SEZONY

**18. a 19. 8., 7.–9. 9., 22. 9., 6. 10.** Otevřeno vždy od 10 do 17 hodin, vstupné 40 korun, příchod podchodem z nádraží směr Táborská ulice. Po předchozí objednávce na tel. 724 557 205 je pro více než 20 zájemců možná prohlídka i v jiné termíny.

### Skromně, ale autenticky

V sobotu bylo mimořádně veřejnosti zpřístupněno i samotné Depo kolejových vozidel Olomouc. Nejstarším strojem, který pózoval zahalen v obláčcích páry na točně u expozice, byla maličká tendrovka 313.304 z Valašského Meziříčí vyrobená pro tehdejší Severní dráhu císaře Ferdinanda (KFNB) v roce 1894. Moment příjezdu vůbec prvního parního vlaku na Moravu v červnu 1839 nemohli řečníci v projevech nezmínit, stejně tak jako tradici železničních podniků Moravy a Slezska.

„Největší radost mám z toho, že přišlo plno lidí, a to i přes vedra a čas dovolených,“ zhodnotil své pocity šéf Depa historických vozidel Jindřich Rachota s tím, že při přípravě otevření muzea se nevyskytl žádný vážnější problém. „Začalo se skromněji, ale o to autentičtěji,“ vystihla atmosféru tisková mluvčí ČD Kateřina Šubová. V Olomouci se tak s počátkem srpna rozjel pilotní projekt, jehož provoz by měl být nácvikem na příští ostrou sezonu, kdy bude mít muzeum pevnou otevírací dobu. Pokud patříte k milovníkům železniční historie a moravské obzvlášť, vaší příští cílovou stanicí by měla být rozhodně Olomouc.

**MARTIN NAVRÁTIL**

Součástí expozice jsou i nedávno zrekonstruované vagony. FOTO AUTOR

## Chytřejší přenosné pokladny urychlily opravy na vozech

Stovky přenosných osobních pokladech, zkráceně POP, které jsou běžnou součástí práce vlakových čet, dostaly v posledních měsících chytřejší on-line aplikace. Nový software umožňuje rychlejší komunikaci s depy kolejových vozidel ohledně odstraňování závad na vozidlech. Cestující jistě oceňují, že jim vlakové čety mohou pohotově zkontrolovat například jízdní doklady nebo okamžitě prodat místenku. Velkým přínosem je i to, že díky POPkám mají zaměstnanci Českých drah operativní informace – např. o výlukách. Současně je již možné zaplatit ve vlaku kartou.

Jedním z hlavních důvodů zavádění nových aplikací byla i potřeba on-line komunikace mezi vlakovými četami a domovskými depy. Dříve se zaměstnanci dep dozvídali o závadách na vozech se zpožděním tří nebo čtyř dnů, nyní již ihned. → Pokračování na straně 2

## Nostalgická vozidla pod hlavičkou VUZ

Výzkumný Ústav Železniční je podvědomě spojován s tím nejnovějším, co lze na kolejích celé Evropy spatřit. Logo VUZ však nosí i několik historických skvostů, které psaly historii našich železnic. V péči železničních výzkumníků jsou zejména pro potěchu smyslů drážních nadšenců při nostalgických akcích, ale občas také k běžné práci. Mezi méně známá, avšak neméně zajímavá vozidla VUZ patří také jedna parní lokomotiva a dokonce inspektorská drezína. Pro někoho může být překvapením, že logo VUZ nese na svém rámu i jedna Bardotka.

Mezi historická vozidla v majetku VUZ patří i tato drezína. FOTO VÁCLAV RUBEŠ

Pokud si třeba myslíte, že nejstarší položkou v inventáři VUZ je rychlostní rekordmanka 124.601, která loni oslavila čtyřicetiny, jste na omylu. Společnosti patří i parní lokomotiva, která má v rodném listě rok 1922. Ne snad že by ještě jezdila na okruhu ve Velimi, ale díky péči šikovných rukou stále rozdává radost. Řeč je o stroji 423.009, kterému zasvěcení neřeknou jinak než Líza.

→ Pokračování na straně 5

**Příští Železničář vychází až 30. srpna.**

### Víte, kdo může legálně odpojit vagon za jízdy?

Odborníci z VUZ testují nové vagony tak, že je odpojí za jízdy běžně i v rychlosti 200 km/h.

STRANA 5

### Vlakvedoucí propadající metalové vášni

Marcela Střížka můžete potkat v uniformě na lokálce, ale i na pódiu s metalovou skupinou.

STRANA 11

### Cyklostezky, které nahradily pražce

Vydejte se na kole po zaniklých železničních tratích u nás nebo u našich sousedů.

VNITŘNÍ DVOUSTRANA 6–7

## KAM JET

### Vodácký svátek na Čertových proudech

Přelom srpna a září je tradičně velkým svátkem pro milovníky divoké vody. Pověstné Čertovy proudy na Vltavě v úseku mezi Loučovicemi a Vyšším Brodem pod Lipenskou přehradou se opět na pár dní zaplní, takže vznikne jedna z nejtěžších vodních tratí na světě. Svaz vodáků ČR získal na tento rok pověření mimo jiné k pořádání mistrovství Evropy Devils Extreme Race, které se ve dnech 28. srpna až 2. září uskuteční na zmíněných Čertových proudech. Lze očekávat, že jižní Čechy se stanou centrem pozornosti příznivců adrenalinových sportů z mnoha zemí. České dráhy proto kvůli akci posílí kapacitu svých spojů.

### Hurvínkem okolo zámku Humprechtu

O víkendu 25. a 26. srpna vyjede pod taktovkou Mladoboleslavského železničního spolku a za podpory Královéhradeckého kraje historický motoráček půvabnými lokálkami Českého ráje. Pod názvem S lokálkou kolem zámku Humprechtu vyjede vlak v 8.12 h z Mladé Boleslavi přes Bakov a Dolní Bousov do Sobotky. Odtud motoráček učiní okruh přes Dolní Bousov, Kopidlno, Jičín, Libuň a Madějov v Čechách do Sobotky. Odtud ve 12.32 h provede další zájezd do Dětenic a po stejném okruhu „okolo Humprechtu" se v 15.21 h vydá ze Sobotky zpět.

### Zahradní a modelové dráhy v Rosicích

Muzeum v Pardubicích-Rosicích nad Labem vás zve v sobotu 18. srpna na setkání zahradních a modelových železnic. V okolí bývalé vodárny mezi 10. a 17. hodinou nebude chybět několik zahradních a modelových železnic různých rozchodů, některé z nich poslouží i ke svezení dětí. Drobné občerstvení si můžete vychutnat v nově renovovaném prohlídkovém motorovém voze M 131.2053. K muzeu bude zajištěno zvláštní spojení historickým autobusem Ikarus Avia.

### Údolím říčky Teplé vstříc zlatavému moku

V sobotu 25. srpna (nikoli 18. srpna, jak jsme informovali v čísle 8!) vyrazí z Karlových Varů zvláštní vlak Českých drah, jehož cílovou stanicí bude Chodová Planá. Chodovarexpres pojede v čele s historickým Hektorem T 435.0145 z karlovarského horního nádraží přesně v deset hodin. Jeho trasa povede údolím říčky Teplé přes Bečov nad Teplou a Mariánské Lázně, do Chodové Plané dorazí pět minut po poledni. V areálu místního pivovaru Chodovar na návštěvníky čekají nejen ochutnávky zlatavého moku spojené s prohlídkou sklepů, ale i živá hudba, soutěže a dobré jídlo. **(hop, mn, rub)**

* **včetně náhradní autobusové dopravy** ** **včetně bezpečnosti**

### Jak využíváme stížnosti

Podněty a připomínky od cestujících slouží jako cenný zdroj informací k neustálému zvyšování kvality služeb, zejména v podobě odstranění místních nebo systémových nedostatků. Pro cestující jsou u ČD nastaveny centrální komunikační kanály pro podání stížností, a to přes elektronický formulář na internetu, telefonní linka (včetně SMS kontaktu) a korespondenční adresa. Vyřizováním stížností se přednostně zabývá oddělení řízení kvality osobní dopravy na Odboru provozu osobní dopravy GŘ.

# Když se ozve cestující, je to dobrý důvod k zamyšlení

Při slově stížnost se nám obvykle vybaví něco nepříjemného. V případě Českých drah to může asociovat naštvaného cestujícího nebo nefunkční vlak. Jenže takový podnět je vlastně velmi cennou zpětnou vazbou, kterou lze využít pro další zvýšení kvality. V minulém roce tak vedly stížnosti k desítkám nápravných opatření po celé republice.

Ačkoli loni Českým drahám přibylo ve srovnání s rokem 2010 několik milionů cestujících, počet obdržených stížností naopak poklesl. Na každých 100 tisíc přepravených zákazníků připadá 4,1 stížnosti. I to je nepřímým důkazem, že kvalita poskytovaných služeb národního osobního železničního dopravce roste. České dráhy se ale negativním ohlasům nevyhýbají, naopak je považují za velmi užitečný nástroj, jak se od cestujících dozvědět důležité informace o provozu.

Za období leden až prosinec 2011 přišlo do ČD celkem 8 275 stížností. Největší část dorazila prostřednictvím internetu. Ze všech evidovaných stížností jich byla necelá polovina – 44 procent – oprávněná a více než pětina – 22 procent – částečně oprávněná. Ve lhůtě do deseti dnů bylo vyřízeno 24 procent stížností, 68 procent pak do jednoho měsíce od podání. Zbylých 8 procent představuje žádosti o náhradu škody či interní šetření vyžadující delší dobu k vyřešení (maximálně tři měsíce). Nutno zdůraznit, že 19 procent přijatých podnětů bylo vyřešeno ihned.

### Vlakové čety lépe komunikují

Z hlediska věcného zaměření se stížnosti z největší části týkaly chování zaměstnanců Českých drah, ve 13 procentech případů vlakového doprovodu a v 9 procentech zaměstnanců na pokladních přepážkách a v kontaktních centrech. Je ale třeba uvést, že v případě vlakových četa se projevuje dlouhodobé zlepšení komunikačních schopností a vystupování směrem k zákazníkovi. Jedná se tedy spíše o selhání jednotlivců než o systémová pochybení. Cestující mají mimochodem tendenci posílat stížnost v případech, kdy jim zaměstanci ČD (oprávněně!) naúčtují manipulační přirážku při vystavení jízdního dokladu ve vlaku.

Druhým nejčastějším důvodem, proč si lidé stěžovali, bylo zpoždění vlaků, ztráta přípoje nebo záležitosti spojené s náhradní autobusovou dopravou. Na druhou stranu prakticky vymizely negativní ohlasy na ujetí posledního přípoje v důsledku zapracování možnosti využití taxi do přepravních podmínek ČD.

### PŘÍKLADY PROVEDENÝCH NÁPRAVNÝCH OPATŘENÍ

**Celorepubliková:**

- posílení kontrol úklidových firem a kontroly zaměřené na dodržování hygieny
- úprava předtápěcí doby souprav v zimním období
- změny značení a umístění zastávek při náhradní autobusové dopravě
- posílení některých vlaků v regionální i dálkové dopravě kvůli nevyhovující kapacitě.

**Lokální:**

- posílení spojů na adventní víkendy do Německa
- monitoring tepelné pohody v jednotkách řady 471 v rámci IDS Ostrava
- posílení provozu přepážek ve stanici Brno hl. n. v době vyřizování žákovských průkazů
- rozšíření provozu čekárny ve stanici Moravský Krumlov
- proškolení řidičů zajišťujících vozbu autobusu Airport Express
- zvýšení počtu vyšších stupňů čištění elektrických jednotek řady 560 u DKV Brno.

### Můžeme se pochlubit obnovou vozidlového parku

Cestující sice zaznamenali značný pozitivní posun u kvality vozidlového parku, nicméně na technický stav vozidel si stěžovali zákazníci z oblastí, kde dosud nová či modernizovaná vozidla nebyla nasazena do provozu. Připravovaný zkušební a později ostrý provoz s cestujícími u elektrických RegioPanterů od Škodovky a motorových RegioSharků od polské společnosti PESA situaci v těchto oblastech jistě zlepší. Příznivý vývoj byl zaznamenán rovněž v kvalitě prostředí ve stanicích, a to zejména v souvislosti s pokračujícími rekonstrukcemi nádražních budov.

U pochval pokračoval růstový trend z posledních let. V loňském roce přišlo do Českých drah 537 pochval, zatímco v roce 2010 to bylo 370 (zvýšení o 45 procent!). Tyto pozitivní odezvy od cestujících směřují především k personálu (např. pomoc v nouzi nebo při nástupu/ /výstupu), dále pak k rozšiřování služeb (např. v eShopu) a v neposlední řadě k modernizaci vozidlového parku.

### Jezdíme především pro spokojeného zákazníka

Všechny přijaté podněty od cestujících České dráhy využívají. Pokud se jedná o pochvaly, ty jsou předány na příslušné organizační jednotky konkrétním vedoucím pracovníkům. Stížnosti zase slouží, jak už bylo řečeno, k provádění nápravných opatření. Někdy stačí jednorázový zásah a problém zmizí. Dojde například k opravě chodníku, instalaci mincovníku nebo výměně kabelu u problémové pokladny. Většinou jde ale o dlouhodobá nebo opakovaně prováděná opatření, která mohou zahrnovat školení zaměstnanců ČD či externího subjektu, trvalý monitoring nějaké služby, zvýšení počtu oprav u konkrétní řady vozů, úpravu pracovní doby nebo i změnu v řazení vlaku. Ve všech případech se ale České dráhy snaží, aby podněty od zákazníka byly využity ke zvýšení jejich konkurenceschopnosti na trhu. Pro moderní firmu je přece zákazník a jeho spokojenost na prvním místě. **PETR HORÁLEK**

# Chytřejší přenosné pokladny urychlily opravy na vozech

→ Pokračování ze strany 1

„U nás v Brně například míváme často závady na morálně zastaralých vozech řady Bdmtee, kterým se říká lidově Bymáky. Občas se jim zasekávají dveře nebo nefunguje protismyková ochrana. U jiných vozů jde pak třeba o poškozené toalety nebo rozbitá skla, utržená madla nebo stolky," říká Blažena Vytásková, jedna z brněnských dispečerských vlakvedoucích. Zmíněné závady mohou být díky chytřejším POPkám rychleji odstraněny, což samozřejmě zvyšuje kvalitu služeb ČD pro cestující.

### Aztécký kód odhalí padělky

Vlakové čety nyní mají další nástroj pro odhalování falešných jízdenek. Jejich POPky dokážou načíst tzv. aztécký kód, který se nově používá na vnitrostátních a mezinárodních dokladech. Když si cestující zakoupí přes e-Shop ČD jízdenku, může si ji pak sám vytisknout třeba doma nebo v práci. Podmínkou ovšem je, aby čtvercový aztécký kód nebyl přeložený! „Ze svých zkušeností mohu říci, že lidé na to dost dbají. V poslední době se mi nestalo, abych kód nenačetla. Menší problémy ale byly na jaře, těsně po aktualizaci POPek. To jsme občas museli volat na Zákaznický servis Českých drah a kód podle jejich informací zadávat do přenosné pokladny ručně, což samozřejmě zpomalovalo odbavování cestujících," říká Blažena Vytásková.

### Přijímáme platební karty i eura

Co se týče cestujících, přínosem chytřejších POPek je rovněž možnost vydat časové doplatky do první vozové třídy. Zákazníci také hojně využívají platbu v eurech. Jediným zádrhelem je však vracení v korunách na regionálních spojích. To může někdy způsobovat nedorozumění mezi cestujícími a vlakovou četou. Z hlediska zaměstnanců ČD je zase důležité on-line pořízení vlakové dokumentace. Tu strojvedoucí využije zejména pro nastavení brzdicích procent vlaku na hnacím vozidle. „Nedílnou součástí POPky je i magnetická vlaková karta, kde jsou nahrána veškerá data o vlaku. Ta nám pomáhá například při předávání vlaků během služby. Je to takový rychlý a šikovný pomocník," shrnuje výhody vlakvedoucí Vytásková.

Nové aplikace na POPkách ale nejsou samospasitelné. Jakýkoli software nevyřeší všechny problémy, které s sebou provoz přináší. Například u vzpomínaných vozů Bdmtee na jižní Moravě některé závady stále přetrvávají, i když je vlakové čety řádně nahlásí do depa. Důvod je prozaický – chybí náhradní díly. Může se tak stát, že ty či ony dveře ve vlaku nejdou zavřít nebo otevřít, jinde je dlouhodobě uzamčená toaleta. To už je ale námět na jiné téma. **MARTIN HARÁK**

**POMOCNÍK.** Přenosné osobní pokladny se staly běžným nástrojem. FOTO **AUTOR**

# Naše optická síť spojuje stovky měst a vesnic v republice

Společnost ČD - Telematika se právem pyšní jednou z nejrozsáhlejších optických infrastruktur u nás. Mimo jiné disponuje i centrálním úložištěm dat a specializovanými servisními pracovišti s působností po celém území České republiky. Optická vlákna v její síti jsou dlouhá více než 123 tisíc kilometrů.

Pokud byste si dělali žebříček domácích firem působících v oblasti telekomunikačních služeb, na jednom z předních míst by určitě byla i společnost ČD - Telematika. Ta mimo jiné provozuje optickou komerční síť, kterou je ovšem třeba neustále budovat a inovovat. O podrobnější informace jsme požádali Mikuláše Labského, který v ČD - Telematice pracuje jako ředitel úseku Telekomunikační služby.

**Mikuláš Labský**
ředitel úseku Telekomunikační služby

FOTO ČD - TELEMATIKA

**Co vaše optická infrastruktura zákazníkům nabízí a jaké území pokrývá?**
Optická infrastruktura je jedním z nosných pilířů naší společnosti a na ten se automaticky napojují i další námi poskytované služby. Tři a půl tisíce kilometrů dlouhá optická síť je díky svému pokrytí a celkovému množství položených vláken druhou nejrozsáhlejší sítí u nás. Vždyť v síti je celkem 123 043 km optických vláken a ta jsou vyvedena do 239 vesnic a 157 městských obvodů, přičemž další distribuční body je možné operativně zprovoznit téměř kdykoli na základě poptávky. Rozvinutá servisní základna a množství přístupových bodů k síti svědčí o zaměření naší společnosti na potřeby zákazníka.

**Takový rozsah ale s sebou nese velké potřeby na investice...**
ČD - Telematika průběžně investuje do přenosových platforem DWDM a IP/ /MPLS, což umožňuje poskytovat také komplexní služby velkoodběratelům z řad ISP a národních operátorů. Za účelem nepřetržitého rozšiřování služeb a jejich dostupnosti neustále budujeme další páteřní optické trasy, které výrazně zlepšují přístup k moderním telekomunikačním službám v mnoha městech České republiky a jejich okolí. Naši silnou pozici potvrzuje řada členství v profesních organizacích, mezi něž patří například sdružení poskytovatelů internetových služeb CZ.NIC, NIX.CZ, ICT Unie – Sdružení pro informační technologie a telekomunikace. Společnost ČD - Telematika rovněž provozuje metropolitní sítě ve všech největších městech u nás včetně Prahy, Brna, Plzně, Ostravy nebo Olomouce.

**Jaké další služby ČD - Telematika poskytuje svým zákazníkům?**
Společnost ČD - Telematika nabízí svým zákazníkům především telekomunikační, telematická a ICT řešení. Poskytujeme služby zahrnující projektování, výstavbu, provoz, údržbu, servis a nepřetržitý dohled různých typů ICT infrastruktur. Jsme schopni zajistit internetové, datové a hlasové služby s vysokou spolehlivostí, bezpečností a garantovanou kvalitou (SLA). Kromě standardních produktů přenosu dat dokážeme zabezpečit celé portfolio služeb pro firemní a velkoobchodní zákazníky. K těmto službám patří serverhousing a serverhosting ve vlastních datových centrech nebo například zajištění provozu internetu prostřednictvím moderního protokolu IPv6.

> **Tři a půl tisíce kilometrů dlouhá optická síť je díky svému pokrytí a celkovému množství položených vláken druhou nejrozsáhlejší sítí u nás.**

**Jak jste na přechod na protokol IPv6 připraveni?**
Z hlediska budoucnosti je to pro nás určitě velké téma. V současné době můžeme s naprostou jistotou říci, že naše síť je plně funkční. Naši zákazníci, kteří komunikují přes IPv6, jsou na přechod na nový internetový protokol kvalitně připraveni. Nyní si také na základě informací ze serveru Seznam.cz dovolím uvést fakt, že společnost ČD - Telematika má nejvyšší provoz přes IPv6 ze všech komerčních poskytovatelů internetu u nás. Úspěšně tedy držíme krok se světovými trendy.

**Které rozvojové projekty jsou v současnosti pro společnost ČD - Telematika stěžejní?**
Samozřejmě se po celou dobu, co společnost ČD - Telematika působí na našem trhu, snažíme zkvalitňovat, vyvíjet a dále rozšiřovat naše služby. Nad rámec standardních inovací se podílíme na výzkumu a vývoji se sdružením CESNET, které je provozovatelem páteřní akademické sítě v ČR. Spolupracujeme například na projektu měření parametrů optických kabelů v extrémních podmínkách. V roce 2011 jsme společně se sdružením CESNET a společností PRO-Fiber Networking CZ provedli měření a monitorování polarizační vidové disperze (PMD) na závěsných kabelech. Díky dlouholeté spolupráci se sdružením CESNET zejména v oblasti vysokokapacitních přenosů na bázi optických sítí se nám v závěru loňského roku podařilo podepsat smlouvu o poskytnutí výsledků z výzkumu optických přenosových systémů. Realizaci takovýchto projektů považujeme za obzvláště stěžejní. Jsem přesvědčen o tom, že i ty nám mohou usnadnit cestu k zákazníkům. **(čdt)**

## Telekomunikační síť ČD - Telematika

ČD-Telematika

**KONTAKTY**
www.cdt.cz
poptavka@cdt.cz
Zákaznická linka: **972 110 000**

## KRÁTCE

### Bezbariérové vozy pro dálkové spoje se blíží

V současné době probíhá testování prototypu modernizovaného bezbariérového vozu nové řady Bbdgmee určeného pro dálkovou dopravu.

Interiér klimatizovaného vozu obsahuje čtyři klasické šestimístné oddíly, jeden dvanáctimístný otevřený oddíl, nástupní prostory se zdvižnou plošinou pro nástup vozíčkářů, bezbariérově řešené WC, speciální oddíl pro umístění invalidních vozíků a služební oddíl. Je zde i stojan pro šest jízdních kol. Zakázka o objemu 64 kusů, kterou pro ČD zajišťuje ŽOS Trnava, skončí v průběhu roku 2014. První modernizované vozy by měly být nasazeny do provozu ještě letos.

### Eurobondy otevřely cestu k levnému úvěru

České dráhy vydaly 23. července eurobondy v nominální hodnotě 300 milionů eur s emisním kurzem 99,821 procenta jmenovité hodnoty, se splatností 7 let a s kuponem ve výši 4,125 procenta p. a. Finanční prostředky budou použity na pokrytí investic, primárně modernizace a nákup nových vozidel, a také na úhradu krátkodobého a dlouhodobého dluhu. Pro ČD je to podstatně výhodnější a levnější způsob získání finančních prostředků než úvěry od bank. Většina investorů, kteří si koupili eurobondy ČD, pochází z Evropy, především z Německa a Rakouska.

### Jak jsme v červnu dodrželi jízdní řád

V červnu dodržely všechny vlaky Českých drah jízdní řád na 91,7 procenta. Největší přesnost vykázaly tradičně osobní vlaky – 92,4 procenta. Spoje SuperCity Pendolino svezly cestující s přesností 91,2 procenta. Poměrně vysokým dodržením jízdního řádu se mohly pochlubit i spoje InterCity, a to 91,6 procenta. U ostatních kategorií spojů byly výsledky podprůměrné: spěšné vlaky – 89,4 procenta, rychlíky – 84,7 procenta, expresy – 80,9 procenta, EuroCity – 77 procent.

### Na Floru Olomouc s výhodnou jízdenkou

Dlouhodobým partnerem Českých drah je i olomoucké výstaviště. Z tohoto důvodu 9. srpna zahajujeme předprodej jízdenek VLAK+ na letní etapu výstavy Flora Olomouc (sleva 25 procent na obyčejném jízdném), která se koná ve dnech 16.–19. srpna. Prvním dnem zpáteční jízdenky vydané do všech stanic či zastávek začínajících názvem Olomouc se standardní dobou platnosti může být 16., 17., 18. nebo 19. srpen, pro cestu zpět musí být účast potvrzena orazítkováním jízdenky na přední straně pamětním razítkem. **(tis, hop)**

# Modeláři v Pečkách mají kolejiště skoro všech měřítek

Když se řekne modeláři z Peček, velká část železničářů nejen ze středních Čech a z Prahy bude dobře vědět, koho tím dotyčný myslí. Pravidelné akce, které v tomto městě na prvním koridoru nedaleko Kolína najdete, dlouhodobě přitahují četné zástupy. Například letos v červnu očekávali organizátoři, že na výstavu kolejišť a modelů přijde tak sedm nebo osm stovek lidí. Když jsem tam uprostřed dne dorazil, dozvěděl jsem se v útulné kantýně, že pokladnou prošlo už 1 300 lidí, z toho necelá třetina dětí.

### Jede, jede mašinka

O akcích Sdružení železničních modelářů Pečky se prostě ví, že jsou dobré. Není divu, že je o ně takový zájem, když se zdejší expozice po dvouleté pauze opět rozrostla. Počtem 25 modelových kolejišť a třemi desítkami zastoupených firem s velkou prodejní burzou a workshopy s rozprostřením na ploše 2 000 m² se právem označuje jako největší nepermanentní výstava železničních modelů a kolejišť v ČR. „Celkem ji zatím tento rok navštívilo téměř 1 500 dospělých a 1 000 dětí," chválil si na začátku léta zájem lidí Jaroslav Eichler, jeden ze členů sdružení.

Během červnové výstavy nechyběl ani zvláštní historický motoráček do Bečvár a zpět. Malí i velcí zájemci se mohli svézt i na stanovišti lokomotivy Prasátko T 211.0162, která patří sdružení Posázavský Pacifik, či na třístovkové úzkokolejce Zahradní železnice Zásmucka. Mimochodem, toto sdružení před mnoha lety zakládal dnešní předseda pečkovských modelářů František Dvořáček, který už deset let připravuje pravidelné poutě se železničním programem pod názvem Jede, jede mašinka. Pokud vám červnová nebo srpnová akce utekla, sledujte webové stránky www.szmp.cz. Na každý první víkend v měsíci si lze navíc domluvit předem soukromou exkurzi pro skupinu nejméně pěti osob.

Do Peček míří tradičně především rodiny s malými dětmi. FOTO AUTOR (2x)

Modelová železnice je vybavena i realisticky vyhlížejícími detaily.

### Je tu i žena klepající koberec a kácející se smrk

A co tedy v Pečkách, v Žerotínově ulici, najdete? Vystavují tu kolejiště velikostí o (Merkur), LGB, Ho, Hoe, Hom, TT, N a Z. Nebaví-li vás zkratky, znamená to kolejničky o rozchodu od 32 až po nejmenší. Objevilo se tu i T, tedy kolejnice o rozchodu 3,5 mm, což znamená vlaky 450krát zmenšené proti skutečnosti! Jelikož mezi členy jsou velcí fandové elektroniky, na vlastním klubovém kolejišti nechybějí různé technické vychytávky. Miniaturní figurka ženy klepající na dvoře koberce nebo autíčka uhánějící po silnicích jsou sériové výroby. Kácející se poražený smrk (včetně náležitého zvuku) je už ale dílem místních.

Modeláři z Peček se také mohou pochlubit pětidílným kolejištěm Ho s obřím kamenným viaduktem, Pendolinem a dalšími analogově (autoblokem) řízenými, ale už zvukem opatřenými vlaky. Na čtyřapůlmetrovém kolejištěm velikosti TT nechybí lokálka vedoucí přes mosty a úzkokolejka. Specialitou je rozestavěné úzkorozchodné kolejiště s modely velikosti Hom od firmy BEMO, které bude přibližovat krásy švýcarské Rhétské dráhy. Raritou je bezpochyby i ozvučená souprava tažená motorovým Brejlovcem ve velikosti o (Merkur 1 : 43), který má zabudovanou kameru a obraz z ní se přenáší na televizní obrazovku. Tato trať vede kolem klubovny nad hlavami zvědavých návštěvníků a dveře překračuje odvážnými mosty.

**MARTIN NAVRÁTIL**

## MIMOŘÁDNOSTI

### Karlštejn – Beroun
8. července
Dopoledne mezi žst. Karlštejn a Beroun se na železničním přejezdu v km 33,041 střetl osobní automobil s rychlíkem 756, v jehož čele byla elektrická lokomotiva 362.062-2. Nikdo nebyl zraněn. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 15 tisíc korun.

### Pacov – Nová Cerekev
8. července
Odpoledne mezi žst. Pacov a Nová Cerekev najel soupravový vlak 71891 na spadlý strom v km 36,100. Nikdo nebyl zraněn. Soupravovým vlakem byla motorová jednotka Regionova 814/914.026. Škoda byla předběžně vyčíslena na 400 tisíc korun.

### Brandýs nad Orlicí
11. července
Před polednem v žst. Brandýs nad Orlicí nákladní automobil s hydraulickým ramenem ve zdvižené poloze strhl při přejíždění železničního přejezdu v km 266,580 trakční vedení a přerazil závoru přejezdového zabezpečovacího zařízení. Nikdo nebyl zraněn. Provoz na železnici byl úplně přerušen na 230 minut. Škoda byla předběžně vyčíslena na 105 tisíc korun.

### Doksy – Okna
12. července
Odpoledne mezi žst. Doksy a Okna najela motorová jednotka 814/914.127 osobního vlaku 6009 na spadlý strom v km 27,767. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 20 tisíc korun.

### Dačice
13. července
Nad ránem v obvodu žst. Dačice se na železničním přejezdu v km 54,303 střetl osobní automobil Škoda Favorit se soupravovým vlakem 28390, kterým byla motorová jednotka Regionova 814/914.069. Řidič automobilu byl těžce zraněn. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži a doplněn dopravní značkou Stůj, dej přednost v jízdě! Škoda byla předběžně vyčíslena na částku 145 tisíc korun.

### Česká Třebová – – Opatov
17. července
V nočních hodinách mezi žst. Česká Třebová a Opatov došlo za jízdy osobního vlaku 4767 k požáru vlakové lokomotivy 163.098-7. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 150 tisíc korun.

### Mladá Boleslav – – Dolní Bousov
17. července
Odpoledne mezi žst. Mladá Boleslav město a Dolní Bousov se na železničním přejezdu v km 30,645 střetl osobní automobil Volkswagen Touareg s osobním vlakem 16421, kterým byla dvojice motorových jednotek Regionova. Nikdo nebyl zraněn. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčíslena na 7 tisíc korun.

**U ZEMĚ.** Kvůli sypaným nástupištím se v Týništi n. Orlicí nastupuje a vystupuje obtížněji. Červeně vyznačená je jedna z variant plánovaných změn. FOTO **AUTOR (3x)**

# Nástupiště v Týništi vyrostou a ještě dostanou střechu

Východočeské nádraží v Týništi nad Orlicí si na nedostatek cestujících stěžovat nemůže. V rámci obvodu KCOD Hradec Králové je dokonce druhé nejvytíženější. Přesto tu stále chybí vyvýšená nástupiště, což mnoha lidem ztrpčuje život. Náprava se ovšem blíží a rekonstrukce by se snad měla dočkat i výpravní budova.

Tento článek začneme trochu netradičně. Úryvkem dopisu, který jsme dostali do redakce. „Vystupoval jsem v Týništi nad Orlicí. Mám menší postavu, jen 156 cm, a tak jsem bohužel lezl do vlaku jako dítě, které zdolává schody po čtyřech, protože zde není zvýšené nástupiště. Počítá se vůbec s rekonstrukcí tohoto nádraží?“ ptá se Kamil Jirásek z Brna. O problému České dráhy vědí. Pozorný čtenář Železničáře si možná pamatuje, že v článku o lokální dráze 022 (Častolovice – Solnice) v čísle 13/2012 označuje ředitel KCOD Hradec Králové Roman Moravčík výstavbu nástupišť v Týništi nad Orlicí za hlavní prioritu. Chtěli jsme však vědět víc.

### Nádraží prokoukne v roce 2014

Martin Maděra, náměstek ředitele pro strategii Stavební správy východ SŽDC Olomouc, nám prozradil, že stavební činnost má začít v srpnu příštího roku. Celá investiční akce bude součástí stavby s názvem Rekonstrukce nástupišť žst. Týniště nad Orlicí, do které se finančně zapojí i Evropská unie prostřednictvím Operačního programu Doprava. V rámci první části stavby dojde ke zřízení mimoúrovňových, částečně zastřešených nástupišť, podchodu pro cestující a rekonstrukcím technologických zařízení. Těmito úpravami se výrazně zlepší komfort a bezpečnost cestování. Projekt podle plánu skončí v březnu 2014.

Některá nádražní zákoutí ukazují, že se tu takříkajíc zastavil čas.

Budova také potřebuje opravu. ČD už mají projekt i stavební povolení.

Změny jsou nutné o to více, že stanice je v obvodu KCOD Hradec Králové druhou nejfrekventovanější. Slouží nejen k obsluze samotného města Týniště nad Orlicí pro denní dojíždění, tj. výstup a nástup místních cestujících. Vzhledem k tomu, že se jedná o stanici, kde se kříží dvě významné tratě, má rovněž značný celoregionální význam coby uzlový přestupní bod z nebo do přepravních směrů Hradec Králové, Náchod, Letohrad, Choceň. A slouží rovněž jako přestupní uzel na místní autobusovou dopravu nedávno vybudovaného přednádražního terminálu. Značný dopravní význam má nejen pro kraj Královéhradecký, ale částečně i pro kraj Pardubický.

### Společné úsilí ČD a SŽDC

Rekonstrukce týnišťského nádraží by pomohla i nákladní dopravě, byť ta zde vyjma relace do Solnice není tak silná jako v minulých letech. Také by usnadnila situaci v případě odklonové vozby po elektrizovaném ramenu Choceň – Hradec Králové (– Praha). Stavba je už takříkajíc na spadnutí. „V současné době probíhá připomínkové řízení aktualizace investičního záměru, po jeho schválení budou zahájeny práce na zpracování projektu stavby,“ říká Martin Maděra. Zároveň byl osloven Odbor správy nemovitostí Českých drah ve věci realizace podmiňující investice rekonstrukce stávající výpravní budovy. Ta je v péči královéhradecké RSM. Bez její rozsáhlejší opravy není možné realizovat přestavbu stanice s peronizací a je tedy nutné i účelné obě tyto stavby koordinovat.

**MARTIN NAVRÁTIL**

# Vydejte se na výlet do historie dráhy v Českém Brodě

Pod názvem Připravte si jízdenky se v Podlipanském muzeu v Českém Brodě od 19. června koná sympatická výstava o železnici. A to až do 28. prosince. Byl to prý původně nápad Zdeňka Mazače, zástupce ředitele Regionálního muzea v Kolíně, pod které českobrodská pobočka patří. „I když on měl původně jinou koncepci, nakonec jsme ve spolupráci se Sdružením železničních modelářů Pečky, místními strojvůdci a zdejšími železničáři udělali klasickou výstavu o historii, o počátcích železnice, výstavbě Olomoucko-pražské dráhy s tím, že jsme se zaměřili na úsek Pečky – Úvaly,“ vysvětlila mi při vernisáži kurátorka Dita Nekolná.

### Dobové předměty i fotografie

K navození té správné atmosféry slouží řada vystavených předmětů, například ručních návěstí, lamp a částí návěstidel, které zapůjčili modeláři. Zajímavé jsou i kusy reléovky z výroby SSSR pocházející přímo z Českého Brodu. Ta tu byla instalována jako jedna z prvních v tehdejším Československu. A doslova současné jsou i předměty, které zapůjčili zaměstnanci ze zdejšího nádraží: památeční červená čepice, píšťalka a výpravka pocházejí z doby velmi nedávné, kdy tu výpravčí přestali v červené čepici vlaky vypravovat.

Fajnšmekry zřejmě nejvíce nadchne několik dobových fotografií, třeba železniční nehody v roce 1920. Někteří se možná budou docela divit, jak dříve vypadala výpravní budova v Úvalech, Poříčanech nebo Českém Brodě či místní výtopna pocházejí ještě z dob Olomoucko-pražské dráhy. Zajímavostí je českobrodská kniha přání a stížností, do níž cestující psali roztodivné vzkazy v letech 1955–82, nebo tabulka z přejezdu s nápisem Pozor na vlak, jejíž německou část v květnu 1945 někdo odřízl.

**MÁTE ČAS.** Výstavu v Českém Brodě můžete navštívit až do prosince. FOTO **AUTOR**

### Nezapomnělo se ani na děti

Na výstavě pro potěchu nejmenších nemůže samozřejmě chybět fungující modelové kolejiště. To zdejší má velikost Ho a patří firmě Noch. Projíždějící model vydává dost věrohodný zvuk lokomotivy. Vláček sem zapůjčili modeláři z Peček. Vedle továrních modelů ale najde návštěvník i ručně zhotovené elektrické jednotky, které představují nejtypičtější osobní vlakové soupravy pro trať Praha – Kolín z posledních let. Lepenkové vstupenky na výstavu si při vstupu stylově označíte v nefalšovaném drážním kompostéru.

Ještě dodejme, že v muzeu, které se nachází asi 15 minut chůze od nádraží v Žitomířské ulici 761, mají otevřeno v úterý–pátek 9–17 h, v sobotu a neděli 11–17 h. Obyčejné vstupné činí pouhých 30 korun. Další informace najdete na www.muzeumkolin.cz.

**MARTIN NAVRÁTIL**

# Odpojíme vagon za jízdy aneb brzdové zkoušky na okruhu

O nezvladatelnému člověku se někdy říká, že je jako utržený vagon. Odborníci z Výzkumného Ústavu Železničního by ale kroutili hlavou, protože utržený vůz není a ani nesmí být nezvladatelný. V rámci náročných zkoušek brzdových zařízení nových či rekonstruovaných vozidel totiž dokážou odvěsit vagon i v rychlosti 200 km/h.

**ŠÉF NA ZEMI.** Vedoucí zkoušek Bohumil Drápal rychle vyměňuje brzdové obložení, aby se stihl čas zkoušek. FOTO **AUTOR (4x)**

Po velkém zkušebním okuhu u Velimi krouží rychlostí 160 km/h zvláštní souprava. Hnací vozidlo 124.601 táhne dva měřicí vozy a jeden novotou vonící rychlíkový vůz v barvách Českých drah. Na tom by nebylo nic tak zvláštního. Když však vlak projíždí kilometrem 7,5, tak se v plné rychlosti od soupravy oddělí poslední vůz, který razantně zpomaluje. Náhodný pozorovatel by mohl mít dojem, že se právě něco nepovedlo. Jenže technici Výzkumného Ústavu Železničního v měřicím voze mají všechno pevně v rukou. Právě zde totiž probíhají brzdové zkoušky nové řady osobních vozů pro České dráhy, a to včetně kontrolovaného „odhazování“ vagonu od jedoucího vlaku.

### Sedm zkoušek, každá čtyřikrát

„Vypadá to sice nebezpečně, ale vše je dopředu propočítané. Navíc se řídíme vlastním předpisem, který přesně řeší podmínky a povinnosti všech zúčastněných,“ říká Bohumil Drápal, specialista na brzdová zařízení z VUZ, který je vedoucím zkoušek. S úsměvem dodává, že se nikdy nestalo, aby je odvěšený vůz „honil“ po okruhu. Hlavním cílem zkoušek je změřit zábrzdnou dráhu samotného vozu. Hodnoty, které musí splnit, aby zkoušky úspěšně absolvoval, jsou přesně definované pro různé rychlosti. U vozu řady Bbdgmee, který pro České dráhy rekonstruují v ŽOS Trnava, se provádí sedm zkoušek.

„Měření probíhá v režimu P z rychlosti 100 a 120 km/h, v režimu R z rychlosti 120, 140 a 160 km/h a v režimu R+Mg při rychlostech 140 a 160 km/h. Každá zkouška se provádí čtyřikrát,“ vysvětluje Bohumil Drápal. Celkem se tedy vůz od jedoucí soupravy odpojí osmadvacetkrát. Zkoušený vagon je připojen k měřicímu vozu pro zkoušky brzd, z něhož je také brzda ovládána. Na jeho čela je možné dosadit speciální spřáhlo, které umožní testovaný vagon dálkově odpojit. Osádka měřicího vozu je v rádiovém spojení se strojvedoucím soupravy, který upraví rychlost podle konkrétní zkoušky. Digitální rychloměr zobrazuje rychlost a ve chvíli odvěšení vozu se spouští i odpočet ujeté dráhy.

Speciální spřáhlo měřicího vozu umožňuje odpojení během jízdy.

**ODPOJENÍ.** V rychlosti 160 km/h se zkoušený vůz odpojuje od soupravy a okamžitě zpomaluje. Jeho zábrzdnou dráhu zaznamenávají přístroje v měřicím voze.

Zkoušky provádějí zaměstnanci VUZ, ale přítomni jsou i zástupci výrobce.

### Chcete zabrzdit rychleji?

Pak už jde všechno ráz na ráz. Spojky průběžného potrubí se ve chvíli odvěšení vozu správně rozpojí. Vůz začíná prudce brzdit. Přesto vedoucí zkoušek z měřicího vozu sleduje, zda je vše v pořádku, a teprve poté nařizuje zastavit i zbytek soupravy. Po zastavení ukazuje měřič vzdálenosti přes 1 200 metrů. „To je ale celková dráha, kterou jsme ujeli po odvěšení vozu. Teď suneme zpět a výsledkem zkoušky je teprve rozdíl naměřených hodnot,“ říká Drápal. Po opětovném spojení se zkoušeným vozem se výsledky předběžně vyhodnocují. Z rychlosti 120 km/h vůz zastavil na 550 metrech, což je na hranici požadovaných parametrů. Přítomní zástupci výrobce proto souhlasí s návrhem vyzkoušet jiné brzdové obložení. Když už je vůz zpět ve stanici Zkušebního centra, Bohumil Drápal vyměňuje brzdové obložení, až mu padá prach do obličeje. Po dalším pokusu se už brzdná dráha zkrátila a všichni jsou klidnější.

> **Touto zkouškou procházejí všechny vozy. V případě těch nejmodernějších se měří i zábrzdná dráha patnáctivozového vlaku z rychlosti 200 km/h.**

Podobných zkoušek se na okruhu ročně uskuteční několik desítek a nejde vždy jen o vozy osobní. „V podstatě totožnou zkouškou procházejí všechny tažené vozy. V případě těch moderních se navíc měří i zábrzdná dráha patnáctivozového vlaku z rychlosti 200 km/h,“ vysvětluje nejstarší člen týmu František Karfík, který se na brzdy vozidel specializuje neuvěřitelných 48 let. „Princip zkoušek se nezměnil několik desetiletí. Vždyť měřicí vůz, se kterým zkoušky provádíme i dnes, se na nich poprvé podílel už v roce 1971. A dodnes skvěle vyhovuje. Jen o nějakých bezdrátových přenosech jsme si mohli opravdu nechat jen zdát,“ dodává František Karfík. Až tedy příště uslyšíte, že někdo mluví o utrženém vagonu, nemusí se jednat ani o mimořádnost, ani o nic mimo kontrolu. **VÁCLAV RUBEŠ**

## MIMOŘÁDNOSTI

### Řetenice
18. července
V dopoledních hodinách v žst. Řetenice vykolejila při posunu lokomotiva 130.049-0 na výhybce číslo 20. Škoda byla předběžně vyčíslena na 255 tisíc korun.

### Kravaře ve Slezsku – – Opava
18. července
Odpoledne mezi žst. Kravaře ve Slezsku a Opava východ se na železničním přejezdu v km 25,272 střetl nákladní automobil DAF XF s osobním vlakem 13418, kterým byla motorová jednotka Regionova 814/914.119. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 5 tisíc korun.

### Blatno u Jesenice
20. července
Dopoledne v obvodu žst. Blatno u Jesenice se na železničním přejezdu v km 155,956 střetl osobní automobil Opel Tigra s rychlíkem 1191, v jehož čele byl řídicí vůz 80-29.011-1. Řidič automobilu byl při střetnutí těžce zraněn. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 141 tisíc korun.

### Hrabačov – Poniklá
20. července
Dopoledne mezi žst. Hrabačov a Poniklá se na železničním přejezdu v km 9,123 střetl osobní automobil Opel Astra s nákladním vlakem Mn 83420, v jehož čele byla motorová lokomotiva 742.049-0. V osobním automobilu byl těžce zraněn řidič i jeho spolujezdec. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži a doplněn dopravní značkou Stůj, dej přednost v jízdě! Škoda předběžně činí 22 tisíc korun.

### Mutěnice – Čejč
20. července
V dopoledních hodinách mezi žst. Mutěnice a Čejč se na železničním přejezdu v km 24,320 střetl osobní automobil Ford Focus s osobním vlakem 14510, kterým byl motorový vůz 810.537-1. Řidič automobilu byl při střetnutí těžce zraněn. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda předběžně činí 110 tisíc korun.

### Temelín – – Týn nad Vltavou
20. července
Dopoledne mezi žst. Temelín a dopravnou D3 Týn nad Vltavou se na železničním přejezdu v km 15,258 střetl traktor Case IH 155 BL s osobním vlakem 18206, kterým byl motorový vůz 810.174-3. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda předběžně činí 75 tisíc korun.

### Staré Město u Uherského Hradiště
20. července
Ve večerních hodinách v žst. Staré Město u Uherského Hradiště prudce najela posunující lokomotiva ET22-157 na zarážedlo kusé koleje číslo 10k. Škoda byla předběžně vyčíslena na 75 tisíc korun. **(MirKo)**

# Nostalgická vozidla, která jezdí pod hlavičkou VUZ

→ Pokračování ze strany 1

Zaměstnanci tehdejšího zkušebního okruhu ČSD ve spolupráci s nadšenci z lokomotivního depa Nymburk se parní Lízy ujali již v 80. letech s tím, že ji připraví na muzejní provoz. Jejím domovem bylo provozní pracoviště nymburského depa v Lysé nad Labem. „Poté, co bylo pracoviště v Lysé nad Labem v rámci restrukturalizace ČD zrušeno, se Líza v roce 2008 přesunula do letohradské provozní jednotky DKV Česká Třebová. Musela podstoupit hlavní opravu včetně kotle, což se povedlo z velké části svépomocí. Díky tomu je Líza nadále ozdobou například mikulášských jízd nebo Postřižinského expresu,“ říká Miloš Klofanda, přednosta Zkušebního centra VUZ.

### Inspektorská drezína

Na rozdíl od stroje 423.009, který je k vidění při nostalgických jízdách, drezínu Tatra T15/52 – nejmenší historické vozidlo VUZ – lze spatřit velice sporadicky. Inspektorská motorová drezína z roku 1947 je totiž zatím po většinu roku skryta v hale Zkušebního centra. „Už zanedlouho ale bude ozdobou historické budovy kovárny, před kterou bude vystavena v novém krytém stání,“ říká přednosta Klofanda. To ale neznamená, že by na tatřičku jen sedal prach. Její třicetikoňové srdce stále tluče, například na významných akcích, jako jsou dny VUZ.

**BARDOTKA.** Lokomotiva T 478.1010, kterou má VUZ dlouhodobě pronajatou od Národního technického muzea, prošla v roce 2009 zásadní opravou. FOTO **AUTOR**

Zajímavostí je, že drezínu, která je v majetku VUZ od roku 2008, má oprávnění řídit jen přednosta Zkušebního centra. „Jako bývalý strojvedoucí si stále udržuji kvalifikaci a kvůli tatře jsem musel absolvovat zkoušku pro řízení speciálních drážních vozidel. Nikdo jiný ze zaměstnanců totiž oprávnění neměl a někdo drezínu přece řídit musí,“ říká s úsměvem Miloš Klofanda, který si kromě parních lokomotiv může sednout za pult jakéhokoli stroje.

### Pronajatá Bardotka

Oproti drezíně je Bardotka T 478.1010 jako poslední přírůstek v nostalgickém parku VUZ strojem nejen na sváteční dny. Lokomotiva pronajatá od Národního technického muzea na osm let prošla v roce 2009 zásadní opravou spojenou se znovuzprovozněním. Nyní je využívána i pro běžné potřeby Zkušebního centra VUZ. „Naposledy to byly zkoušky pro VÚKV,“ říká Miloš Klofanda. Jak tedy vidíte, zkratka VUZ není jen synonymem pro nové technologie a budoucnost železnice. Uznávaná evropská společnost se umí postarat i o její historii.

**VÁCLAV RUBEŠ**

# Dostupné pouze v tištěné podobě

6 TÉMA

CYKLISTÉ VÍTÁNI

## Jak využít zrušené tratě?

### Místo kolejí vznikají stezky pro cyklisty

V poslední době se také v České republice rozrostly cyklostezky na místě bývalých železničních tratí. A další se budují nebo plánují. Děje se tak díky rozsáhlé podpoře výstavby cyklostezek v minulých letech, ale také kvůli uzavření některých regionálních drah. Myšlenka, že když už tam nejezdí vlak, tak alespoň cyklisté, se ujala. V zahraničí se už s budováním těchto výletních tras začalo před desítkami let.

TÉMA 7

ZNÁMÉ „DRÁŽNÍ" CYKLOSTEZKY

ČEKÁNÍ NA SLOVENSKU

Rail Trails v zahraničí

Z Chebu k bavorské hranici

A přibližovací cestě

Severočeské varianty

Moravský Horvátský Štrasny

Nová vlečka u Přibyslavi

Z centra Prahy na výhled

**Předplaťte si čtrnáctideník *Železničář* na telefonu 972 233 090**

Připravujeme

**TÝM V AKCI.** Modernizace uzlu je rozdělena do dvou staveb. První se nachází v polovině, druhá, řešící např. Dluhonickou spojku, bude následovat . FOTO **AUTOR (3x)**

# Přestavba Přerova změnila nádraží v provizorium

Od září 2009 probíhá celková modernizace přerovského uzlu. Tato rozsáhlá železniční stavba je obtížná i z hlediska provozního, neboť prakticky vylučuje delší přerušení provozu výlukovou činností. Přes všechen stavební ruch jsou však zpoždění vlaků minimální, a to především díky součinnosti stavbařů a železničářů.

Přestavba přerovského železničního uzlu, která je rozdělena do dvaceti etap, se nachází ve své polovině. Pro osobní přepravu a cestující jsou bezesporu nejviditelnější změny v podobě nových nástupišť 1A a 1B, 3 a 4, přičemž třetí nástupiště bylo předáno cestující veřejnosti letos na začátku léta. „Momentálně se staví nástupiště číslo dvě, které se bude nacházet v poněkud odlišné poloze než to původní. Současně se po částech rekonstruuje železniční most přes řeku Bečvu. Dokončený byl i most přes takzvaný Mádrův podjezd, včetně kolejových úprav, a jižní zhlaví osobního nádraží obsahuje téměř všechny výhybky v definitivním stavu," vysvětluje dispozice přednosta Provozního obvodu Přerov Vladimír Závodník ze SŽDC.

## Na nástupiště zatím přes koleje

Zatímco jižní část uzlu postupně dostává finální obrysy, v osobním nádraží ještě dojde k velkým změnám. Cestující se do středy 25. července mohli dostat na třetí a čtvrtý peron podchodem. To je ale dnes již minulostí. „Od toho dne musí cestující chodit k vlaku úrovňovým přechodem přes koleje. Ten je pochopitelně střežen kvůli bezpečnosti.

**OSTRÝ ŘEZ.** Stavební práce mění od základů vzhled i funkčnost stanice. Vznikají nová nástupiště, podchody, pokládají se koleje, mění výhybky...

Naši zaměstnanci převádějí cestující podle momentální dopravní situace, což na ně klade zvýšené nároky," říká přednostka přerovské osobní stanice ČD Víta Wolfová a pokračuje: „Tento stav by měl trvat do druhé poloviny listopadu, kdy nám stavbaři slibují otevření druhého nástupiště a navíc od 3. prosince ještě otevření nového podchodu. V tu chvíli si opravdu oddychneme."

Stanoviště signalistů prochází velkým úklidem. Jejich práce tu skončí.

Všude po stanici jsou k dispozici vývěsky a informační tabule pro cestující, které informují zákazníky o přístupu k jednotlivým nástupištím. „Je to především z toho důvodu, že se cestující pohybují po stavbě. Navíc naši zaměstnanci zákazníky informují a staniční rozhlas opakovaně hlásí přístupové cesty tak, aby nikdo nezabloudil do kolejiště. Přesto se bohužel najdou i tací, kteří se během modernizace třetího a čtvrtého peronu ozvali, že jsme nic neoznačili a navíc ani neohlásili. Osobní pokladní a informátoři z našeho ČD centra ale všechno opakovaně vysvětlují," říká rezolutně přednostka Wolfová. „V komplikované provozní situaci jsou velkým pomocníkem nejen pantografové jednotky, ale také Push-Pull soupravy Českých drah, které jsou nyní pravidelně nasazovány na linku Přerov – Břeclav," pochvaluje si také ředitel olomouckého Oblastního ředitelství SŽDC Petr Novák.

> **Z nádraží zmizí signalisté, výpravčí, operátorky, dozorci výhybek a také výhybkáři podílející se přímo na řízení provozu.**

## Pravostranný provoz se blíží

Přechod na pravostranný provoz na trati Břeclav – Přerov, který je naplánován na letošní prosinec, se dotkne pochopitelně Přerova samotného. „Přehození směrů kupodivu nebude představovat v samotném Přerově žádný problém. Naopak na takzvané Dluhonické spojce mezi Prosenicemi a Dluhonicemi, která byla vybudována pro plynulé přejíždění z levostranného na pravostranný provoz, s částečnými komplikacemi počítáme. Předpokládáme, že se i tato významná spojka dočká modernizačních úprav a obtíže vzniklé přechodem na pravostranný provoz se odstraní v rámci stavby s názvem Rekonstrukce železniční stanice Přerov, druhá stavba, která je v současné době v přípravné fázi," doplňuje Petr Novák.

## Z nádraží zmizí výpravčí

Po celkové rekonstrukci přerovského uzlu se bude doprava řídit přímo z Centrálního dispečerského pracoviště v Přerově. Z nádraží tak zmizí signalisté, výpravčí, operátorky, dozorci výhybek a také výhybkáři podílející se přímo na řízení provozu. Přínosem pro cestující bude především vybudování nového podchodu na jižní straně nádraží s přístupem na nástupiště 1A a 1B a také přilehlé autobusové nádraží. Vložením dvou nových průjezdných kolejí, které povedou mimo nástupištní hrany v obvodu osobního nádraží, se zvýší propustnost stanice i plynulost jízdy nákladních vlaků.

**MARTIN HARÁK**

### Stav rekonstrukce v červenci 2012

- V provozu jsou již moderní nástupiště 1A a 1B, 3 a 4.
- Částečně je zrekonstruováno kolejiště na severním zhlaví včetně přepojení zabezpečovacího zařízení na JOP ESA 11.
- Z jedné poloviny je modernizován pětikolejný most přes řeku Bečvu.
- Ruší se stanoviště signalistů číslo IV, díky čemuž vznikne prodloužené 2. nástupiště a dvě nové průjezdné koleje, které výrazně zvýší propustnost stanice.

# RSM: Europrojekty pro nádraží ve středních Čechách

V současné době připravují České dráhy několik projektů rekonstrukcí výpravních budov, jejichž financování by mělo být zajištěno za podpory prostředků Evropské unie z Regionálních operačních programů. Velká část z nich se týká Středočeského kraje.

## Co rozhoduje, že je nádraží vhodné pro rekonstrukci

Správou nádražních budov Středočeského kraje je pověřena Regionální správa majetku Praha. Ta má mimo nemovitostí na území hlavního města na starosti 132 výpravních budov. Podle důležitosti z hlediska počtu cestujících rozlišují České dráhy kategorie A, B, C, D a E. V kategorii A se ve Středočeském kraji nachází pouze dvě výpravní budovy, do kategorie B je zařazeno 11 budov a v kategorii C je jich 16. Ostatní výpravní budovy spadají do kategorie D a E, tedy do těch nejméně důležitých.

Nádraží v Čelákovicích už nedělá drahám ostudu. FOTO **RSM PRAHA (3x)**

Řevnická výpravní budova svítí novou fasádou do širokého okolí.

Příkladem zdařilé rekonstrukce může být i Český Brod.

Pochopitelně že právě uvedené kategorie jsou vodítkem při stanovování priorit pro rekonstrukční a opravné práce. Nejedná se však o vodítko jediné. Podudržovanost železniční infrastruktury, která v sobě zahrnuje i výpravní budovy, je faktem a mnohdy je nutné upřednostnit ve vlastních prioritách i nádražní budovy, které nejsou tak exponované, ale jejichž stav není možné dlouhodobě přehlížet.

## Kde se již investovalo

Do kategorie A patří výpravní budovy v Kolíně a Nymburku, které jsou zahrnuty mezi chystané projekty financované z prostředků Evropské unie. Z kategorie B byla v minulých letech věnována pozornost nádražím v Lysé nad Labem a v Českém Brodě. Částečné úpravy již byly provedeny na výpravní budově v Poděbradech. Mezi další nádraží, kde došlo k rekonstrukcím nebo alespoň rozsáhlejším opravám, patří stanice Čelákovice, Hostivice, Kladno-Dubí, Poříčany, Všetaty, Řevnice, Jílové u Prahy apod. K zdařilým příkladům rekonstrukcí patří i projekty, u nichž zásluhy musíme připsat především místní samosprávě, jako je tomu v případě města Vlašim.

## Bez eurodotací to nepůjde

Pro Regionální správu majetku Praha není území Středočeského kraje popelkou vedle preferované sestry, tedy hlavního města. Zdejším výpravním budovám je věnována pozornost, jakou si zaslouží, ovšem v rámci současných finančních možností. Zaměstnanci Českých drah se nyní budou snažit, aby notifikační proces v rámci Regionálního operačního programu Střední Čechy dopadl úspěšně. Přidělení prostředků EU je často nezbytnou podmínkou pro úspěšné dokončení těchto projektů. Věříme, že přes veškeré problémy dostanou České dráhy a jejich cestující další zdárně zrekonstruovaná nádraží.

**BOHUSLAV STEČÍNSKÝ**

# Východní trhy lákají evropské výrobce vozidel

Velké mezinárodní firmy i silní národní výrobci si dávno uvědomili, že ruský a čínský trh představují obrovský potenciál. Částečně to platí i pro další trhy států bývalého východního bloku. Ve střední i východní Evropě už jezdí po kolejích čím dál více osvědčených vozidel světové kvality. Některá byla vyrobena i v České republice.

**LASTOČKA.** Elektrické jednotky Desiro RUS od firmy Siemens jsou určené pro příměstskou a regionální dopravu na ruských tratích. FOTO **SIEMENS**

Více než dvacet let po rozpadu Sovětského svazu a světové socialistické soustavy už nejsou východní trhy opomíjenou lokalitou. Z hlediska železničního vozidlového parku tu proběhl výrazný posun směrem ke kvalitě. O zakázky zde bojují přední evropští výrobci.

## Švýcarský FLIRT zaujal

Do pozice jednoho z největších dodavatelů jednotek pro příměstskou a regionální dopravu ve státech střední a východní Evropy se v posledních letech dostala švýcarská firma Stadler Rail. Elektrických jednotek FLIRT (Fast Light Innovative Regional Train) spatřilo světlo světa od zahájení výroby v roce 2001 již přes 800 kusů. Kromě běžných verzí pro tratě se standardním rozchodem 1 435 mm výrobce nabízí i variantu pro široký rozchod 1 520 mm, který je používán především v zemích bývalého Sovětského svazu.

Do provozu byly tyto jednotky zařazeny také ve čtyřech členských státech Organizace pro spolupráci železnic (OSŽD), která sdružuje dopravce především východoevropských a asijských států. Konkrétně tyto vlaky jezdí v Polsku u společnosti Koleje Mazowieckie v okolí Varšavy, ale také na širokorozchodných tratích v Bělorusku a Estonsku. Určitě není bez zajímavosti, že šedesát těchto nízkopodlažních jednotek je v provozu u maďarské národní železniční společnosti MÁV. Čtyřdílné FLIRTy se vyrábějí nejen ve Švýcarsku, ale také v pobočném výrobním závodě v polských Siedlcích.

## ČLENSKÉ ZEMĚ OSŽD

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | Litva | Rusko |
| Ázerbájdžán | Írán | Lotyšsko | Slovensko* |
| Albánie | Kazachstán | Maďarsko* | Tádžikistán |
| Bělorusko | KLDR | Moldávie | Ukrajina |
| Bulharsko | Kuba | Mongolsko | Uzbekistán |
| Česko* | Kyrgyzstán | Polsko* | Vietnam |
| Čína | | | |
| Estonsko | | | |
| Gruzie | | | |

OSŽD – Organizace pro spolupráci železnic (Organizacja dlja sotrudničestva železnych dorog). Sídlí ve Varšavě.
* Tyto státy jsou zároveň členy evropského společenství UIC

## Siemens uspěl na ruském trhu

Pro ruskou příměstskou a regionální dopravu vyrábí elektrické jednotky společnost Siemens. Jednotky Desiro RUS nesou jméno Lastočka, což v českém překladu znamená Vlaštovka. Po dodávkách vysokorychlostních jednotek Velaro RUS nazvaných Sapsan je zakázka na příměstské vlaky pro Siemens dalším úspěchem. Jednotky musí splňovat specifické požadavky pro provoz v Ruské federaci, například fungovat i v drsných klimatických podmínkách. V roce 2009 Ruské železnice nejprve objednaly 37 elektrických jednotek, které mají zajišťovat příměstskou dopravu během olympijských her v Soči v roce 2014. Následně byla v roce 2010 podepsána další smlouva, tentokrát na zhruba 250 těchto souprav.

Dodávky začaly letos na jaře a tento rok má být dodáno 16, v příštím 40 těchto vlaků. Do roku 2020 by mělo být Ruským železnicím dodáno již 240 jednotek. Druhým největším odběratelem společnosti Siemens na východě je Čína, která si nedávno objednala 30 jednotek pro příměstskou dopravu.

## Škodovka chce dobýt pozice, které už měla v 80. letech

Také domácí výrobce Škoda Transportation, který byl (ještě jako Škoda Plzeň) dlouhá léta „dvorním" dodavatelem elektrických vozidel do Sovětského svazu a jeho satelitů, hledá cesty, jak se na tomto rozvíjejícím se trhu znovu uchytit. V roce 2007 byly dodány patrové jednotky, které jsou odvozeny od známých CityElefantů řady 471, do Litvy. Řada 575, jak je u Litevských železnic označena, se liší od českých CityElefantů svým určením pro provoz na širokorozchodných tratích s rozchodem kolejí 1 520 mm.

Na rozdíl od jednotek pro České dráhy, které jsou určeny výhradně pro stejnosměrnou napájecí soustavu 3 kV, jsou litevské soupravy provozovány na střídavé soustavě 25 kv/50 Hz. Dalším odbytištěm pro jednotky z rodiny CityElefantů se stalo Slovensko, kam bylo dodáno deset dvousystémových jednotek řady 671.

Zatím posledním zahraničním kontraktem pro Škodu Transportation byla objednávka z počátku roku 2011 na dodávku dvou jednotek řady 675 také pro Ukrajinu. Ty byly poprvé nasazeny během konání evropského fotbalového šampionátu EURO 2012. Přestože Ukrajinské železnice objednaly jen dvě jednotky, zástupci vlády naznačili, že v úvahu připadá i daleko větší zakázka.

**HALINA MARŠÁLKOVÁ**

# Poznejte Esko na budapešťský způsob

Místní dráha Budapešti (HÉV) plní v podstatě stejnou roli jako pražské Esko. Dnes má čtyři linky, které ošem nejsou propojeny. Organizátorem dopravy na linkách HÉV je zatím BKV, tedy budapešťský dopravní podnik. Jezdí tu tři typy souprav. Na lince Csepeli HÉV – H 7 vás může svézt 14 jednotek typu MIXA vyrobených v Budafoku a Dunakeszi v letech 1963–1966. Východoněmecká produkce je zastoupena 32 jednotkami typu MX, které spatřily světlo světa v Henningsdorfu v roce 1971 (ty jezdí pouze na lince Ráckevei HÉV – H 6). Z NDR také pochází 150 jednotek typu MXA z let 1975 až 1983. Ty byly vyrobeny opět v Henningsdorfu a potkáte je na všech linkách HÉV.

První linka Szentendrei HÉV (H 5) spojuje severní aglomeraci ze směru Szentendre a vede k Batthyány tér, kde je možnost přestupu na metro, tramvaje a autobusy. Linka je 20,9 km dlouhá, cesta na ní trvá 39 minut. Na lince je 17 zastávek. Druhá linka, Ráckevei HÉV (H 6), spojuje jižní aglomeraci ze směru Ráckeve a vede přes Tököl, Dunaharaszti a Pesterzsébet ke konečné stanici Vágóhíd, situované blízko metra. Linka je dlouhá 40,1 km a cestovní čas trvá v průměru 70 minut. Na trase je 24 zastávek.

**MĚSTSKÁ ŽELEZNICE.** Budapešť se může pochlubit čtyřmi linkami, po kterých jezdí vlaky v rámci MHD. Nejsou ale navzájem propojené. FOTO **AUTOR**

Třetí linka Csepeli HÉV (H 7) je nejkratší, měří pouze 6,7 km a najdete na ní skromných 6 zastávek. Spojuje průmyslový Csepel s náměstím Boráros tér, kde je možnost přestupu na tramvaje a autobusy. Čtvrtá linka Gödöllői HÉV (H 8 a H 9) má dvě větve. Spojuje jednak Gödöllő a důležitý přestupný uzel Örs vezér tere (konečná stanice metra M2), jednak Csömör a Örs vezér tere. Větev H 8 směr Gödöllő je dlouhá 25,6 km, má 20 zastávek s cestovním časem 47 minut. Kratší větev směr Csömör čítá 12 zastávek na délce 10,7 km a jízdní doba vlaků je 24 minut.

**GABRIEL KORCSMÁROS**

## KRÁTCE

SLOVENSKO

### Modernizace Peršingů ve Vrútkách pokračuje

Nedostatek dvousystémových lokomotiv schopných jezdit rychlostí alespoň 140 km/h na Slovensku donutil ZSSK k rekonstrukci některých lokomotiv řad 162 a 163, tedy Peršingů. Patnáct kusů lokomotiv řad 162 a 163 vyrobených ve Škodě Plzeň na přelomu osmdesátých a devadesátých let projde celkovou rekonstrukcí na novou dvousystémovou řadu 361. První čtyři kusy této série už jsou hotové, poslední hotový exemplář byl k vidění na letošním Czech Raildays v Ostravě. Rekonstrukce se provádí v ŽOS Vrútky. V první polovině července byl převezen další Peršing určený k modernizaci, konkrétně 163 102.

MAĎARSKO

### GYSEV zelektrifikuje 137 km na dvou tratích

Rakousko-maďarská železniční společnost GYSEV plánuje elektrifikovat dvě tratě v západním Maďarsku. Podle plánů by už v roce 2015 mohly jezdit elektrické lokomotivy na 87 km dlouhé trati Mosonszolnok – Csorna – Porpác a na 50 km dlouhém traťovém úseku Szombathely – Zalaszentiván. Oba projekty vyjdou na 20 miliard forintů (1,8 miliardy korun), z 85 procent budou financovány z evropských zdrojů, zbytek bude krytý ze státního příspěvku.

POLSKO

### Ambiciózní představy o vozidlovém parku

Podle strategického plánu společnosti PKP Intercity chce do roků 2014 a 2015 tento dopravce disponovat 1 700 osobními vozy, 300 vozy speciální stavby (restaurační, lůžkové atp.), 200 lokomotivami do rychlosti 120 km/h, 50 posunovacími lokomotivami a 70 lokomotivami pro rychlost 160 až 200 m/h. Součástí vozidlového parku má být také 20 vysokorychlostních jednotek a 30 patrových vozů.

EVROPSKÁ UNIE

### Povinné investice kvůli energetické účinnosti?

V institucích Evropské unie pokračovala debata v rámci návrhu směrnice o energetické účinnosti. Členské státy zvýšily svou aktivitu proti záměrům Evropské komise o dalším zatížení veřejného sektoru povinnými investicemi při zateplování budov, rekonstrukcím otopných a klimatizačních systémů apod. Tyto snahy jsou vnímány negativně s ohledem na ekonomické potíže v EU. Případná opatření by měla i negativní finanční dopady na České dráhy, a to z důvodu nalezení dalších prostředků na investice. Návrhy Komise však zřejmě nemají podporu ani v Evropském parlamentu.

JAPONSKO

### Nastavitelný podvozek u rychlovlaků

Vláda schválila výstavbu dalších tří úseků vysokorychlostní sítě v zemi. Děje se tak v rámci programu, který zahrnuje první komerční využití vlakových souprav s nastavitelným podvozkem pro odlišný rozchod. Vývoj probíhal v posledních deseti letech. Největším z těchto tří projektů je dlouho plánovaná vysokorychlostní trať Hokkaido Shinkansen mezi městy Shin-Hakodate a Sapporo. Už v roce 2015 má být dokončeno vysokorychlostní spojení mezi Tohoku Shinkansen v Shin-Aomori a Hakodate po kolejích se smíšeným rozchodem v tunelu Seikan.

BRAZÍLIE

### V São Paulu objednali dieselové lokomotivy

Operátor pro železniční příměstskou dopravu v São Paulu, společnost CPTM, objednal první čtyři dieselové lokomotivy od místního výrobce EIF Locomotivas s opcí dalších dodávek. Dopravce provozuje šest tratí v délce celkem 260 km, obsluhuje 89 stanic a přepraví denně více než 1,7 milionu cestujících. Dieselové lokomotivy pro rozchod 1 600 mm budou přednostně použity pro provozování vlaků údržby.

**(gak, PeŠŤ, acri, mez)**

# Proč nádraží v Ústí nad Orlicí poprvé uniklo zkáze?

**ODOLÁVÁ.** Výpravní budova v Ústí nad Orlicí měla zaniknout už ve 30. letech 20. století. Víte-li, proč svému osudu unikla, napište nám. FOTO **AUTOR**

Plánovaná demolice výpravní budovy v Ústí nad Orlicí se po mediálním tlaku odložila. Málo se už ale ví, že tento působivý objekt bojoval o své přežití už v roce 1930 kvůli plánované modernizaci stanice. Proč se tak ale nakonec nestalo, nám zatím archivy neprozradily. Pomůžete nám?

Ve třicátých letech minulého století procházel hlavní tah z Prahy do Brna modernizací, která přinesla zvýšení rychlosti i únosnosti. Jednou z pohnutek, která budování odstartovala, bylo zavedení v té době moderních a výkonných parních rychlíkových strojů řady 387.0, známých jako Mikádo. Podobně jako v současnosti byli i před více než osmdesáti lety projektanti postaveni před problém, jak se vypořádat s úpravou stanice Ústí nad Orlicí. Podle ambiciózních plánů se měla přestavba tohoto uzlu dotknout výrazným způsobem. Stavební úpravy kolejiště měly být dokonce takové, že plány počítaly s kompletním zbouráním působivé ostrovní budovy architekta Rudolfa Freye.

## Plány na peronizaci a vyšší počet kolejí

Východní zhlaví stanice mezi km 256,2 do 256,5 se mělo zcela přebudovat. Do té doby byla stanice koncipována se čtyřmi kolejemi na straně takzvaného pražského nástupiště a pěti kolejemi na dnešní letohradské straně. Nově plány počítaly s vybudováním dvanácti průběžných a tří (resp. čtyř) kusých kolejí, přičemž letohradské, nebo chcete-li kyšperské průběžné koleje, měly být prodlouženy na 574 nebo dokonce až na 894 metrů. Zároveň se měl s novou konfigurací zhlaví poněkud zmírnit poloměr pražských kolejí ve směru do Kyšperka (dnešního Letohradu) a České Třebové.

Stanice měla také projít peronizací. S prvním z nových nástupišť s délkou 200 metrů se počítalo u budoucí pražské koleje číslo 5 (první od plánované nové budovy). Mezi kolejemi 4 a 8 vyrostlo – – i když jenom na papíru – další nástupiště s délkou 250 metrů. Tyto výrazné zásahy do dispozice kolejiště byly neslučitelné se zachováním výpravní budovy, proto byla vyprojektována zcela nová. Ta měla stát na jižní straně kolejí směrem k řece Orlici.

## O minulosti budovy

Dvojnádraží společností StEG a Rakouské severozápadní dráhy (ÖNWB) vyrostlo roku 1874 při stavbě odbočky z Kyšperka (dnes Letohradu) do tzv. Nového Ústí (Neu Wildenschwert). Od roku 1910 se nádraží jmenuje Ústí nad Orlicí. „Společnou výpravní budovu navrhl hlavní architekt ÖNWB Rudolf Frey v typickém slohu této dráhy: z režného cihelného zdiva s kamennými římsami, šambránami a nárožní bosáží," uvádí historik Mojmír Krejčiřík, který se zabývá historií drážních budov. Budova je třítraktová na půdorysu písmene H s průčelím obráceným k příjezdové cestě. Objekt propojuje trakt, kde je dodnes nádražní restaurace.

## Z městského nádraží se stala zastávka

Projekt se ovšem nezabýval jen ústecko-orlickým „hlavním" nádražím, ale řešil i změnu v tehdejší stanici Ústí nad Orlicí město. Místo dopravny s kolejovým rozvětvením projekt navrhl zastávku a nákladiště, což obnášelo pouze snést jednoduchou spojku mezi oběma hlavními kolejemi ve směru k nádraží Ústí nad Orlicí a třetí kolej ustící dvěma výhybkami do staniční koleje číslo 1 nahradit kusou kolejí vedoucí k dlážděnému stometrovému nákladišti přiléhajícímu k Janderově továrně. U obou kolejí se počítalo s nástupišti navzájem propojenými podchodem.

Zatímco zastávka Ústí nad Orlicí město nakonec s určitými změnami v projektu skutečně vznikla, větší ústeckoorlické nádraží zůstalo prakticky nezměněno do dnešních časů. Pomineme-li vybudování „válečné" spojky od České Třebové do letohradských kolejí, je jediným hmatatelným výsledkem plánů z 30. let výstavba zděného skladiště s rampou proti výpravní budově. **MARTIN NAVRÁTIL**

INZERCE

ČD Travel Člen Skupiny ČD

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

**Česká republika**

**Poděbrady – hotel Bellevue Tlapák **** 50+**

AKČNÍ NABÍDKA NA VYBRANÉ TERMÍNY, SENIORSKÝ POBYT

Cena: 6 205 Kč/osoba. Termíny: více na www.cdtravel.cd.

Cena zahrnuje: 5 nocí, 5x polopenzi, vstupní lékařské vyšetření, 10 léčebných procedur na základě vstupního vyšetření, 2x odpolední kávu a dezert, pitnou kúru – minerální voda Poděbradka.

**Česká republika**

**Luhačovice – wellness hotel Pohoda ******

LAST MOMENT – MINIRELAX. Termín: 19. 8.–16. 9. 2012.

Cena: 4 750 Kč/os., ubytování ve dvoulůžkovém pokoji s vlast. soc. zařízením, TV/SAT, wi-fi, telefon. Cena zahrnuje: uvítací přípitek, 4x ubytování, 4x polopenzi, 1x bylinkovou relaxační koupel se zábalem, 1x perličkovou koupel se zábalem, 2x aromaterapeutickou masáž zad a šíje, 1x infračervenou kabinu, volný vstup do wellness (bazén, saunový svět).

**Česká republika**

**Liberec – hotel Babylon ******

AKČNÍ NABÍDKA JEN PRO KLIENTY ČD TRAVEL

Cena: 2 690 Kč/osoba/2noci, dítě do 14 let ZDARMA v doprovodu dospělé osoby.

Cena zahrnuje: ubytování, polopenzi, neomezený pobyt v aquaparku, lunaparku, iqparku, možnost ranního plavání od 8 hodin.

**Itálie**

**Zelený ostrov Ischia (vlakový poznávací zájezd)**

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.

**Slovensko**

**Piešťany – hotel Park *** POBYT PRO SENIORY 55+**

Akční cena: 5 750 Kč, 5 nocí s polopenzí v termínu: 1. 8.–2. 9. 2012.

Cena zahrnuje: orientační vyšetření lékaře, 1x klasickou masáž částečnou, 1x parafango zábal (bahno + parafín) nebo 1x individuální léčebný tělocvik s fyzioterapeutkou, 2x oxygenoterapii s vitaminovým nápojem, volný vstup do krytého bazénu s vířivkou a vodnými atrakcemi, volný vstup do fitness, denně šálek kávy a dezert, župan, večerní zábavu při živé muzice podle programu, fit program (podle nabídky hotelu).

**Itálie**

**Řím s výlety do okolí (6denní vlakový poznávací zájezd)**

Cena: 4 290 Kč/3 noci s polopenzí, 4x místenka včetně příplatku, povinný poplatek městu, služby vedoucího zájezdu. Termín: listopad 2012.

Navštívíme Tivoli, městečko ve vnitrozemí známé svými upravenými renesančními zahradami či parky. V antické Ostii uvidíme vykopávky rozlehlého starověkého města a další zajímavá místa.

**Železničář** **VYDÁVAJÍ** České dráhy, a. s., nábřeží Ludvíka Svobody 12, 110 15 Praha 1, IČ 70994226 | Vychází každý druhý čtvrtek. | e-mail: zeleznicar@cd.cz | www.cd.cz/zeleznicar
**ŠÉFREDAKTOR:** Petr Horálek | **VEDOUCÍ REDAKČNÍHO ODDĚLENÍ:** Zdeněk Ston | **GRAFICKÁ ÚPRAVA:** Jakub Smetana | **ADRESA (MÍSTO VYDÁNÍ):** Železničář, České dráhy, a.s., generální ředitelství, nábř. L. Svobody 1222, 110 15 Praha 1 | **REDAKTOŘI – TEL.:** 972 233 091
**OBJEDNÁVKY INZERCE A PŘEDPLATNÉHO:** Eva Balíková, tel. 972 233 090, e-mail: Balikova@gr.cd.cz | **UZÁVĚRKA INZERCE** je dva týdny před vydáním. | **HONORÁŘE DOPISOVATELŮM** se zasílají měsíčně bankovním převodem. Nemohou však být vyplaceny, pokud autor nesdělí redakci adresu, rodné číslo a číslo účtu. Nevyžádané rukopisy a fotografie se nevracejí. | **VYDAVATELSKÝ SERVIS ZAJIŠŤUJE** OMEGA PRESS, a. s. | Registrováno Ministerstvem kultury ČR pod č. MK ČR E 6680 ze dne 4. 2. 2003 | ISSN 0322-8002

# Metalista z Chvaletic, který vám rád zahraje v Komatu

**MARCEL MIKY STŘÍŽEK**

**Po ukončení Integrované střední školy dopravní a stavební odešel v roce 1997 k Českým drahám. Začínal v Kolíně jako průvodčí osobních vlaků, později přešel na post vlakvedoucího. Doprovázel vlaky osobní dopravy na tratích okolo Prahy a později i rychlíky do Břeclavi, Rumburka nebo Ústí nad Labem. V současnosti pracuje jako vlakvedoucí v turnusu letmo na regionálních motorových spojích v okolí Mladé Boleslavi. Jeho životním hobby je muzika, vodáctví a parní lokomotivy. Ve svém volnu se od roku 1999 věnuje hraní v kapele Komat, která například v roce 2009 doprovázela v soutěži Česko-Slovenská SuperStar Leonu Šenkovou, do té doby členku kapely.**

**DVOJÍ TVÁŘ.** Marcel Střížek z východočeských Chvaletic vystupuje v práci jako vzorný vlakvedoucí, ve volném čase jako nadšený hudebník. FOTO **AUTOR**

Víte, jak zní melodic metal? Pokud ne, zajděte si na vystoupení Marcela Mikyho Střížka a jeho skupiny Komat. Svérázný vlakvedoucí Českých drah, kterého potkáte především v regionálních vlacích u Mladé Boleslavi a Mělníka, dělá svou hudbou reklamu rodným Chvaleticím.

Na pódiu Miky, jak se Marcelovi Střížkovi běžně říká, vystupuje ve stylovém oblečení a vypadá jako drsný chlapík. V práci i civilním životě ale působí jako přátelský mladý muž. „Na basovou kytaru jsem začal hrát okolo roku 1998. Již před tím jsem chodil do lidové školy umění do Přelouče, kde jsem hrál na akordeon a také na klavír. Později jsem zkoušel hrát na kytaru španělku a od té jsem se následně dostal k basové kytaře," popisuje svoji hudební anabázi rodák z východočeských Chvaletic. Právě v tomto městě má kapela Komat svůj domovský přístav. Chvaleticím se ostatně slangově říká Chvalburg, což evokuje nedaleký říční přístav, odkud dříve jezdily nákladní lodě třeba až do dalekého Hamburku.

„Jednoho dne jsem se rozhodl oslovit kamarády Oldu Rokytu a Michala Smutného, kteří už od dětství hrají na různé nástroje, s tím, že zkusíme založit kapelu a uvidíme. Vydrželo nám to dodnes, bude to již třináct let, co koncertujeme. Máme za sebou jedno demo a tři alba na CD. Momentálně se vydáváme na turné s posledním z nich, které nese název Dej si říct. V nejbližší době k albu ještě chystáme videoklip," vypráví.

### Hledá se manažer skupiny

A co vlastně kapela Komat pod vedením Mikyho Střížka na koncertech hraje? „Momentálně hrajeme skladby, které lidi znají ze všech našich alb. Jelikož máme v kapele univerzální muzikanty, včetně zpěvačky Adélky Šimonové s obrovským hlasovým rozsahem, hrajeme třeba i na svatbách nebo jiných společenských akcích. Jsme schopni zahrát převzaté skladby, prostě cokoli, co si pořadatelé přejí. Pro tyto případy mám v záloze ještě další sboristy."

V kapele Komat hraje stabilně šest muzikantů. Dva kytaristé, klávesista, bubeník, baskytarista a zároveň frontman kapely a zpěvačka. Na koncertech

> **Máme za sebou jedno demo a tři alba na CD. Momentálně se vydáváme na turné.**

je občas doprovází dvojice violoncellistů. Miky také vyzdvihuje pochopení ze strany chvaletických zastupitelů, zejména paní starostky, kteří jim pomáhají organizovat koncerty a půjčují velký kulturní sál. „Děláme tak vlastně nenásilně reklamu Chvaleticím, protože za námi jezdí fanoušci skoro z celé republiky. K absolutní pohodě nám schází jen nějaký manažer kapely, který by byl pro nás v této chvíli určitě přínosem," říká kapelník Komatu.

### Na Mladoboleslavsku je větší klid a dobrá parta

Miky, který dnes jezdí na mladoboleslavských lokálkách, se svěřil, že dříve doprovázel nejen rychlíky, ale i příměstské vlaky CityElefant. „V dnešní uspěchané době se ale na těchto vlacích stávají vlakové čety terčem zlosti některých cestujících. Řada lidí je bohužel arogantních a podvádí s jízdenkami nebo si je vůbec nekupuje. Vážím si proto poklidnější atmosféry na lokálkách, kde jsou k nám lidé přátelští. A navíc si váží jak naší práce, tak i toho, že k nim na vesnici jezdí vůbec nějaké vlaky."

Na lokálkách v okolí Mladé Boleslavi je podle Střížka výborná parta lidí – od strojvedoucích až po výpravčí. „Z práce chodím s čistou hlavou a vnitřním klidem v duši. A navíc s místními nadšenci doprovázím nostalgické jízdy jako vlakvedoucí. Ten ruch okolo páry mě doopravdy bere u srdce. Mám dva obrovské koně – mašiny a muziku. Možná tak trochu jako skladatel Antonín Dvořák, který ani bez jednoho nemohl existovat. Já to mám úplně stejné." **MARTIN HARÁK**

## KŘÍŽOVKA

**M. Růžička (1927–1977) – český aforista: NEPOSUZUJTE ŽENY PODLE TOHO, JAK ČASTO CHODÍ DO KNIHOVNY. … (dokončení v tajence).**

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| POMŮCKA: AMAT, OBO | DVANÁCT MĚSÍCŮ | TIBETSKÝ KULTOVNÍ OBJEKT | ŘÍDÍCÍ PRACOVNÍK | JMÉNO FRANC. HERCE DELONA | NELOUPIT | STARÉ VZTAŽNÉ ZÁJMENO | | NÁDRŽ K JÍMÁNÍ KALŮ | OPATŘITI BÍLÝM NÁTĚREM | SEVERSKÝ PŘEŽVÝKAVEC | LÁTKA S UZLÍKY | | HOBBY | NAPODOBENINA | TĚLOCVIČNÁ POLOHA | ASIJSKÝ BUVOL | | NEJMENŠÍ MNOŽSTVÍ | S RADOSTÍ PŘIJMOUTI | NÁTĚR |
| ŽENSKÉ JMÉNO | | | | | | | ČÁST KOSTRY | | | | | KILOGRAMY | | | | | GÁZA | | | |
| OPATŘEN OBALEM | | | | | | | SLOVENSKO-MAĎARSKÉ HISTORICKÉ ÚZEMÍ | | | | | OSUDOVÉ ZNAMENÍ / MASOVÝ KNEDLÍČEK | | | | | JM. HEREČKY JANŽUROVÉ / VELKÉ DVEŘE | | | |
| BALKÁNSKÉ PALÁCE | | | | | | | **KONEC TAJENKY** / POŘAD JÍDEL | | | | | | | | | | | | | |
| | HEREC | ANGLICKY VZDUCH / TO | | | | ŠATNÍ MOTÝLEK / SOLMIZAČNÍ SLABIKA | | | | POBÝVAT (KNIŽNĚ) / ČIŠTĚN VODOU | | | | | ŠESTEREČNÝ NEROST / MLUVA | | | | | LEDOVCOVÁ USAZENINA (GEOL.) |
| **ZAČÁTEK TAJENKY** | | | | | | | | | | | OČNÍ LÉKAŘ (SLANG.) | | | | | INDONÉSKÁ JEDNOTKA HMOTNOSTI | | | | |
| ZDŮRAZNĚNÝ ZÁPOR | | | | ZNĚLKY | | | | | | | ZAŘÍZENÍ K PEČENÍ | | | | | KARETNÍ HLÁŠKA | | | | |
| EPIDEMIE | | | | POTLAČOVAT | | | | | | | KRÁTKÝ SATIRICKÝ VÝSTUP | | | | | AMISŮV PŘÍTEL | | | | |

AUTOR **PETR HAJNIŠ**

## POŠTA

### Blíží se pravostranný provoz na 2. koridoru

Zaujal mě v Železničáři článek o změně levostranného provozu na pravostranný na 2. koridoru. Mám takový návrh. Když už se budou muset kvůli tomu měnit informační cedule ve stanicích, tak by konečně mohlo dojít k přečíslování nástupišť ve stanici Hulín. Na jedné straně výpravní budovy tam jsou nástupiště 1. a 3. (vlaky Přerov – Břeclav a opačně) a na druhé straně nástupiště č. 2 (vlaky Valašské Meziříčí – Kojetín). Podle mne by bylo logičtější přehodit číslování 1. a 2. nástupiště, takže by na jedné straně bylo 1. a na druhé straně 2. a 3. nástupiště.

Mám také poznámku k samotnému článku, a to že v něm není zmínka o tom, že na úseku Bohumín – – Petrovice u Karviné se jezdí po pravé straně již potřetí v historii. Já sám ho z 90. let ještě pamatuji a domnívám se, že byl i za komunistického režimu. Předpokládám, že asi od roku 1964, kdy byla do stanice Dětmarovice napojena přeložka tratě Žilina – Bohumín. Na této trati se jezdilo vždy vpravo. Na levostranný provoz byl tento úsek převeden až v souvislosti s koridorizací a urychlením dopravy mezi Českem a Polskem, aby se vlaky nezdržovaly dvojím přejížděním na opačnou kolej na tak krátkém úseku, který činí 14 km.

**KAREL MARTINÁK**

### Poděkování za opravu historické lokomotivy

Se zájmem jsem si přečetl v letošním 6. čísle Železničáře článek o ukončení opravy a uvedení do původního stavu prototypového stroje T 478.1002 v depu Veselí nad Moravou. Tato elegantní lokomotiva vskutku důstojně reprezentuje naši železnici a budí zaslouženou pozornost všech jejích příznivců. Toto se plně potvrdilo 11. května, kdy měla tu čest a jela v čele protokolárního vlaku z Prahy do Lužné u Rakovníka při příležitosti zahájení muzejní sezony v místním depu historických vozidel. Svým modro-šedým původním nátěrem s červenými doplňky působila mezi ostatními motorovými lokomotivami vskutku reprezentativně a byla častým objektem mnoha fotografů, filmařů a návštěvníků výstavy v depu či za jízd na trati. Proto bych chtěl tímto poděkovat všem, kteří se o její opravu a uvedení do původního nátěru podíleli. Byla to obětavá skupina nejen pracovníků Českých drah, ale i dobrovolníků mimo dráhu, kteří se ve volném čase dlouhé měsíce věnovali ve veselském depu renovaci prototypu. Za všechny bych jmenoval hlavně Milana Nováka, strojvedoucího PJ Veselí, který odvedl velké penzum práce a po právu mu patří největší dík za vzorně provedené dílo. Pochopitelně řídil T 478.1002 z Veselí až do Lužné a zpět a po celou dobu výstavy a slavnostních jízd se o mašinku s mateřskou péčí staral. Poděkování však patří i dalším – – zejména J. Ručkovi ml., Martinu Kostkovi, Robertu Matochovi. Všem vyslovuji obdiv a velké poděkování.

**STANISLAV TRESA**

### Československé státní dráhy v 60. letech

Před časem jsem si koupil knížku Československé státní dráhy před půlstoletím od Ing. Jana Rachoty, o které jste také psali v Železničáři. Koupil jsem si ji s tím, že pana Rachotu znám, velmi si jej vážím, a tak budu mít na něj památku. A musím říct, že knížka mne nezklamala. Je vynikající a každému fandovi železnice ji vřele doporučuji. Popisuje velmi srozumitelně šedesátá léta, jaké to tehdy na dráze bylo, je plná faktů a přitom zbytečně nezabíhá do přílišných detailů (ty si můžeme vyhledat v jiných publikacích) a je také velmi čtivá, až se od ní těžko odpoutává. A jelikož jsem vrstevník pana Rachoty, připomnělo mi to mé mládí. Je v ní velmi mnoho fotografií z té doby, které ji dobře osvětlují. Za ty peníze to stojí. A ještě na závěr bych chtěl vyjádřit i potěšení, že i autorův syn Ing. Jindřich Rachota si vede stejně zdatně a Muzeum ČD Lužná pod jeho rukama opravdu vzkvétá. Jezdím tam skutečně rád, protože každá akce, která se tam koná, je potěchou pro oko i ucho nostalgika.

**OTTO TREJBAL**

**Dopisy jsou redakčně upraveny a kráceny.**

# Dostupné pouze v tištěné podobě

12 ZA POZNÁNÍM

TŘI NEJVYŠŠÍ TATRANSKÉ ŠTÍTY

TURISTICKY DOSTUPNÉ VRCHOLY SLOVENSKÉ ČÁSTI TATER

## Po dvaceti letech

### znovu objevujeme krásu a sílu Vysokých Tater

Pro střední a starší generace Čechů a Moravanů mají slovenské vrcholy obvykle nostalgický nádech. Ještě v 80. letech sem často jezdily na lyžařské zájezdy nebo letní výlupy do hor. Po rozpadu společného státu zájem opadl. To už ale neplatí. Horská střediska v Tatrách zažívají v posledních letech boom turistů z České republiky.

SETKÁNÍ.

Ve slovenských vysokých horách můžete napočítat 26 vrcholů převyšujících výšku 2 500 metrů.

UZKORORCHODNÉ ELEKTRICKÉ ŽELEZNICE

Elektrifikace, zoubkové lanovky

## Předplaťte si čtrnáctideník

## Železničář

## na telefonu 972 233 090