Železničář

ČÍSLO 21 | ROČNÍK XIX — ČTRNÁCTIDENÍK SKUPINY ČESKÉ DRÁHY — 25. ŘÍJNA 2012 | CENA 12 KČ

FOTO VÁCLAV RUBEŠ

Milníky webu ČD

Červenec 1996
• spuštění webové prezentace

Prosinec 2005
• začíná fungovat eShop

Říjen 2010
• druhé místo v soutěži WebTop100

Říjen 2012
• verze pro mobilní telefony a tablety

Spustili jsme mobilní web pro chytré telefony

Stal se přenosný telefon vaší prodlouženou rukou a hledáte v něm veškeré potřebné informace? Pokud ano, určitě si oblíbíte informační novinku Českých drah, která byla spuštěna na začátku října: mobilní web optimalizovaný právě pro takzvané smartphony a tablety. Odpovědi na otázky týkající se cestování vlakem tak mají majitelé těchto zařízení stále dostupné.

SLOUPEK

Klíčové informace dostupné v kapse

Přemýšleli jste někdy o tom, jakou hodnotu může mít včasná a správná informace? Pro cestujícího, který spěchá na vlak, může mít zpráva o jízdě jeho spoje či případné mimořádnosti dopad na celý zbytek dne či dokonce několik dní. Uvědomujeme si, že cestující si potřebuje ověřit i těsně před odjezdem základní informace o spoji a trase. A k tomu právě slouží mobilní web Českých drah. K jeho využití potřebují naši zákazníci pouze tzv. chytrý telefon nebo tablet s připojením k internetu. Stačí tedy vytáhnout mobil z kapsy a otevřít si přes prohlížeč stránky www.cd.cz.

Stanislav Perkner
ředitel Odboru marketingu a komunikace

Mobilní web jsme vyvíjeli skoro půl roku. Základním úkolem pro nás bylo přenést klíčové informace z několika zdrojů do srozumitelného a rychlého rozhraní, které bude tak jednoduché a pochopitelné, aby cestující nemusel zkoumat, jak se celý systém ovládá. Výsledkem je intuitivní web, který zákazníkům několika dotyky na displeji sdělí klíčové informace. Díky podpoře GPS modulu ukáže cestu k nejbližšímu nádraží, vyhledá spojení do libovolné destinace, znázorní na mapě, kde se nachází vybraný spoj, a upozorní na zpoždění či mimořádnost. To vše díky malému objemu přenášených dat co nejrychleji.

Některá vylepšení ještě chystáme. Počítám s tím, že v prosinci již bude možné přes mobilní web kupovat jízdní doklady, takže pro některé cestující odpadne nutnost návštěvy pokladny, ČD centra nebo tisku jízdenky koupené přes eShop. Už nyní činí návštěvnost mobilního webu přes 1 500 přístupů denně a nadále roste.

Každá cesta vlakem začíná plánováním. Můžete navštívit jedno z mnoha ČD center, vyhledat si spojení z pohodlí svého domova či kanceláře přes internet nebo otevřít klasický papírový jízdní řád. Část zákazníků Českých drah si zvykla hledat klíčové informace přes mobilní telefon, a to doslova za pochodu, například při chůzi po ulici. Právě pro tyto uživatele vyvinuly ČD mobilní webové stránky.

Funguje na všech operačních systémech

Není potřeba do telefonu instalovat žádnou aplikaci navíc. Prostě jen napíšete do okna webového prohlížeče vašeho telefonu nebo tabletu známou adresu www.cd.cz a automaticky se vám zobrazí mobilní web optimalizovaný pro ovládání na dotykových displejích. „Systém je upraven pro všechny operační systémy, jako například Android, Windows Phone, Symbian, i operační systém iOS společnosti Apple," vysvětluje Jiří Krejčí z Odboru marketingu a komunikace, jehož tým stojí za vývojem novinky.

Vývojáři Českých drah zvažovali i vytvoření aplikace pro konkrétní druh operačního systému, ovšem nakonec zvolili typ aplikace založené na webovém rozhraní. „Tímto způsobem oslovíme daleko širší skupinu uživatelů napříč všemi platformami. Ne každý má totiž možnost či dovednost stáhnout si příslušnou aplikaci. Bylo by chybou hned na počátku klást omezení," říká Roman Menc z Odboru marketingu a komunikace, jeden z vývojářů programu.

Koupit si jízdenku přes mobil? Už v prosinci ano

„Jako jeden z mála webů železničních dopravců v Evropě je ten náš vybaven plnohodnotným mapovým portálem, ve kterém najdete aktuální polohu a zpoždění všech vlaků, omezení provozu, informace o charakteristice tratí, poloze stanic a do budoucna také o poskytovaných službách ve stanicích," vysvětluje Jiří Ješeta, výkonný ředitel pro obchod a marketing. V prosinci letošního roku se mobilní web navíc rozšíří o eShop, kde si zákazník zakoupí jízdenku přímo do svého telefonu a kód jednoduše ukáže místo klasické jízdenky vlakovému personálu při kontrole jízdních dokladů. Zcela tak odpadne nákup jízdenky u přepážky nebo její tištění na tiskárně v případě jejího nákupu přes „klasický" eShop.

A co se chystá pro příští rok? Můžeme prozradit, že ze svého chytrého telefonu se cestující napříště dozvědí i to, z jakého nástupiště v konkrétní stanici jim vlak odjíždí. Připravuje se také anglická jazyková mutace, která umožní cizincům využívat stejné výhody mobilního webu Českých drah, které mají už nyní našinci.

VÁCLAV RUBEŠ

CO UMÍ MOBILNÍ WEB ČD

- rychle vyhledat spojení
- najít polohu a další informace o konkrétním vlaku
- ukázat informace o rozsahu služeb v jakékoli stanici v ČR
- dodat aktuální zprávy o omezení provozu

CHYSTÁ SE

- vyhledávání informací o aktuálním nástupišti na nádraží
- eShop s implementací jízdního dokladu do telefonu

V Nymburce opravili přes půl století starou Singrovku

Obnova tohoto motorového vozu nebyla vůbec jednoduchá. Skříň byla porušena korozí, takže se musela postavit ze 70 procent znovu. Správkaře z Nymburka navíc tlačil čas. Řeč je o motorovém voze M 240.0100, který byl 8. října slavnostně předán z rukou předsedy představenstva a generálního ředitele společnosti DPOV Františka Bureše k užívání Českým drahám. Za ty si vozidlo převzali náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Antonín Blažek a vrchní přednosta Depa historických vozidel Jindřich Rachota.

Singrovky, které dojezdily u Českých drah v Kladně a Karlových Varech zhruba před deseti lety, kdysi platily za designově nadčasový vůz. Ve své době nabízely pohodlnou jízdu, bohužel doplněnou o vyšší hlučnost a poněkud poddimenzovaný naftový motor.

→ Pokračování na straně 5

Na Zlínsku se prolnula nostalgie s modernou

Zlínským krajem křižoval první říjnovou sobotu parní vlak v čele s lokomotivou 433.002 zvanou Matěj. Nostalgická souprava se navíc v krajském hlavním městě setkala s první moderní jednotkou řady 844 RegioShark určenou právě pro tento region. Se zbrusu novým motorovým vozidlem polské výroby se mohli všichni zájemci svézt zdarma na trase z Valašského Meziříčí přes Bojkovice a Uherské Hradiště do Zlína a Vizovic, ale také do Holešova a Bystřice pod Hostýnem.

Ve Zlíně vedle sebe zastavily parní Matěj a motorový RegioShark. FOTO AUTOR

Kontrast nostalgie a moderny nás zaujal. Podívali jsme se nejdříve na parní lokomotivu. Víte, proč se jí říká zrovna Matěj? Vysvětlení je podle znalců prosté – člověkem, který měl lví podíl na znovuzprovoznění tohoto krásného parního stroje, byl tehdejší přednosta lokomotivního depa Josef Matiovský, kterému se prý neřeklo jinak než Matěj. Stroj 433.002 byl vyroben začátkem března 1948 v ČKD Praha a byl předán lokomotivnímu depu ve východoslovenských Košicích.

→ Pokračování na straně 3

Východní Čechy dostaly motoráček od Stadlera
Cestující na trati mezi Českou Třebovou a Lanškrounem už jezdí nejenom Regionovou.
STRANA 2

Muzeum v Lužné se chystá na zimní spánek
Poslední parní víkend v Depu historických vozidel přilákal stovky spokojených lidí.
STRANA 4

Zvyšujeme rychlosti na prvním koridoru
Přesvědčili jsme SŽDC ke změně rychlostníků. Rozsáhlé stavební úpravy k tomu nebyly zapotřebí.
STRANA 8

Pražská integrovaná doprava slaví dvacítku
Příměstské spoje na území hlavní města a Středočeského kraje zažívají boom.
VNITŘNÍ DVOUSTRANA 6–7

PRO VÁS

Pravidla pro výdej jízdenek a průkazek FIP

O jízdenky FIP s prodlouženou platností do 31. března 2013 mohou žádat držitelé zahraničních jízdních výhod FIP na evidenčních útvarech příslušné organizační složky. Držitelé těchto výhod z řad důchodců či pozůstalých své žádosti podávají na evidenčních centrech jízdních výhod. Žádosti o tyto jízdenky je možné podat v termínu od 1. listopadu do 7. prosince 2012. Upozorňujeme, že tyto jízdenky může Výdejna FIP vystavovat až od 1. prosince 2012. Do této doby se vystavují pouze jízdenky platné tři měsíce včetně dne vytištění ve Výdejně FIP (to znamená tříměsíční platnost včetně dne vystavení požadavku na organizační složce).

Z výše uvedeného vyplývá, že držitelé jízdních výhod, kteří budou cestovat do zahraničí v průběhu prosince 2012, si musí o jízdní doklady požádat nejpozději do 29. listopadu 2012. Dne 30. listopadu 2012 bude umožněn pouze osobní odběr nebo expresní podání požadavku do 12 hodin. Výdejna FIP od 1. do 31. prosince 2012 nebude přijímat žádné požadavky s výjimkou žádostí přijímaných do 7. prosince 2012. Zároveň budou pro toto období zrušeny úřední hodiny. Standardní provoz bude spuštěn od 2. ledna 2013, a to včetně expresního výdeje jízdenek FIP. Úřední hodiny budou nadále pondělí, středa, pátek od 8 do 11 hodin.

Připomínáme, že podle předpisu ČD Ok 12 je nutné cestovat s platnou jízdenkou FIP a průkazkou FIP pro daný rok (výdej jízdenky FIP s prodlouženou platností je podmíněn držením průkazky FIP pro rok 2012). Průkazka FIP pro rok 2012 platí do 31. ledna 2013, proto je nutné počítat s tím, že při vycestování do zahraničí s jízdenkou FIP s prodlouženou platností v únoru a březnu bude nutné zajistit si průkazku FIP pro rok 2013 (žádost o výdej průkazky FIP pro rok 2013 lze vystavit nejdříve 2. ledna 2013). Za problémy při cestování bez nové průkazky FIP pro rok 2013 nepřebírá Odbor odměňování a benefitů žádnou odpovědnost. **(šp)**

NABÍZÍME

Festival Otevřené sklepy na Hustopečsku

Přijeďte objevit Hustopečsko, někdejší centrum vinařství na Moravě, které znovu obnovuje svoji bývalou slávu. Týden po svatém Martinovi vám nabídnou mladá vína ročníku 2012 i skvělá vína z předešlého roku jak známá vinařství, jakými jsou Vinařství Michlovský, Réva Rakvice nebo Vinařství Pod Kapličkou, tak i desítky dalších sklepů středních a malých vinařů. S festivalem Otevřené sklepy poprvé ochutnáme zdejší Veltlínské zelené, Ryzlink vlašský a Modrý Portugal, vína ověnčená mnoha cenami z domácích i zahraničních soutěží. Informace o kulturním programu, možnostech výhodného ubytování a festivalové kyvadlové dopravě najdete na webových stránkách www.otevrenesklepy.cz.

Podzimní festival začíná v sobotu 17. listopadu, sklepy budou otevřené od 10 do 21 hodin. V neděli akce pokračuje od 10 do 15 hodin. Po oba dny je pro návštěvníky možnost nákupu vín. Registrační místo je v hustopečském kině na Dukelském náměstí 42/15, a to v sobotu od 8 do 15 hodin, v neděli od 10 do 12 hodin. Návštěvníci mohou využít nabídku Českých drah a získat po předložení jízdenky ČD slevu 20 procent z ceny vstupenky zakoupené na místě. Jízdenka musí mít některou z cílových stanic Šakvice, Hustopeče u Brna nebo Zaječí s platností 16., 17. nebo 18. listopadu. Na trati Šakvice – Hustopeče budou kvůli festivalu v sobotu nasazeny kapacitnější Regionovy. **(mt)**

POSILA REGIONOVÁM. V úseku mezi Českou Třebovou a Lanškrounem už jezdí nový vůz Regio-Shuttle RS1 od švýcarského výrobce Stadler. FOTO **AUTOR (2x)**

Švýcarský motorák z Německa pro východní Čechy

Do Pardubického kraje zamířil v první polovině října nový vůz řady 841. Moderně vyhlížející motoráček Regio-Shuttle RS1 od švýcarské firmy Stadler byl původně určen pro regionální tratě v Kraji Vysočina, ale nakonec ho České dráhy nasazují do východních Čech. I na něj má finančně přispět Evropská unie.

Když se na jaře 2010 objevila zpráva, že České dráhy nakupují motorová vozidla Regio-Shuttle RS1, informovali jsme, že z 33 pořizovaných jednotek zamíří 16 na Liberecko a 17 na Vysočinu. Toto rozdělení ale už neplatí. Jedno vozidlo totiž nyní vozí cestující v Pardubickém kraji na trati z České Třebové přes Rudoltice v Čechách do Lanškrouna.

Stadlery jezdí po změně dodávek ve třech krajích

Kde se vzal vůz Regio-Shuttle RS1, přezdívaný podle svého výrobce Stadler, ve východních Čechách? Jedná se o část z dodávky původně plánované pro Vysočinu (v celkové hodnotě skoro 898 milionů korun). České dráhy se bohužel v minulých měsících neshodly se zástupci kraje na podmínkách financování, resp. provozování. Z tohoto důvodu bude na Vysočině jezdit jen 13 Stadlerů. Ze zbývajících čtyř zamíří v budoucnu tři do Libereckého kraje. Ten poslední už jezdí s cestujícími na zmiňované trati do Lanškrouna. Dokonce se na něj podařilo zajistit dotaci z Evropské unie ve výši 40 procent pořizovacích nákladů.

„Nyní probíhají sériové dodávky z oné sedmnáctikusové série pro Kraj Vysočina, ale protože se ČD nedohodly s krajem, tak čtyři vozidla, u nichž nebylo v plánu pořízení z evropských peněz, se přesunou pro rameno Děčín – Česká Lípa – Liberec. Ta se ale dodají až jako poslední ze série," vysvětluje Tomáš Oppolzer, zástupce švýcarské společnosti Stadler, která vozidla vyrábí v Berlíně.

FINANCOVÁNÍ

Běžný vůz Regio-Shuttle RS1 stojí 52 milionů korun. Se speciálně upraveným provedením pro horský terén, v našem případě se samočinnou brzdou a se zvýšeným výkonem retardéru brzdění pro ozubnicovou trať Tanvald – Harrachov, stojí 55 milionů korun. Na 27 jednotek přispěje Evropská unie prostřednictvím Regionálních operačních programů:

- u 14 jednotek řady 840 pro Liberecký kraj činí dotace z ROP 40 %
- u 1 jednotky řady 841 pro Pardubický kraj činí dotace z ROP 40 %
- u 13 jednotek řady 841 pro Kraj Vysočinu činí dotace z ROP 32,03 %.

Zbývajících 5 jednotek pro Liberecký kraj zaplatí České dráhy jen z vlastních prostředků. (Původně se jednalo o 2 jednotky pro Liberecký kraj a 4 jednotky pro Kraj Vysočina.)

Oficiální křest jednotky řady 841 proběhl ve čtvrtek 11. října.

Bilance slibů a závazků

Slavnostní předávky vozu 841.007 se 11. října v České Třebové vedle zástupce výrobce Tomáše Oppolzera, dosluhujícího hejtmana Radko Martínka (a kandidátů na nové hejtmany) účastnili i zástupci dopravce. Náměstek generálního ředitele Českých drah pro osobní dopravu Antonín Blažek ve svém projevu potvrdil další ze splněných závazků: „My jsme se v desetiletých smlouvách na provoz regionální dopravy zavázali, že budeme jezdit kvalitně, ale nejen to. Také že budeme obnovovat vozidlový park včetně nákupu nových vozidel."

Hejtman Martínek připomněl, že už koncem letošního roku budou přibližně dvě třetiny výkonů Českých drah v Pardubickém kraji zajištěny novými nebo modernizovanými soupravami. Po dalších přáních bezproblémové služby a po tradičním křtu vozidla následovala předváděcí jízda na ramenu, kde vůz Regio-Shuttle RS1 má sloužit cestujícím, tedy na tratích 270 a 272 v úseku Česká Třebová – Lanškroun.

Samospráva je spokojená

Spokojeni budou především obyvatelé a návštěvníci města na česko-moravském pomezí. Moderní vůz s klimatizovaným interiérem jim totiž nabídne bezbariérové cestování. To vyzdvihla třeba starostka Lanškrouna Stanislava Švarcová, která při jízdě ocenila komfort, který na českých lokálkách není samozřejmostí. „Mám obrovskou radost, že nastupování do soupravy bude bezpečné a pohodlné. Viděla jsem například, jaký byl problém přepravit člověka na vozíku do České Třebové," řekla starostka a dodala, že už se těší, až novinku pomocí tiskové zprávy sdělí obyvatelům „svého" města. Současně přislíbila, že se samospráva zasadí o modernizaci tamního železničního přejezdu. Na závěr dodejme, že Stadlera na uvedené trati doplňuje jako druhé turnusové vozidlo jedna z Regionov.

MARTIN NAVRÁTIL

Výtvarníci vzpomínají na Jana Grimma

Nedaleko švýcarského Luzernu proběhla mezinárodní soutěžní výstava federace FISAIC v oboru výtvarného umění. Důstojná kolekce Zemského svazu Českých drah nás reprezentovala v několika soutěžních kategoriích. Společným jmenovatelem všech prací byl vliv vynikajícího lektora, akademického malíře Jana Grimma z Litoměřic.

Mezinárodní uznání

Na stránkách Železničáře jste se již v minulosti mohli dočíst o úspěšné soutěžní výstavě FISAIC a Českého salonu výtvarného umění železničářů v roce 2006 v Litoměřicích. Uspořádat tuto akci v bývalém tunelu byla originální idea Jana Grimma, který bohužel letos v září ve věku 69 let zemřel. Pavel Hladík, vedoucí skupiny výtvarného umění Zemského svazu FISAIC ČD, na něj vzpomíná takto: „Jan Grimm se na uspořádání výstavy v Litoměřicích, které se účastnili soutěžící z více než desítky zemí, podílel zásadním způsobem. Měla kladný ohlas v mezinárodním měřítku." Za posledních šest let se sice obdobná akce uskutečnila i v dalších zemích, přesto byla na letošní Valné hromadě FISAIC v Badenu u Vídně zdůrazněna originalita výstavního prostoru, ale i organizační dokonalost litoměřické výstavy z roku 2006.

Akademický malíř Jan Grimm z Litoměřic dál žije v díle svých žáků. FOTO **FISAIC**

Když Jan Grimm před pár týdny zemřel, odešla od nás významná osobnost, která zdokonalila a povýšila umění železničářů na mezinárodní úroveň, což dokázaly medaile a diplomy FISAIC. „Stal se lektorem naší výtvarné skupiny a my jsme velice rádi jezdívali za ním do Litoměřic na výuku," říká Pavel Hladík.

Člověk se spoustou nápadů

„Byl to všestranný člověk, který měl spoustu dobrých nápadů," vzpomíná starosta Litoměřic Ladislav Chlupáč. Podle něj kladl Jan Grimm velké nároky na okolí. „Když přednesl svůj návrh na zřízení výstavní síně v tunelu, všichni si mysleli, že se zbláznil. On to však dokázal. Byla to neskutečná práce a současně geniální nápad!" dodává starosta Chlupáč. Jeho vyjádření potvrzují i další účastníci proslulé soutěžní výstavy v Litoměřicích – Charles Chiers, prezident mezinárodní technické komise FISAIC pro výtvarné umění z Belgie, a Wili Poscharnek, vedoucí skupiny výtvarného umění u rakouského Zemského svazu FISAIC.

Na začátku zmíněná kolekce uměleckých děl českých železničářů vystavovaná ve Švýcarsku se tak stala důstojnou vzpomínkou na vynikajícího lektora a akademického malíře Jana Grimma. Dokazuje, že jeho pedagogické působení zanechalo u autorů děl nejen technickou dovednost, ale zejména projev autorské tvůrčí jedinečnosti. Čest jeho památce! Členové skupiny výtvarného umění ZS FISAIC ČD. **IVO LANÍČEK**

Většina našich zakázek směřuje ke slovenským dopravcům

Výroba a modernizace železničních vozidel má na Slovensku více než stoletou tradici. Severozápadní město Vrútky si v tomto ohledu získalo dobrou pověst už v dobách federace, zejména u oprav elektrických lokomotiv. Od poloviny 90. let se zdejší firma ŽOS Vrútky vrhla na evropský trh. O úrovni práce jejích zaměstnanců se mohou přesvědčit i cestující v České republice.

O slovenské společnosti ŽOS Vrútky jsme v Železničáři už psali mnohokrát. Tato firma totiž mimo jiné zajišťuje pro naše rychlíkové spoje jídelní vozy s novým moderním designem a klimatizací. Na historii i současnost této společnosti jsme se ptali jejího obchodně-výrobního ředitele Ladislava Bondy.

Můžete našim čtenářům v rychlosti přiblížit historii vaší firmy?
Začátky najdeme již v roce 1874, kdy byly ve Vrútkách založeny dílny pro opravy parních lokomotiv, osobních a nákladních vozů. Milníkem se stal rok 1960, kdy se začaly u nás v závodě opravovat elektrické lokomotivy pro celé Československo. Mimochodem, prvním opraveným strojem byla tehdejší Bobina E499.052. Ročně jsme opravovali asi 330 elektrických lokomotiv. Opravy parních lokomotiv se následně přesunuly do Českých Velenic. Posléze jsme se soustředili na opravy osobních vozů, kterých jsme pro bývalou Východní a Střední dráhu ročně opravili až 1 600. Do roku 1992 byly naším hlavním odběratelem Československé státní dráhy. Po rozpadu federace jsme šli do privatizačního procesu a soustředili jsme se potom víc na zahraniční trhy.

Jak se vám dařilo v dobách raného kapitalismu, tedy v polovině devadesátých let?
Nebudu nic nalhávat, začátky soukromého podnikání byly těžké. Po privatizaci v roce 1994 nám ubylo dost zakázek, na čemž se podepsal i rozpad společného státu. Navázali jsme proto spolupráci s maďarskou firmou DVJ Dunakeszi, se kterou jsme začali modernizovat osobní vozy. Zanedlouho jsme přišli na to, že naše technická úroveň je určitě vyšší, a proto jsme spolupráci ukončili. Ještě v devadesátých letech jsme do vozů dosazovali vakuové toalety a klimatizaci, což tehdy nebylo běžné. Vzpomeňte si třeba jen na tehdejší české rekonstruované vozy, které takové prvky také neměly.

Vaše firma si udělala na trhu dobré jméno při spolupráci se švýcarskými vagonkami...
Na počátku 21. století jsme vyrobili elektrické jednotky 425.95, což jsou známé tatranské električky, kterými jsme průběžně obměnili celý vozidlový park na Tatranských elektrických železnicích v letech 2000 až 2002. Patnáct elektrických vlaků alpského typu jsme u nás ve Vrútkách vyráběli podle dokumentace švýcarské společnosti Stadler Fahrzeuge a také firem ADtranz a Bombardier Transportation, s nimiž jsme byli v konsorciu. Na tuto úspěšnou zakázku jsme následně navázali v roce 2003 společně s již zmíněnými firmami Stadler a Bombardier výrobou šesti motorových jednotek řady 840 pro slovenské železnice. Tyto modro-stříbrné vlaky jsou dodnes v provozu především v popradském regionu.

Projektujete si vozidla sami, nebo tyto práce zadáváte nějakému externímu subjektu?
Jsme již zcela soběstační. Zabezpečili jsme si nejmodernější vývojové kapacity a také kreslicí systémy v 3D. Máme své šikovné konstruktéry a technology, kteří vymysleli a přivedli na svět nové osobní vozy. Těchto vozů řady Ampeer a Bmpeer jsme již vyrobili několik desítek a k vidění jsou na expresních a rychlíkových spojích u Železniční společnosti Slovensko, leckteré zajíždějí i do České republiky. Největší novinkou z naší vlastní produkce je nízkopodlažní motorová jednotka DMJ řady 861, kterou jsme letos představili i na berlínském veletrhu InnoTrans. Tu dodáváme pro ZSSK a v současné době jich bylo vyrobeno již sedm kusů.

Pochopitelně že velká část našich výrobků směřuje ke slovenskému národnímu dopravci, nicméně už ale není naším majoritním zákazníkem. Máme totiž řadu dalších zákazníků, dokonce i ze zahraničí, Českou republiku samozřejmě nevyjímaje. Chceme, aby naše výrobky měly špičkovou kvalitu srovnatelnou s renomovanými výrobky světových firem. Rádi bychom byli také nejlevnější.

FOTO AUTOR

Největší novinkou z naší produkce je nízkopodlažní motorová jednotka DMJ řady 861. Tu dodáváme pro ZSSK a v současné době jich bylo vyrobeno již sedm kusů.

Není tajemstvím, že cestující Českých drah znají vaši práci díky modernizaci rychlíkových vozů, konkrétně jídelních vozů, které jsme mohli vidět také na posledním veletrhu Czech Raildays. Do kterých dalších zemí ještě vyvážíte?
Tak do České republiky nyní dodáváme 18 zcela modernizovaných jídelních vozů řady WRmee. Na přání objednatele, Českých drah, jsou vybaveny klasickým interiérem uzpůsobeným na sezení v uspořádání 2+2 a 1+1, kvalitní klimatizací od renomovaných světových výrobců a zcela novou kuchyňskou částí. Jde o celkovou modernizaci, která navazuje na tři vozy, které jsme již předtím částečně zrekonstruovali po modernizaci v Českých Velenicích. Mimo to zajišťujeme smluvní údržbu všech tlakotěsných vozů Českých drah od firmy Siemens na rychlost 200 km/h, které se používají na dálkových spojích EuroCity.

Dále provádíme generální opravy elektrických lokomotiv řady 441 pro Srbské železnice a upravujeme také Šestikoláky nebo chcete-li Cecilky řady 182 či Bobiny řad 140 a 141 pro soukromé polské dopravce. Asi nejzajímavější projekt jsme realizovali pro Rakouské spolkové dráhy, kterým jsme dodali na takzvané Pinzgaubahn a Zillerltalbahn nové řídicí a vložené vozy, které jsou schopné jezdit v soupravách typu Push-Pull.

MARTIN HARÁK

LADISLAV BONDA

Po ukončení studia Vysoké školy dopravní v Žilině v oboru Průmyslové inženýrství v roce 1982 nastoupil do společnosti ŽOS Vrútky. Během základní vojenské služby v letech 1982 až 1983, kterou absolvoval v Pardubicích, pracoval už jako konstruktér. Později absolvoval postgraduální studium v oboru Provoz a údržba kolejových vozidel na své „alma mater" v Žilině a současně si doplnil vzdělání na žilinské City univerzitě v oblasti obchodu a marketingu. V letech 1984 až 1986 pracoval v ŽOS Vrútky jako technolog, později pak jako vedoucí provozu či technický ředitel. Od roku 2000 zastává post obchodně-výrobního ředitele ve stejné společnosti.

KRÁTCE

Poslanci se dozvěděli, kam spěje železnice

V úterý 16. října se nejvyšší vedení Českých drah, ČD Cargo a Správy železniční dopravní cesty setkala ve vládním salonku pražského hlavního nádraží se členy hospodářského výboru Poslanecké sněmovny a ministrem dopravy. Během dvouhodinového jednání byly diskutovány zásadní otázky české železnice včetně pohledu národního dopravce na liberalizaci trhu v ČR i komplikované situace ČD Cargo. Cílem setkání bylo také přiblížit poslancům možné scénáře vývoje na českém železničním trhu.

Vlakem na fotbal, tentokrát do Olomouce

Fanoušci fotbalu si mohou na utkání Česko – Slovensko, které se odehraje 14. listopadu v Olomouci, koupit jízdenku VLAK+. Ta platí z každé stanice či zastávky, kde lze nastoupit do vlaků Českých drah, cílovou stanicí musí být Olomouc hl. n. První den zpáteční jízdenky se standardní dobou platnosti může činit pouze 14. listopad. Pro cestu zpět musí cestující prokázat nárok na slevu vstupenkou ze zápasu. Sleva v rámci této obchodní nabídky činí 50 procent ze zpátečního jízdného.

Cesta do Brna očima obchodníků z USA

V pondělí 15. října se vydala skupina deseti amerických byznysmenů vlakem EuroCity do Brna. Američané v čele s náměstkem ministra rozvoje státu Georgia Markem Lytlem přijeli rozvíjet spolupráci s moravskými kolegy v oblasti investic. V delegaci byly i tři dámy, které zastupovaly Technickou univerzitu v Atlantě. „Oceňuji pohodlné sedačky a dostatek prostoru, který chybí v letadle," řekla Leanne West.

Podzimní výstava modelových kolejišť

Junior DDM a Klub modelářů Brno zve všechny příznivce modelové železnice na podzimní výstavu, která se koná od 1. do 18. listopadu. Můžete se těšit na velká kolejiště měřítka H0 o ploše 47 m², modulové kolejiště H0 s modely stanic Ivančice a Náměšť na Hané. Dále bude v provozu kolejiště TT představující trať Čejč – Ždánice. Otevírací doba je ve čtvrtky a pátky od 16.30 do 19 h, o víkendech od 9.30 do 18 h v areálu firmy Alfa Properties v Křenově ulici v Brně. **(rub, hop, mh)**

Na Zlínsku se prolnula nostalgie s modernou

→ Pokračování ze strany 1

Po pětadvaceti letech stroj opustil Slovensko a nový domov nalézá v Jihlavě a po anabázi v Brně skončil v Šumperku, kde byl v roce 1982 navržen na zrušení a převeden na vytápěcí kotel. O rok později skončila parní lokomotiva na svém současném působišti ve Valašském Meziříčí. V roce 1985 začala renovace Matěje a po několika tisících odpracovaných hodinách byla mašinka uvedena znovu do provozu. Stroj od té doby slouží nejen jako výstavní exponát, ale zároveň vozí soupravu sestavenou z pěti osobních a jednoho bufetového vozu na nostalgických jízdách po Zlínském kraji.

Na Valašsko útočí žralok

Co se týče RegioSharku, ten byl po zastavení ve Zlíně v sousedství dýmajícího parního kolegy Matěje pokřtěn náměstkem generálního ředitele Českých drah pro osobní dopravu Antonínem Blažkem spolu s hejtmanem Zlínského kraje Stanislavem Mišákem. „Vzhledem k tomu, že jsme s Českými drahami podepsali smlouvu na deset let, ve které jsme objednali zajištění osobní železniční dopravy, trváme na jejím průběžném zkvalitňování," prohlásil hejtman Mišák. Dodal, že kraj chce více kvalitnějších vlaků, proto uvítal nákup nových jednotek PESA, na které byly vyčleněny finanční prostředky z Regionálního operačního programu Střední Morava.

„Tyto moderní bezbariérové a klimatizované vlaky budou vozit občany a návštěvníky kraje nejen na Valašsku či do Holešova nebo Kojetína, ale také v přímých spojích ze Zlína přes Otrokovice do Uherského Hradiště a současně i Kroměříže. Přímé železniční spojení Zlína s těmito okresními městy se rozšíří až na šest párů vlaků denně. Jsem rád, že České dráhy pomáhají zvyšovat komfort při cestování v železniční dopravě a pevně proto věřím, že se řada lidí rozhodne více používat vlak namísto automobilů," dodal Stanislav Mišák.

POKROK. Cestující ve Zlínském kraji se nyní již mohou svézt pravidelnými osobními spoji, na které České dráhy vypravují nové motoráky z Polska. FOTO AUTOR

Krajské město čeká na elektrizaci

Podle údajů zlínského KCOD by do konce letošního roku měla přibýt do tamního kraje ještě druhá jednotka RegioShark a v roce 2013 dorazí ještě další čtyři. „V původním záměru jsme uvažovali o nasazení všech šesti RegioSharků na trase Otrokovice – Zlín – Vizovice, protože jde o trať s největším počtem cestujících v kraji. Vzhledem k tomu, že ve hře je stále výstavba druhé koleje a elektrizace úseku Zlín – Otrokovice, přehodnotili jsme toto nasazení a vlaky budou jezdit v jiných částech kraje, byť řada spojů do Zlína bude i tak zajíždět," informoval o změně původního plánu ředitel KCOD Zlín Ludvík Urban.

MARTIN HARÁK

MIMOŘÁDNOSTI

Ostrava hl. n.
30. září
Nad ránem v žst. Ostrava hlavní nádraží vykolejila při posunu lokomotiva 731.044-4 na výhybce číslo 411. Nikdo nebyl zraněn. Škoda předběžně činí 65 tisíc korun.

Bílina – Oldřichov u Duchcova
4. října
V nočních hodinách mezi žst. Bílina a Oldřichov u Duchcova se střetl v km 32,550 rychlík 605 se zaměstnancem SŽDC OŘ SSZT Ústí nad Labem, který byl na místě usmrcen. V čele rychlíku byla elektrická lokomotiva 163.096-1.

Kostěnice – Pardubice
6. října
Po půlnoci mezi žst. Kostěnice a Pardubice hlavní nádraží se srazil nákladní vlak Rn 59640 dopravce AWT s koncem vlaku Pn 47334 dopravce ČD Cargo, který stál u vjezdového návěstidla 2L žst. Pardubice hlavní nádraží. Nikdo nebyl zraněn. Škoda nebyla vyčíslena.

Hlučín – Kravaře ve Slezsku
6. října
Po poledni mezi žst. Hlučín a Kravaře ve Slezsku najel v km 11,370 osobní vlak 13416 na dřevěný pražec, který byl neznámou osobou položen přes obě kolejnice. Najetím byla poškozena jednotka Regionova 814/914.125. Škoda byla předběžně vyčíslena na 50 tisíc korun.

Šluknov – Rumburk
6. října
V podvečer mezi žst. Šluknov a Rumburk najela jednotka Regionova 814/914.087 osobního vlaku 2635 na spadlý strom v km 5,400. Škoda předběžně činí 20 tisíc korun.

Plzeň hlavní nádraží
6. října
Ve večerních hodinách v žst. Plzeň hlavní nádraží se střetl motorový vůz 810.306-1 osobního vlaku 17818 se zaměstnancem ČD Cargo, PJ Plzeň, který byl těžce zraněn.

Rychnov nad Kněžnou – Solnice
8. října
V ranních hodinách mezi žst. Rychnov nad Kněžnou a Solnice se na železničním přejezdu v km 9,713 střetl cyklista s osobním vlakem 20202, kterým byla motorová jednotka Regionova 814/914.149. Cyklista byl při střetnutí zraněn. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 500 korun.

Litoměřice
11. října
Odpoledne v obvodu žst. Litoměřice dolní nádraží se na železničním přejezdu v km 9,713 střetl cyklista s osobním vlakem 6455, v jehož čele byla elektrická lokomotiva 163.100-1. Cyklista ze střetnutí vyvázl bez zranění. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda předběžně činí 100 korun. **(MirKo)**

SEZONA KONČÍ. Během letošního roku zavítalo do historického Muzea Českých drah v Lužné u Rakovníka přibližně 30 tisíc návštěvníků. FOTO **AUTOR (2x)**

Poslední parní víkend, než v Lužné zamknou brány

Největší historické muzeum u nás zaměřené na drážní vozidla už prakticky zamyká své brány a chystá se na zimní přestávku. Poslední parní víkend tu proběhl v polovině října, tak trochu ve stínu krajských a senátních voleb. Kdo to stihne, může se do expozice Českých drah v Lužné u Rakovníka vypravit ještě v sobotu 27. a v neděli 28. října.

Třeťák Jakub Almer z Loun se těšil na poslední letošní parní víkend v Lužné možná ještě o něco víc než ostatní malí návštěvníci. Čekala ho totiž kromě práce s lopatou u odpopelovacího kanálu a dalších úkolů hlavně jízda s parní lokomotivou do Prahy a zpět. „Přijel jsem hlavně kvůli zatopenému Papouchovi," říká a sní o tom, že jednou bude moci sám na lokomotivě jezdit. Kolik bylo takto spokojených dětí a dospělých o víkendu 13. a 14. října v Lužné u Rakovníka? Podle našeho odhadu řádově aspoň stovky. Radost v očích byla pro organizátory z Českých drah určitě velkou odměnou za měsíce příprav.

Vrcholem sezony bylo setkání Němek

Celou letošní sezonu Muzea ČD v Lužné u Rakovníka hodnotí vrchní přednosta DHV Jindřich Rachota takto: „Včetně posledního parnímu víkendu letos navštívilo muzeum v Lužné na 30 tisíc návštěvníků! Přispěla k tomu i skutečnost, že muzeum uspořádalo několik tematických akcí. Vrcholem letošního programu bylo bezesporu mezinárodní setkání parních lokomotiv řady 52, takzvaných Němek, na které přišlo přes tři tisíce lidí z domova i ciziny." Dodejme, že zvláštní vlaky tehdy kromě tradiční relace Praha – Lužná jezdily do Nižboru (sklárna), Mutějovic (na Kounovské kamenné řady) a do depozitáře Národního technického muzea v Chomutově.

Slunečné počasí přálo fotografům.

Depo historických vozidel v Lužné u Rakovníka také ve spolupráci s jednotlivými depy kolejových vozidel a krajskými centry osobní dopravy vypravilo od jara do podzimu desítky historických vlaků. Depo se významným způsobem podílelo i na přípravě Národního dne železnice v Brně, kam přišlo asi 25 tisíc lidí. Důležitou součástí programu byly historické exponáty, které zaslouženě přilákaly zájem i obdiv návštěvníků.

V sobotu jeli s přípřeží

Ale vraťme se k poslednímu parnímu víkendu v Lužné. Jak vlastně probíhal? Zvláštní parní vlaky číslo 19770/19771 odjely ze stanice Praha Masarykova nádraží do Lužné a zpět. S výjimkou nedělního podvečera byla v čele historických souprav lokomotiva číslo 477.043 zvaná Papoušek. V sobotu 13. října dokonce soupravu elegantních přípojných vozů řady Bam vyvážel Papoušek s přípřeží Ušaté 464.102. Těsně před polednem také vyjížděla Němka 555.0153 z Lužné na kolešovickou lokálku. Tady byl v Kněževsi naplánován pobyt ideální k prohlídce tamní expozice kolejových vozidel a exponátů společnosti Herkules KHKD.

Houkání Štokra od Křivoklátu

Okolo točny v muzejním depu Lužná se na podzimním slunku hřály stroje 464.102, 555.0301, 387.043, 556.0271, 324.391 nebo 534.0323. Nechyběly ani modernější trakce včetně nejmladších provozních exponátů Hektora T 458.1190 a čerstvě opravené Singrovky M 240.0100 (viz článek na stranách 1 a 5). V poštovním voze se proháněly modely mašinek a pískání na úzkokolejce č. 21 lákalo malé i velké ke svezení na oválu. V sobotu navíc obohatil výčet parních lokomotiv slovenský Štokr 556.036, který do Lužné dojel od Rakovníka se zvláštním vlakem vezoucím zájemce o podzimní Křivoklání na Křivoklátě. Díky relativně příjemnému podzimnímu počasí se letošní poslední parní víkend opravdu vydařil.

MARTIN NAVRÁTIL

Stručně o muzeu

Muzeum Českých drah v Lužné u Rakovníka funguje od roku 1999. Zdejší zaměstnanci se zabývají údržbou a provozem historických drážních vozidel, která jsou nasazována na nostalgické jízdy po celé republice. Muzeum také úzce spolupracuje s Národním technickým muzeem. Otevřeno tu mají obvykle od konce dubna do konce října, z toho v červnu, červenci a srpnu každý den kromě pondělí, jinak pouze o víkendech a státních svátcích.

RSM: Zlepšujeme služby na středočeských nádražích

Správa nádraží, která je v kompetenci RSM Praha, obnáší mimo jiné starost o zajištění služeb pro cestující. Ty jim mají zpříjemnit čekání na spoj. Ve většině případů jsou tyto služby zajištěny prostřednictvím strategických partnerů, takzvaných síťových operátorů, ale i dalších nájemců, kteří si pronajaté prostory zmodernizovali. Snahou Českých drah je zajistit v odjezdových halách dostatečnou nabídku občerstvení, prodejen pečiva, uzenin, nápojové a potravinové automaty či samoobslužné prodejny PONT. Síť služeb doplňují i prodejny Relay, ve kterých je zabezpečen prodej tisku.

Pronájem na dobu určitou umožní návratnost investice

Ruku v ruce s přáním zkulturnit prostředí železničních stanic jde snaha o lepší nádražní restaurace. Zde RSM spolupracuje se servisní organizací ČD Restaurant. Noví nájemci, kteří vzejdou z výběrových řízení, se obvykle zavazují k modernizaci pronajatých prostor a z tohoto důvodu mají možnost uzavřít nájemní vztah na dobu určitou, tedy tak, aby měli zajištěnou návratnost své investice. Některé restaurace v obvodu RSM Praha se opravdu povedly, například v Benešově a Poděbradech. V Poděbradech jsou vnitřní nebytové prostory po celkové rekonstrukci, ovšem pozitivní dojem dosud kazí fasáda. Celková rekonstrukce výpravní budovy je ale v plánu.

Nově budou otevřeny restaurace v Poříčanech a Nymburce, dále se počítá s bufetem v Českém Brodě. Přestože se nájemci snaží prostory vylepšit a nalákat na různé benefity (např. polední menu, oddělená místa pro nekuřáky), stále mezi cestujícími převládá názor, že nádražní restaurace je „špeluňka", do které raději nepůjdou. Věříme, že dílčími kroky se postupně daří tento trend zvrátit.

Mezi nové nádražní podniky patří také Perón v Benešově. FOTO **MARTIN NAVRÁTIL**

Nově budou otevřeny restaurace v Poříčanech a Nymburce, dále se počítá s bufetem v Českém Brodě.

Samostatnou, ale neméně důležitou kapitolou jsou veřejná WC. Zde se jen s velkými obtížemi daří dát tyto prostory do ekonomického pronájmu. Rostoucí ceny služeb (elektřina, voda, teplo apod.) nájemce neúnosně zatěžují, což se odráží v ceně za použití tohoto zařízení a následně i míře kritiky cestujících. Bohužel i u těchto služeb musí RSM zvažovat ekonomickou stránku. V mnoha dalších případech zajišťují služby samotné České dráhy, které nesou veškeré náklady. Komfort pro pasažéry je snížen nutností vyzvednutí klíčů například ve výdejně jízdenek. Jsme si vědomi, že toto není optimální stav, ale v případě, že ponecháme WC volně přístupné, je to otázka dní, kdy dojde k jejich zdevastování.

Přibudou automaty na kávu

Ideální by bylo zajistit pro cestující další služby (pošty, bankovní pobočky, lékárny atd.), ale i zde je zájem převážně o prostory přímo přístupné. Takových je bohužel ve správě RSM Praha jen menšina. Ale abychom nekončili pesimisticky, přidáváme tři tipy na místa ve středních Čechách, kde v blízké budoucnosti doplníme nabídku. Prodejna pečiva a pizzerie se připravuje v Kralupech nad Vltavou. Vedle toho jednáme o umístění dalších nápojových a potravinových automatů na nádražích v Kolíně a ve Velkém Oseku.

VĚRA ŠMEJKALOVÁ

Benefitní program pro zaměstnance i jejich rodiny

VPN Family

Společnost ČD - Telematika poskytuje již pátým rokem benefitní program s hlasovými mobilními službami. Jeho cílem je poskytnout zaměstnancům Skupiny České dráhy a státní organizace Správa železniční dopravní cesty i jejich rodinným příslušníkům produkt za nižší ceny než na standardním trhu.

FOTO **PIXMAC**

Slyšeli jste už název VPN Family? Pokud ne, tak dávejte pozor. Jedná se o benefitní program, který vám může snížit náklady v rodinném rozpočtu. Tedy pokud využíváte hlasové mobilní služby a patříte do vymezeného okruhu zákazníků. „Název VPN Family bych volně přeložil jako Virtuální privátní rodinná síť," říká Emil Kotásek, produktový manažer tohoto benefitního programu. „Nabízené mobilní hlasové služby jsou totiž určeny výhradně zaměstnancům Skupiny ČD a SŽDC i jejich rodinám. Připomínám, že nejsme mobilním operátorem, ani virtuálním operátorem, takže naše mobilní hlasové služby nejsou veřejně nabízené, ale poskytujeme je na základě podepsané rámcové smlouvy o spolupráci se společností Telefónica Czech Republic," říká Emil Kotásek.

Pět let na trhu

Společnost ČD - Telematika začala tento benefit poskytovat 1. října 2008 s nabídkou čtyř hlasových SIM karet a s možností tarifů ZAČÍNÁM nebo VOLÁM. Následně byla nabídka tarifů rozšířena i o datové služby – mobilní internet. „Pro velký zájem o tento benefit a malý počet čtyř SIM karet pro rodiny jsme v následujícím roce umožnili účastníkům programu VPNF objednat až šest hlasových SIM karet, rozšířili jsme datové služby a zavedli současné logo VPN Family. Na konci roku 2009 jsme měli již 16 tisíc SIM karet. V roce 2010 jsme zavedli možnost platby faktur mimo jiné přes inkasní platbu a opět jsme rozšířili naši nabídku o další datové a jiné služby," říká produktový manažer Kotásek, který případným zájemcům o program doporučuje portál http://family.cdt.cz. Tento portál slouží nejen k nezávazné registraci do programu, ale hlavně k objednání mobilních služeb. Je zde k dispozici také e-shop s kvalitním značkovým zbožím, konkrétně s nabídkou mobilních telefonů společnosti Setos.

SLUŽBY PODLE PŘÁNÍ

Filozofií benefitního programu je jednoduchost. Společnost ČD - Telematika se nechce schovávat za žádné výhodné balíčky, volné minuty a SMS v paušálu, ale umožňuje zákazníkům platit jasný základní poplatek podle zvoleného tarifu. Zákazník platí pouze podle toho, kolik skutečně provolá minut nebo kolik SMS zpráv pošle. U datových SIM karet platí jen za vybranou datovou službu bez dalších poplatků. Pokud má někdo zájem využívat mobilní hlasové služby, dostane nejen nové SIM karty, ale společnost mu zajistí i převod telefonního čísla od jiných operátorů. Na portálu http://family.cdt.cz mohou navíc nakupovat zboží u partnerských e-shopů i ti zájemci, kteří nepoužívají mobilní tarif v rámci benefitního programu.

Můžete si pořídit až 11 SIM karet

„Nechtěli jsme jít cestou realizace prostřednictvím velké skupiny pracovníků, která by služby VPN Family zajistila, ale zároveň i prodražila. Zvolili jsme moderní, efektivní a dostupnou cestu internetového chráněného portálu, pomocí kterého si mohou zájemci o mobilní hlasové služby tyto služby přímo objednat a v maximální míře i sami spravovat. Postupně, tak jak požadavky zákazníků narůstaly, jsme vybudovali ze spíše technického portálu plnohodnotný samoobslužný zaměstnanecký portál s benefity služeb VPN Family," vysvětluje vznik a vývoj programu Emil Kotásek.

Koncem roku 2010 bylo v programu více než 33 tisíc SIM karet. K 1. září 2011 došlo k významnému redesignu portálu. Zákazníci dostali větší možnosti výběru při nastavení základních i doplňkových služeb, a to přímo na portálu při objednání, ale i následně po aktivaci SIM karet. Společnosti ČD - Telematika se také povedlo rozšířit nabídku e-shopů o Hewlett-Packard pro zvýhodněný nákup PC, notebooků, tiskáren, ale i o širokou paletu značek domácích spotřebičů. Všechny tyto úpravy zákazníci evidentně ocenili, protože koncem loňského roku bylo v benefitním programu přihlášeno již 44 tisíc SIM karet. Kvůli zatraktivnění programu také proběhlo několik soutěží o zajímavé a hodnotné ceny. Od 1. června letošního roku si mohou zákazníci pořídit až 11 SIM karet, z toho šest hlasových a pět datových. Novinkou jsou také datové služby s neomezeným mobilním internetem.

Koncem loňského roku bylo v benefitním programu přihlášeno již 44 tisíc SIM karet.

Ceny se kvůli DPH zvýšit nemají

A jaké jsou nejbližší plány do budoucna? „Určitě budeme i nadále rozšiřovat nabídku služeb, a to jak na portálu, tak v zákaznickém centru. Zde mimo jiné zvažujeme spustit videa s postupy, jak si objednat nebo měnit služby, a zavést i jednoduchou hlasovou obsluhu v zákaznickém centru. Co se týká cenové politiky za mobilní hlasové a datové služby, mohu slíbit, že ceny v následujícím období nechceme upravovat směrem nahoru, a to ani v případě, že se na začátku příštího roku bude navyšovat daň z přidané hodnoty," říká Emil Kotásek, který připomíná, že ceny se nezvyšovaly ani při minulé úpravě DPH. Pro listopad a prosinec navíc společnost ČD - Telematika chystá pro uživatele benefitního programu VPN Family další soutěže. O jaké konkrétní výhry půjde, je zatím překvapení. **(čdt)**

Soutěže

Většina soutěží a akcí je určena všem registrovaným zaměstnancům. V některých případech jsou však soutěže zaměřené na konkrétní mobilní služby a pak se, pokud tyto služby zákazník neodebírá, nemůže akce zúčastnit.
V současné době probíhá soutěž o nejlepší fotografie, které budou umístěny v kalendáři VPN Family 2013. Téma fotografií zní Zážitky na kolejích. Tři autoři fotografií, kteří obdrží nejvíce hlasů od registrovaných uživatelů, získají sedmipalcové tablety. Informace o soutěžích si lze přečíst v elektronickém Zpravodaji, který je hromadně rozesílán v elektronické podobě uživatelům programu.

ČD-Telematika

V Nymburce opravili přes půl století starou Singrovku

→ Pokračování ze strany 1

„Dvěstěčtyřicítka znamenala průlom na regionálních tratích. Šlo vlastně o první čtyřnápravové lokálkové vozidlo, u něhož byly použity pryžokovové prvky na podvozku," uvedl ve slavnostním projevu před přestřižením pásky náměstek Antonín Blažek. Vozidlo s pořadovým číslem 100, které dosloužilo v běžném provozu na sklonově náročných tratích Karlovarska v 90. letech minulého století, bylo po odchodu do „penze" předáno do muzea v Lužné u Rakovníka. Zde se loni v zimě uskutečnila prohlídka jeho stavu a padlo rozhodnutí o jeho opravě.

Koncem února byla Singrovka převezena do Nymburka, kde se začalo s odstraňováním starých nátěrů. Velkým otazníkem byla havarovaná hydrodynamická převodovka. Tady zapracovala šťastná náhoda, když Arnošt Kohl, vedoucí skupiny v DPOV v Nymburce objevil mezi šrotovanými vozidly v areálu DKV Česká Třebová dva zrezivělé podvozky z dvěstěčtyřicítky včetně nedostatkové převodovky, které se povedlo zrepasovat.

Ve dnech 18.–20. září proběhlo stříkání laku, ale 21.září, jak popisuje mistr oprav Leoš Ehl, zazněla věta: „To se nedá stihnout." Nymburští to ovšem stihli. V sobotu 22. září se už Singrovka představila prakticky v plné kráse na regionálním Dni železnice. Trochu ve stínu opravené Singrovky zůstal kompletně zrekonstruovaný přípojný vůz řady Balm z poloviny 50. let. Tento vzhledově podobný krasavec tvoří s dvěstěčtyřicítkou pohlednou muzejní soupravu pro nostalgické jízdy. **MARTIN NAVRÁTIL**

O VOZE

- **Označení:** M 240.0100 (820.100)
- **Vyroben:** v roce 1964 pod číslem 65833 tehdejší firmou Vagonka Tatra Studénka v počtu 120 kusů
- **Předán Československým státním drahám:** 2. listopadu 1964 pro Lokomotivní depo Plzeň
- **Technicko-bezpečnostní zkouška:** 7. listopadu 1964 na trati Plzeň – Cheb
- **Dojezdil:** v Lokomotivním depu Karlovy Vary
- **Najeto:** 1 032 036 km (do roku 2007)
- **Trvalý výkon:** 206 kW
- **Nejvyšší rychlost:** 70 km/h

KRASAVICE. Motorový vůz M 240.0100 z poloviny 60. let byl v nymburských dílnách společnosti DPOV opraven do plné krásy. FOTO **AUTOR**

DPOV
Člen Skupiny ČD

Dostupné pouze v tištěné podobě

6 TÉMA TÉMA 7

Pražská integrovaná doprava oslavuje dvacetiny,

železnice se přidává s gratulací

Okolo stovky tisíc lidí denně v Praze nastoupí a vystoupí do více než 800 vlaků na integrovaných železničních linkách. Počet cestujících navíc v posledních letech výrazně stoupá. Za dvacet let integrace pražské městské a příměstské dopravy se železnice stala stejně samozřejmou volbou jako metro či tramvaj.

PŘÍKLADY DOJEZDOVÝCH ČASŮ V MINUTÁCH

Vytíženost na tratích PID v Praze

Regionovy

CityElefanty

VÝVOJ POČTU VLAKŮ A CESTUJÍCÍCH PODLE ROPIDU

Předplaťte si čtrnáctideník Železničář na telefonu 972 233 090

Připravujeme

Tlačíme na zvyšování rychlosti na koridoru pro dálkové i regionální spoje

MŮŽEME PŘIDAT. Díky požadavku Českých drah budou některé vlaky na 1. koridoru zvyšovat rychlost. FOTO **AUTOR (2x)**

O zvyšování rychlosti na tratích se obvykle hovoří v souvislosti s jejich modernizací. České dráhy ale přiměly správce infrastruktury ke změnám i bez rozsáhlých stavebních úprav. Od 1. listopadu tak některé vlaky pojedou rychleji mezi Českou Třebovou a odbočkou Zádulka. Obdobně se stalo v minulých letech i na dalších úsecích.

Od 1. listopadu dojde ke zvýšení traťové rychlosti ze 100 na 120 km/h ve druhé traťové koleji mezi odbočkou Zádulka a Českou Třebovou na prvním koridoru. Úsek z České Třebové do Brna byl před nějakou dobou vybrán jako pilotní projekt pro postupné zvyšování traťových rychlostí. „Jedná se o další zvýšení rychlosti na základě našich podnětů," potvrzuje Pavel Rovenský z Odboru provozu osobní dopravy GŘ ČD.

Před pár lety byly mezi jednotlivými vlaky v přímých úsecích značně rozdílné rychlosti. „Naklápěcí jednotka Pendolino mohla mezi stanicemi Opatov a Svitavy uhánět rychlostí až 140 kilometrů za hodinu, zatímco klasická souprava jen stodvacítkou, ačkoli se jedná o dlouhý přímý úsek. Proto jsme oslovili manažera železniční infrastruktury, tedy SŽDC, zda by bylo možné zvýšit rychlost i pro klasické soupravy. Příjemně nás překvapila kladná reakce pracovníků bývalé Správy dopravní cesty Pardubice, kteří sami navrhli zvýšení rychlosti mezi Českou Třebovou a Zádulkou na první traťové koleji ze 100 na 120 km/h, ze Zádulky do Opatova ze 120 na 130 km/h a z Opatova do Svitav ze 120 dokonce na 140 km/h," popisuje Rovenský.

Vyšší rychlost přináší i větší náklady na údržbu tratě

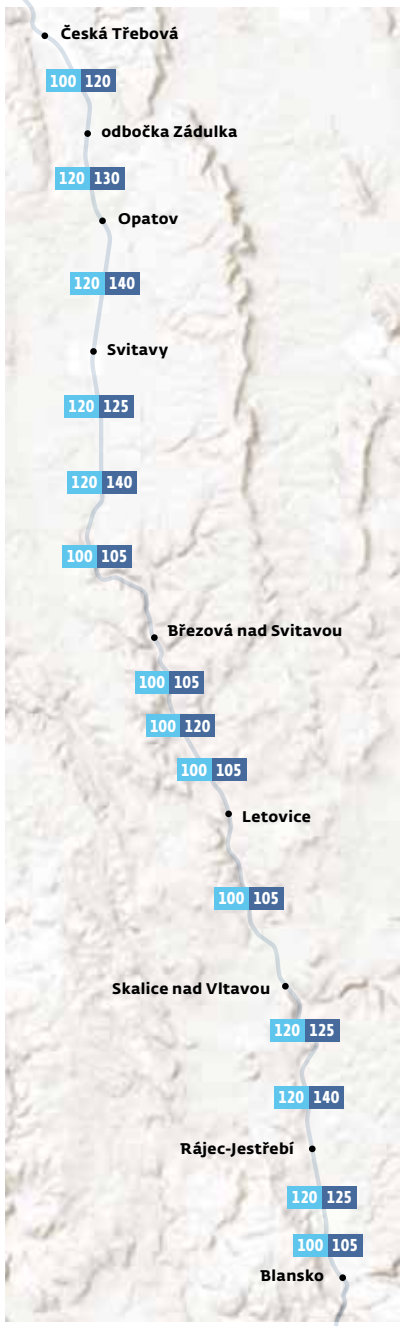
Po detailním prostudování pasportu tratě zaměstnanci Odboru provozu osobní dopravy zjistili, že i na dalších úsecích z České Třebové do Brna přichází v úvahu zvýšení rychlosti o 5 až 20 km/h. „Jízda vyšší rychlostí znamená pro správce kolejí zvýšené náklady na údržbu, a tak jsme se zpočátku ne vždy setkali s jejich nadšeným souhlasem. Ale nakonec zvítězil argument, že pokud chce železnice obstát ve stále silnější konkurenci jiných druhů dopravy, je nutné jezdit rychleji," argumentuje Rovenský. SŽDC musí přijímat taková opatření, aby byly možnosti zvyšování traťových rychlostí prověřovány systémově, tedy nejen z hlediska požadavků dopravce či objednatele, ale i v rámci běžné údržby či oprav.

> **Uvědomujeme si, že opravdového zrychlení by se dosáhlo vybudováním nové tratě z Prahy do Brna, nicméně to nelze v dohledné době očekávat z důvodu vysoké finanční náročnosti.**

Odborníci ze SŽDC v první fázi posuzují možnosti dané směrovými poměry, ve druhé fázi pak zohlední omezující faktory, jako je například úroveň zabezpečovacího zařízení či rozhledové poměry na přejezdech. Ve spolupráci s vlakovým dynamikem se posuzuje možnost využití jednotlivých zvýšených rychlostí z hlediska délky trvání rychlosti a míry každé změny. Výsledný návrh na zvýšení traťové rychlosti je postoupen na místně příslušná oblastní ředitelství SŽDC, která prověří aktuální provozní stav tratě a také místa, kam bude možné jednotlivé rychlostníky umístit. Prioritou zůstává dobrá viditelnost rychlostníku. Předem připravené cedule s číselnými hodnotami, které zobrazují rychlosti v kilometrech za hodinu, umísťují zaměstnanci manažera infrastruktury nejen na samostatné svislé držáky, ale často na sloupy trakčního vedení. Jeden rychlostník přijde zhruba na 1 500 korun.

Změny rychlosti

Mapa znázorňuje původní a nové hodnoty rychlostníků na jednotlivých úsecích.



Musíme přihlížet k názorům hygieniků i Drážního úřadu

Zvýšení rychlosti se neprovádí, pokud by to znamenalo neúměrně vysoké nároky na zajištění provozuschopnosti, jako je například značné opotřebení součástí železničního svršku nebo pokud se v příslušném místě vyskytují jiné omezující faktory – například stabilita svahů a skalních stěn. Takzvané přiklepnutí zvýšené rychlosti musí posvětit ještě hygienici a konečný souhlas uděluje Drážní úřad. Ne všechny návrhy Českých drah na zvýšení rychlosti ale bylo možné realizovat. Například mezi Rájcem-Jestřebí a Blanskem se v km 182,618 nachází most s ocelovou nosnou konstrukcí s pružně uloženými mostnicemi, kde nebylo možné zavést vyšší rychlost než 120 km/h. „Úsek s rychlostí 140 km/h je proto bohužel o necelý kilometr kratší. Dalším z negativních jevů je to, že tuto zmíněnou rychlost nemohou využít všechny typy vozidel, i když se jedná o přímý úsek," vysvětluje Rovenský.

Jízdní řády se nezmění, ale upevní se jejich stabilita

Díky vyšší rychlosti lze traťový úsek z České Třebové do Brna urazit již dnes s jízdní dobou kratší o dvě minuty. Vyšší rychlost vlaky využívají zejména při snižování zpoždění. K mnohdy „ostrým" přípojům se každá ušetřená minuta hodí a pozitivně se řetězovitě přenáší na další spoje. Také to může znamenat, že přípoj bude zachován, ačkoli při příjezdu o minutu později by přípojný vlak již nečekal a odjel. „V některých případech může rozvázání přípoje znamenat pro cestující třeba i více než dvouhodinové čekání na další spoj. Ušetřený čas se kladně projeví i při výlukách, kdy je často snížená propustnost tratí a každá ušetřená půlminuta je jen k dobru. Uvědomujeme si, že opravdového zrychlení by se dosáhlo vybudováním nové tratě z Prahy do Brna, nicméně to nelze v dohledné době očekávat z důvodu vysoké finanční náročnosti. Každopádně zrychlení na trati z Brna do České Třebové je významné pro cestující z Břeclavi a Brna například do Pardubic, Hradce Králové a do dalších měst ve východních Čechách," dodává Pavel Rovenský.

Na závěr by bylo dobré říci, že se jízdní doby sice nezapracovávají do jízdního řádu, ale slouží ke zvýšení jeho stability. Cestující urychlení poznají v tom, že do cíle své cesty přijedou s menším zpožděním. Nicméně to neplatí všude. Diskutabilní jsou například spoje z Budapešti a Bratislavy, které trpí vysokou mírou zpoždění. U nich by další zkracování jízdní doby znamenalo rozklad celého, pracně budovaného jízdního řádu s přestupními vazbami. To je ale námět na zcela jiný článek. **MARTIN HARÁK**

PILOTNÍ PROJEKT NA ZVÝŠENÍ RYCHLOSTI V ÚSEKU ČESKÁ TŘEBOVÁ – BLANSKO

Traťový úsek	Kilometrická poloha od	Kilometrická poloha do	Původní rychlost*	Zvýšená rychlost*	Délka v km
Česká Třebová – Zádulka	245,200	240,330	100	120	4,870
Zádulka – Opatov	240,330	236,665	120	130	3,665
Opatov – Svitavy	234,800	228,935	120	140	5,865
Svitavy – Březová nad Svitavou	228,480	225,991	120	125	2,489
Svitavy – Březová nad Svitavou	225,991	222,755	120	140	3,236
Svitavy – Březová nad Svitavou	222,755	220,355	100	105	2,400
Březová nad Svitavou – Letovice	211,093	209,688	100	105	1,405
Březová nad Svitavou – Letovice	209,688	206,915	100	120	2,773
Březová nad Svitavou – Letovice – Skalice nad Svitavou	206,915	199,603	100	105	7,312
Letovice – Skalice nad Svitavou	198,932	194,861	100	105	4,071
Skalice nad Svitavou – Rájec-Jestřebí	190,469	186,564	120	125	3,905
Skalice nad Svitavou – Rájec-Jestřebí – Blansko	186,564	182,655	120	140	3,909
Rájec-Jestřebí – Blansko	182,531	180,576	120	125	1,955
Blansko	180,576	178,470	100	105	2,106

* Údaje v km/h

CO JSOU RYCHLOSTNÍKY A JAK SE ČLENÍ

Rychlostník – nepřenosné návěstidlo, které návěstí traťovou rychlost od tohoto návěstidla pro všechny typy železničních vozidel.

Rychlostník N – nepřenosné návěstidlo, které návěstí traťovou rychlost pro vozidla normální skupiny přechodnosti, což znamená prakticky pro všechny čtyřnápravové vozy a lokomotivy, vyjma například šestinápravových lokomotiv a dalších přesně určených vozidel.

Horní rychlostníky – při umístění dvou rychlostníků N nad sebou ten horní určuje maximální traťovou rychlost pro přesně stanovená vozidla (viz níže), která splňují svými konstrukčními vlastnostmi, zejména pak vypružením, podmínky pro průjezd oblouky s vyšším odstředivým zrychlením.

Rychlosti návěstěné horními rychlostníky jsou zpravidla o 5–10 km/h, výjimečně až o 20 km/h, vyšší než hodnoty dovolené spodním rychlostníkem N. Horní rychlostníky budou zřejmě moci využívat také nové motorové jednotky Regio-Shuttle RS1 a PESA RegioShark.

Odbor kolejových vozidel Generálního ředitelství Českých drah současně požádal Výzkumný ústav kolejových

vozidel o prověření možnosti jízdy motorových vozů z 90. let řad 842 a 843 na horní rychlostníky.

Nyní se horní rychlostníky týkají následujících vozidel:

1. Hnací vozidla řad 150.2, 151, 162, 163, 180 DB, 263, 350, 362, 363, 371, 372, 471 a 680, 840, 841, ale také Taurusy ÖBB 1116 a ÖBB 1216, včetně Pendolina řady 680, pokud má v poruše naklápění.
2. Osobní vozy s kotoučovou brzdou.
3. Vozy pro přepravu osobních automobilů řady DDm 915.

Rychlostník NS – nepřenosné návěstidlo, které návěstí traťovou rychlost pro vozidla s naklápěcími skříněmi (jednotka řady 680 – Pendolino).

Z MINULOSTI... Historie rakouské železnice vlastně začala ve stejný okamžik jako v českých a moravských zemích. Však jsme byli až do podzimu 1918 součástí jednoho státního útvaru.

...DO DNEŠNÍCH ČASŮ. Vozidlový park i stav infrastruktury je v Rakousku dnes samozřejmě na vyšší úrovni než v Česku. Brzy se dočkáme i nového hlavního nádraží ve Vídni.

FOTO **MARTIN HARÁK (3x)**

Rakouská železnice ušla za 175 let velký kus cesty

Od jízdy prvního parního vlaku na území dnešního Rakouska uplynulo už 175 let. Za tu dobu se železnice u našeho jižního souseda mohutně rozrostla. I po ztrátě velmocenského postavení a dvou světových válkách se stále může chlubit moderní infrastrukturou a špičkovými vlaky.

První dopravní prostředek na kolejích Rakouska představovala koněspřežná železnice z Českých Budějovic do Lince, která zahájila svůj provoz v roce 1832. Vlastní čas parní železnice v Rakousku však přišel o pět let později zkušební jízdou s lokomotivou Austria. Ta vyjela poprvé 13. listopadu 1837 mezi stanicemi Floridsdorf a Deutsch Wagram ležícími na budoucí Severní dráze císaře Ferdinanda. O šest dní později se na trati rozjel oficiální vlak o osmi vozech se 164 pozvanými hosty a v roce 1838 byla zahájena pravidelná osobní doprava.

Z Vídně do Haliče

Podnět k výstavbě dráhy podal profesor Polytechnického institutu ve Vídni Franz Xaver Riedl, který měl již zkušenosti z hornictví. Riedl navrhl celou trať z Vídně až do Bochnie nacházející se na dnešním polském území nedaleko Krakova. Výstavbu financoval především Salomon Mayer, svobodný pán z Rothschildů. Po nástupu císaře Ferdinanda I. na trůn obdržel bankovní dům Rothschild výhradní právo k výstavbě celé, 455 km dlouhé tratě z Vídně do Bochnie s odbočkami do Brna, Olomouce, Opavy a Bialsko-Białe. Privilegium pak bylo v roce 1836 postoupeno na nově založenou k. k. Severní dráhu císaře Ferdinanda. Ta začala v roce 1837 s výstavbou úseku Vídeň – Břeclav s odbočkou do Brna.

Cestujících už je tisíckrát více

Poté zachvátil rakouskou monarchii železniční boom. Vznikaly nové tratě a společnosti, různé soukromé železnice, a až první světová válka ostře přerušila dynamický vývoj. V roce 1840 železnice začínala s 220 tisíci přepravenými cestujícími, v roce 1900 se přepravilo již přes 15 milionů cestujících. Objem přepraveného zboží pak vzrostl z 30 tisíc tun v roce 1840 na 15,38 milionu tun v roce 1900. V roce 2010 obhospodařovaly Rakouské spolkové dráhy (ÖBB) už 5 241 kilometrů tratí na standardním rozchodu 1 435 mm, zaměstnávaly více než 46 tisíc zaměstnanců, a to včetně těch, kteří jsou zaměstnáni v odkoupené maďarské firmě MÁV Cargo, a přepravily 206 milionů cestujících a 120 milionů tun zboží.

DŮLEŽITÉ MILNÍKY

13. LISTOPAD 1837
První parní vlak na trati Floridsdorf – – Deutsch Wagram.

17. ČERVENEC 1854
Otevřen úsek přes Semmering – trať je považována za první horskou železnici v Evropě.

1878
Rakousko-Uhersko obsazuje Bosnu a Hercegovinu, kde jsou budovány železniční tratě o rozchodu 760 mm – – počátek tradice úzkokolejek.

1884
Hospodářské problémy soukromých železnic vedou k založení Císařsko-královských státních drah (kkStB), které do roku 1908 převezmou téměř všechny soukromé železnice.

1900
Počátek elektrizace.

1953
Rok ve znamení nového označování řad lokomotiv – čísla z období Říšských drah jsou ponechána (ale bez písmen), parní lokomotivy mají dvoj- a třímístná čísla, moderní lokomotivy čtyřmístná čísla.

PROSINEC 1976
Ukončení parního provozu vyjma úzkorozchodných a ozubnicových tratí.

2003
ÖBB se stávají holdingem s pěti akciovými společnostmi, začíná výstavba nového hlavního nádraží ve Vídni.

Parní provoz v prvních letech 20. století. FOTO **ARCHIV ROMANA JESCHKEHO**

Páteří zůstávají Jižní a Západní dráha

Druhým nejdůležitějším železničním spojením v Rakousku je takzvaná Jižní dráha (Südbahn) vedoucí z Vídně do Klagenfurtu a Villachu s odbočkou z Bruck an der Mur do Grazu, který používá český ekvivalent Štýrský Hradec. Trasa, vedoucí částečně horským reliéfem přes Semmering, byla zprovozňována postupně od roku 1841, kdy byl otevřen úsek z vídeňského jižního nádraží do Mödlingu. Poslední část z Klagenfurtu do Villachu byla zprovozněna do roku 1864.

Současná nejdůležitější rakouská železniční trasa, takzvaná Západní dráha (Westbahn) z Vídně přes Salcburk a Innsbruck do Bregenzu, vede napříč celou zemí z východu na západ. Tato stěžejní trať byla budována postupně v 19. století. První úsek z Vídně do Lince byl uveden do provozu v roce 1858 a jako poslední se otevřela horská trať z Innsbrucku přes Arlberg a dále do Bregenzu v roce 1884. Celková délka této významné železniční spojnice je 780 kilometrů.

Úzkokolejky už jen soukromé

Železnice v Rakousku – to nejsou jen tratě standardního rozchodu, ale také úzkorozchodné trasy v převážné míře stavěné na rozchodu 760 nebo 1 000 mm. Úzkokolejky se v 19. století budovaly převážně proto, aby byla napojena území bez železnice na síť standardního rozchodu. Tím se podpořil rozvoj průmyslu v kraji a současně se výrobky mohly dostat rychleji do světa. Úzkokolejky prožívaly své lepší i horší časy a ještě v roce 1971 Rakouské spolkové dráhy provozovaly 496 kilometrů tratí na úzkém rozchodu. V roce 2010 ale ÖBB prodaly poslední úzkokolejné dráhy, takže v současnosti jsou všechny již v soukromém vlastnictví.

STANISLAV HÁJEK

Šachový vlak opět projel střední Evropou

V pátek 12. října vyjel z pražského hlavního nádraží vlak, v němž hrát šachy bylo pro pasažéry skoro povinností. Zatímco loni v říjnu putovali milovníci šachového sportu vlakem vůbec poprvé z Prahy přes Vídeň, Budapešť, Bratislavu a Krakov, letos se rošády na kolejích odehrály na trase Praha – – Drážďany – Wrocław (Vratislav) – Piešťany – Vídeň – Praha. Druhého ročníku jedinečného šachového turnaje v jedoucím vlaku se letos zúčastnilo okolo padesátky hráčů, mezi nimi i legendární slovenský velmistr Ján Plachetka, česká šachová reprezentantka Kristýna Havlíková nebo Václav Klaus mladší, ředitel libeňského gymnázia PORG.

Cesta do (nejen) historie

Trasa Šachového vlaku, který je společným projektem Pražské šachové společnosti a Českých drah za podpory Poštovní spořitelny ERA, vedla podobně jako v loňském roce po evropských městech, která se nějakým způsobem zapsala do šachové historie. Drážďany hostily před čtyřmi lety šachovou olympiádu, ve Wrocławi žil geniální šachista Adolf Anderssen – nejlepší hráč 60. a 70. let 19. století. Slovenské lázeňské město Piešťany letos slaví výročí 90 a 100 let od dvou významných mezinárodních turnajů v šachu a Vídeň je dodnes nazývána hlavním městem šachu v bývalé habsburské monarchii.

Cestující začali hrát šachy ihned po výjezdu z Prahy. FOTO **AUTOR**

Úspěch první cesty Šachového vlaku v roce 2011 přilákal hráče doslova z celého světa. „O loňské premiérové cestě nadšeně referovali nejen novináři ze zemí, kudy vlak projížděl, ale také jejich kolegové z Ruska, USA či Indie. Letos speciálně kvůli Šachovému vlaku přicestovali hráči z USA, Finska nebo dokonce Číny," říká Pavel Matocha, předseda Pražské šachové společnosti, která cestu vlakem organizovala.

Oklikou kvůli hrací době

Vlak plný šachistů vzbuzoval zájem nejen svým určením, ale stal se magnetem také pro železniční fanoušky. Osmivozovou soupravu, polepenou motivy šachu, vyvezla z Prahy lokomotiva 151.014, která se tak zcela netradičně ocitla v Děčíně. Tam štafetu převzal stroj 372.014 ČD Cargo, aby hráče a jejich doprovod převezl přes styk české a německé napěťové soustavy do Drážďan. Stejně jako loni se partie odehrály v salonních vozech Českých drah, ale duely se uskutečnily i v klasických oddílech modernizovaných Ypsilonů. Železniční zajímavostí byla také trasa po pražském uzlu, která z hlavního nádraží nevedla překvapivě tzv. Novým spojením do Holešovic, ale objížděla Prahu přes Vršovice, Malešice a Libeň. Důvod byl více než prozaický. První kolo turnaje by hráči při jízdě nejkratší cestou do Drážďan zkrátka nestačili dohrát. **VÁCLAV RUBEŠ**

KRÁTCE

SLOVENSKO

Od prosince končí vlaky na šesti tratích

Ministerstvo dopravy objednalo pro příští jízdní řád 30,3 milionu vlakokilometrů při dotaci 205 milionů eur. Tam, kde je o cestování vlaky zájem, budou jezdit spoje i každou půlhodinu ve špičce. Naopak na tratích, kde je cestujících nejméně, se vlaky mají zrušit. Na šesti vedlejších, málo vytížených tratích tak od 9. prosince 2012 skončí osobní železniční doprava. Úkolem politiků je zavést aspoň v částečném rozsahu do těchto oblastí autobusy.

POLSKO

Třikrát modernizace lokomotiv pro cargo

Nákladní dopravce PKP Cargo uzavřel tři nové kontrakty na modernizaci 130 motorových lokomotiv v hodnotě téměř 400 milionů zlotých se společnostmi NEWAG Nowy Sacz a PESA Bydgoszcz. Největší ze smluv je na modernizaci 100 lokomotiv řady SM42 v podniku NEWAG v hodnotě téměř 314 milionu zlotých. Při modernizaci dostanou stroje nový motor Caterpillar CAT27. Dvě smlouvy se společností PESA zahrnují modernizaci 26 lokomotiv řady ST44 v hodnotě 81 milionů zlotých a čtyř lokomotiv řady SM42 na dvouagregátové v hodnotě 12,5 milionu zlotých.

EVROPSKÁ UNIE

Dvě třetiny lidí chtějí víc konkurence na dráze

Podle Eurobarometru podporuje 71 procent občanů EU vyšší konkurenci na národních i regionálních železnicích. Podle průzkumu je méně než polovina Evropanů (46 procent) spokojená s jejich železničním systémem. Míra spokojenosti se výrazně liší – od 18 procent v Bulharsku po 67 procent ve Finsku. Spokojenost cestujících je obecně mnohem nižší v zemích střední a jihovýchodní Evropy. Eurobarometr je útvarem Evropské komise pro průzkumy a analýzy.

NĚMECKO

Když se spojí Deutsche Bahn a Google

Výsledkem spolupráce německé společnosti Deutsche Bahn a amerického Googlu je aplikace, která umožňuje zobrazení geografických map s možností vizualizace železničních tras včetně jízdních řádů. Cílem této aplikace je vytvoření integrované mapy se všemi druhy dopravních prostředků. Aplikace umožní vybrat potřebnou železniční trasu a přesměrování na oficiální webové stránky Deutsche Bahn, kde je přímo možné zakoupit jízdenky bez nutnosti nového výběru destinace.

FRANCIE

Vlakotramvaj z Lyonu jede každou půlhodinu

Na konci září zahájila francouzská společnost SNCF smíšený provoz tramvaj-vlak mezi stanicemi Lyon Saint-Paul a Sain-Bel. V pracovních dnech je spojení každých 30 minut a ve špičce dokonce 15 minut na trati mezi Lyonem a L'Arbresle. Očekává se, že se provoz ze současné úrovně zdvojnásobí na 13 200 cestujících za den. Je to první ze tří tras ze stanice Lyon Saint-Paul, které budou při obsluze západních předměstí města změněny na tento smíšený provoz. Celkové náklady nutné pro úpravu infrastruktury se odhadují na 150,2 milionu eur.

KAZACHSTÁN

První stroj z miliardové série je na světě

Dne 2. října představilo konsorcium vedené francouzskou firmou Alstom v Belfortu první ze 200 dvojčitých nákladních lokomotiv KZ8A, které budou dodávány státním železnicím KTZ v Kazachstánu. Podle kontraktu v hodnotě 1,3 miliardy eur, který byl podepsán v březnu 2011, bude společný podnik EKZ složený z firmy Alstom Transport (50 procent), Transmashholding (25 procent) a KTZ (25 procent) montovat předsériovou skupinu deseti lokomotiv v Belfortu.

(gak, PešŤ, mez, acri)

Jak první parní lokomotivy zdolávaly pražské hradby

Je přirozené, že Praha jako největší město zemí Koruny české potřebovala ve druhé polovině 19. století ke svému rozvoji železnici. První vlaky postupně přijížděly do středu Čech z různých směrů, vždy však narážely na bariéru tvořenou městskými hradbami. Těsně před jejich zbouráním slavila železnice vítězství vybudováním Pražské spojovací dráhy.

Praha byla až do poloviny 70. let 19. století obehnána středověkými hradbami. Ty už dávno neplnily vojenskou funkci, spíše se používaly pro vnitrostátní policejní kontrolu, navíc omezovaly aglomeraci v přirozeném růstu, protože bohatí měšťané tu chtěli stavět domy nebo zase budovat parky. Navzdory tomu se hradební brány každou noc pečlivě hlídaly, čemuž se musela přizpůsobit samozřejmě i doprava zboží a osob. S hradbami se muselo počítat i při výstavbě železnice.

Strategický význam vinohradského tunelu

První trať, která překonala pražské opevnění a dostala se na území hlavního města Čech, vedla od Kolína. Stalo se tak již v roce 1845. Průlom v hradbách byl tady nahrazen vraty a ta se na noc skutečně zavírala. Další trať, která směřovala na Prahu, byla ta od Berouna, kterou zprovoznila Česká západní dráha v roce 1862. Její koleje ovšem končily ještě před hradbami – na Smíchově, kam od roku 1872 jezdily i vlaky od Hostivice a o rok později i od Slaného a posléze i od Hostivice do Dejvic/Bubenče. Za pozornost ovšem stojí výstavba tratě od Benešova, protože ta se dostala na dnešní hlavní nádraží tunelem pod tehdy ne zcela zastavěnými Královskými Vinohrady.

> První trať, která překonala pražské opevnění a dostala se na území hlavního města Čech, vedla od Kolína.

Vinohradský tunel byl důležitým článkem tzv. Pražské spojovací dráhy, která právě před 140 lety propojila tehdejší smíchovské nádraží České západní dráhy a Buštěhradské dráhy s nádražím Dráhy císaře Františka Josefa. Za tunelem na této nové krátké trati, postavené podle projektu Jana Šebka podnikatelstvím bratří Kleinů a Vojtěcha Lanny, projížděly vlaky přírodním údolím Botiče, dále skrze hradby mezi Karlovem a Vyšehradem a před smíchovským nádražím vjely na již druhý pražský železniční most přes Vltavu. Byl to železný most, ovšem zcela jiný než ten dnešní. Tehdy měl pět lichoběžníkových polí o rozpětí 58 metrů a vyrobila ho v roce 1871 firma Harkort z Duisburgu podle návrhu inženýra Köstlina. Je zajímavé, že toto dílo zprvu nesloužilo osobní dopravě. Do 1. října 1888 se po spojovací dráze proháněly pouze vlaky nákladní.

Z malebné přírody už mnoho nezbylo

Pozorný cestující, který dnes projíždí v klimatizovaném CityElefantu Pražskou spojovací dráhu, může stále ještě zahlédnout zbytky městských hradeb v údolí Botiče. Krajina se ovšem za 140 let změnila téměř k nepoznání. Z liduprázdné přírody dnes na nás hledí čtvrť Nusle rozdělená mezi druhý a čtvrtý pražský obvod. Zmizelo klidné údolí na hranici tehdejší Prahy, do dnešních dnů zmizel i původní železný železniční most přes Vltavu, zcela se změnil vinohradský tunel i to hlavní a smíchovské nádraží. A tak vlastně pouze zbytky kdysi nenáviděných hradeb pod Vyšehradem a pod Karlovem nejlépe připomínají atmosféru doby, kdy tu jezdily první parní lokomotivy. **JAN DVOŘÁK**

FOTO ARCHIV AUTORA

VYŠEHRADSKÁ STRÁŇ TEHDY A DNES

Na akvarelu Vincence Morstadta (kolem roku 1873) je z vyšehradské stráně zachycen parní nákladní vlak jedoucí z Prahy na Smíchov údolím Botiče. V pozadí je vidět kostel svatého Apolináře, Zemská porodnice a chrám na Karlově. Vlevo od hradeb je Albertov, vpravo park Folimanka.

FOTO AUTOR

Píše se rok 2012 a my se opět díváme do údolí Botiče. Na snímku jede osobní vlak na Smíchov a dál do Berouna na spojovací dráze po 140 letech železničního provozu. Vyšehradský svah už obrostl stromy, proto nebylo možné fotografovat úplně ze stejného místa, odkud maloval pan Morstadt. I tak je možné zjistit, že některé historické stavby vydržely do 21. století. Mnohé další ovšem přibyly, například Žižkovská věž, budovy vysokých škol na Albertově a nepřehlédnutelný Nuselský most.

INZERCE

ČD Travel Člen Skupiny ČD

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

Česká republika

Hodonín – hotel Panon ***

PODZIMNÍ SLEVA – 1. 10.–20. 12. 2012. Cena: 470 Kč osoba/noc s polopenzí

AKCE: 11. 11. 2012 – ŽEHNÁNÍ SVATOMARTINSKÉHO VÍNA – od 14 hod. v areálu sklepů Jarošek v Mutěnicích.

AKCE: 30. 11.–2. 12. 2012 – BITVA U SLAVKOVA – v sobotu od 14 hod. ukázka bitvy pod kopcem Santon, večer od 19.30 dobová vojenská přehlídka s ohňostrojem.

Česká republika

Lázně Libverda – hotel Nový Dům nebo hotel INN (podle volné kapacity)

AKČNÍ NABÍDKA platí do 31. 10. 2012.

Cena 6 900 Kč/2 osoby/pobyt, ubytování ve dvoulůžkovém pokoji s příslušenstvím na 5 nocí.

Cena zahrnuje: 5x polopenzi, 5 procedur (2x oxygenoterapii, 1x aromakoupel, 1x masáž, 1x tepelný obklad). BONUS: 5 léčebných procedur à la carte/osoba.

Česká republika

Krkonoše, Dolní Mísečky, hotel Idol ***

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

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

Slovensko

Veľký Meder – penzion Rozálie/vila Anna

VÝHODNÁ NABÍDKA: VITAL POBYT 1. 11.–21. 12. 2012

Cena: 2 270 Kč/osoba/pobyt

Cena zahrnuje: 3 noci, 3x snídani, vstupenky na termální koupaliště.

(1. den 4hodinový vstup, 2.–3. den celodenní vstupenka s jedním přerušením denně, 2hodinový vstup do hotelu Orchidea Wellness, láhev vína na pokoji.

Maďarsko

Mosonmagyaróvár – hotel Thermal *** (30 km od Bratislavy)

SILVESTR V TERMÁLECH 28. 12.–2. 1. 2013

Cena: 7 500 Kč/osoba/pobyt

Cena zahrnuje: 3 noci s polopenzí, uvítací drink, 1x silvestrovskou večeři + galavečer s živou hudbou, půlnoční bufet, 2x celodenní vstup do lázní, volný vstup do sauny a whirlpool, parkování zdarma.

Dárek: 30 min. na Jade (masážní postel) a 45 min. v solné jeskyni.

Maďarsko

Bükfürdö – hotel Corvus ***

SILVESTR 29. 12.–2. 1. 2013

Cena: 5 990 Kč/6 990 Kč/osoba/pobyt

Cena zahrnuje: 3/4 noci s polopenzí, 1x silvestrovskou večeři + galavečer s živou hudbou, půlnoční bufet, volný vstup do sauny a whirlpool, parkování a wi-fi zdarma.

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

Párek nebo svíčkovou?

Stevardi v Pendolinu je donesou

Nastupoval jsem do vlaku Pendolino něco po desáté dopoledne. Dostal jsem chuť na malou snídani, a tak jsem se přesunul do bistrovozu. Tam již obsluhovali stevardi společnosti JLV Patrik Barták a Eva Hermanová. Na rozdíl ode mne pracovali už od půl šesté ráno, kdy jednotka vyjela z Ostravy. Navíc bylo pondělí, takže počet cestujících, tedy i strávníků, výrazně převyšoval průměr.

OBSLUHA S ÚSMĚVEM. Stevardi Patrik Barták a Eva Hermanová obsluhují zákazníky od brzkého rána. FOTO **AUTOR (3x)**

Každý, kdo pravidelně cestuje Pendolinem, je musí znát. Stevardi v bistrovoze přinášejí hladovým pasažérům nejenom občerstvení včetně nápojů, ale tak trochu i kus dobré nálady. Úsměv na tváři je vlastně jejich pracovním nástrojem. Málokdo z těch, kterým přinesou snídani nebo oběd, si uvědomí, jak namáhavá je někdy jejich práce.

Na ranní směnu vstávají ve dvě hodiny

„Na Pendolino, které odjíždí ve 4.32 z Bohumína, musím vstávat ve dvě hodiny ráno. Na tento spoj, který je o hodinu pozdější, ve tři ráno," říká Patrik Barták, stevard společnosti JLV, který, ač rodák z Mostu, do Bohumína dojíždí z Karviné. „Kruté to pro mě bylo hlavně ze začátku, na druhou stranu jsem brzy doma," dodává. Jeho kolegyni Evě Hermanové trvá dojíždění z Havířova 20 minut autem, tedy přesně tolik, kolik potřebuje na probuzení, umytí a nalíčení. „Nepříjemná je směna, při které musím přespat v Praze a pak vstávat ve tři ráno. Když někdy přijedu v poledne zpátky do Ostravy, mám chuť si zdřímnout. Ale dneska ne, pěkně to utíká a už se těším za svým devítiletým synem na hokejový trénink a na večerní cvičení," vypráví půvabná stevardka Eva.

Do soupravy přistupují lidé a oba stevardi pokračují v rituálu svých povinností. Patrik je za barem a vykonává funkci vedoucího směny. Eva obsluhuje s pojízdným minibarem. Také roznáší noviny a vodu, což je novinka – tento úkol stevardi a stevardky převzali od vlakových čet Českých drah RCVD Ostrava. Patrik po objednávce odnáší zákaznici až na stolek u jejího místa vonící vaječnou omeletu s pitím a Eva dodává, že nejvíce na odbyt jdou při snídani párečky.

Populární jsou těstoviny a řízek

Bufetový oddíl jednotky 680, který se dokonce dostal i do bondovky Casino Royal, nabízí menu v rámci konceptu nazvaného Nová gastronomie. Eva i Patrik se shodují, že nejlepší je prý svíčková. Mezi cestujícími se těší popularitě také těstoviny nebo řízek se salátem, tortilly a sendviče. V Pendolinu vám také natočí malé pivo, a to za 29 korun.

> **Na Pendolino, které odjíždí ve 4.32 z Bohumína, musím vstávat ve dvě hodiny ráno. Na tento spoj, který je o hodinu pozdější, ve tři ráno. Kruté to pro mě bylo hlavně ze začátku, na druhou stranu jsem brzy doma.**

Někdy jsou ale přání cestujících prapodivná. Eva Hermanová vzpomíná na jednu paní středního věku, která si přinesla vlastní jídlo v plastové krabičce a poprosila obsluhu, aby jí to ohřáli, ale ne v mikrovlnce. „I když jsem ji ujišťovala, že horkovzdušné zařízení je neškodné, ta paní se stejně naší trouby lekla a šťouchané brambory s kuřecím masem, které měla z domova, si nakonec snědla studené," směje se stevardka Eva Hermanová.

A jak je to s jazykovým vybavením? Přece jen v Pendolinech, ačkoli se jedná o vnitrozemské spoje, jezdí dost cestujících ze zahraničí. Patrik v minulosti pracoval v Německu na lůžkových a lehátkových vozech. K němčině ze školy se ještě doučil anglicky. Eva hovoří anglicky a „malinečko" německy, jak sama říká. Oba mi přiznávají, že v Pendolinu často potkávají španělsky a rusky hovořící cizince. Korejci zase podle Evy „ohýbají" anglická slůvka po svém, takže když chtějí kávu, řeknou místo „kofí" roztomile „kopí".

Bez papírování to nejde

Hosté se střídají v bufetovém voze a cesta na sever Moravy rychle ubíhá. S koncem směny naší posádky se blíží předávka služby a s ní spojená administrativa. „Provádí se účetní uzávěrka, jakási inventura, do véózetek se zapisují soupisy zboží, počáteční a konečné stavy, a po ukončení směny se udělají součty. Vyplněné listy se jednak předají další směně, jeden putuje v obálce na centrálu a také se pomocí terminálu udělá celkový výjezd," vysvětlují mi učeně oba stevardi. Zaměstnanci si mezi směnami samozřejmě vyměňují také informace o běžných provozních věcech jako lhůtách povolené spotřeby potravin. Ty jsou důležité pro takzvané zbrojíře na pražském hlavním nádraží nebo Odstavném nádraží Jih, kteří doplní čerstvé zásoby. Krátce po čtvrt na jednu přijíždí Pendolino 680.007 na ostravské hlavní nádraží. Zatímco já mám většinu pracovního dne ještě před sebou, Patrikovi a Evě právě skončil. **MARTIN NAVRÁTIL**

Mezi povinnosti stevardky Evy patří i rozvoz minibaru mezi cestující.

Na konci každé směny čeká na stevardy ještě trocha nudné administrativy.

KŘÍŽOVKA

M. Achard (1899–1974) – francouzský dramatik a scenárista: OŽENIT SE PROTO, ŽE JI MILUJEME, ... (dokončení v tajence).

POMŮCKA: YSAT	JMÉNO AUSTRAL. HERCE GIBSONA	TO DRUHÉ	CIVILISTA	OČIŠTĚNO SMETÁKEM	SCHODEK		NEOBUT	OMOTÁNA	CIRKULOVAT		DĚTSKÝ POZDRAV	HORSKÝ SKŘÍTEK	NEKOSIT		STOKA	SVĚTADÍL	POVEL K PODÁNÍ PACKY		OBYTNÝ PŘÍVĚS	PATŘÍCÍ ERIKOVI	VÝHERNÍ POUKÁZKA
MATEMATICKÝ JEDNOČLEN						POSTRANNÍ ČÁST				TITUL MUŽE				MYS (KNIŽNĚ)				SLONÍ ŠPIČÁK			
LÉKAŘSKÁ STŘÍKAČKA						ZNAČKA BARVIVA NA VAJÍČKA				AVŠAK / PAPOUŠEK				JAPONSKÁ POTÁPĚČKA / VŮNĚ				ODDĚLENÍ V NEMOCNICI			
ZÍSKÁVÁN LOVEM						ZÁSOBNÍKY NA OBILÍ / ÚŘADY (ZASTAR.)					ŠTVANEC / INDONÉSKÝ BUVOL							RUSKY RÝŽE / KLÍNY (KNIŽNĚ)			
	PULZ	ŠKRABÁK U PLUHU / OLINA					DOUPĚ / POROST STROMŮ					STÁTNÍ POKLADNA / VÝRAZ REZIGNACE					NÁTĚR / STUPEŇ V DŽUDU				NĚMECKÝ URČITÝ ČLEN
TAJENKA																					
NADŠENÍ					PŘÍBUZNÁ					NA ONO MÍSTO					LÁTKA K VYŠÍVÁNÍ						
JIHOAMERICKÁ LAMA					VÝTAŽEK Z ČERSTVÝCH LÉČIVÝCH BYLIN					MOTOROVÁ VOZIDLA					TROPICKÝ PLOD						

AUTOR **PETR HAJNIŠ**

POŠTA

Regionální Den železnice v Nymburce

Pro fajnšmekry se konal regionální Den železnice v Nymburce, a to zejména díky zdejším zaměstnancům DPOV. V bývalém areálu depa v Nymburce (dnes Provozní středisko oprav DPOV) se představily naleštěné lokomotivy před rotundou: T499.0002, T458.1190, T478.1010, T435.0145, T669.0001 a další. U točny jsme se mohli přesvědčit o zručnosti jeřábníka kolejového jeřábu EDK 300, který přesouval podvozky Pendolina s maximální přesností. Areálem DPOV se projížděl motorový vůz M 240. Před každou jízdou se otočil na točně, což vzbudilo velký zájem fotografů. Po zastavení motoru na seřaďovacím nádraží u stavědla 5, se cestující dozvěděli o historii i současnosti „ranžíru". Signalista SŽDC ochotně zodpovídal dotazy návštěvníků. Prezentační jízda pokračovala okolo budovy soustruhu, kde se opravují dvojkolí hnacích vozidel – včetně Pendolina i francouzského Alstomu.

Sdružení modelářů z Plzně se prezentovalo modelovým kolejištěm ve vyřazeném služebním voze. Partnerem této akce byl také Postřižinský pivovar, který zajistil občerstvení. Z areálu DPOV byly vypraveny tři páry vlaků přes nymburské hlavní nádraží a stanici Nymburk město do pivovaru. Vlak byl tažený lokomotivou řady 720. Součástí programu byla také expozice Z dějin železnice v Polabském muzeu v Nymburce. Diváků přišlo více než dost. Oslava železničářů v Nymburce se letos opravdu vydařila. **JOSEF LEMBERK**

Vrbasovo muzeum k výročí Vlárské tratě

Dne 10. října uplynulo 125 let od zahájení provozu na železniční trati Brno – Kyjov. K tomuto výročí připravilo Vrbasovo muzeum a město Ždánice výstavu železničních exponátů, písemností, uniforem a železničních modelů. Průvodní text na výstavě pojednává o zajímavé historii této tratě, které se po jejím dokončení v celé trase Brno – Vlárský průsmyk – Trenčianská Teplá v roce 1888 začalo říkat Vlárská trať. Po vzniku Československa se z ní stala trať hlavní, po jeho rozpadu před dvaceti lety opět vedlejší. Výstavu můžete navštívit ještě do konce října, v úterý až pátek od 10 do 16 hodin, v neděli od 13 do 17 hodin. **LIBOR KONEČNÝ**

Vyzkoušel jsem wi-fi síť při jízdě v SuperCity

Ke konci srpna jsem otestoval Pendolino do Františkových Lázní a mohl jsem tím pádem otestovat i wi-fi. Speciálně jsme to zkoušel v hornaté části tratě mezi Plzní a Chebem a vše bylo v pohodě. Škoda že jsem nevěděl o přenosu z kamery od strojvedoucího. To bych si pošmákl. Nebude to někdy někde natočeno a vystaveno na internetu? Koridor mezi Plzní a Chebem je velmi pěkná trať. Jen bych k tomu měl technické připomínky. Přišlo mi divné, jakým způsobem jsou vysílače v jednotlivých vozech „naladěny" na jednotlivé wi-fi kanály, šlo by to podle mě i jinak, aby se vysílače v jednotlivých vozech méně ovlivňovaly. Pokud je to z toho důvodu, že je signál přenášen mezi jednotlivými vozy, tak si myslím, že to snižuje robustnost celého řešení. Propojení vysílačů kabelem určitě nemohl být zase takový problém. Pokud bude na palubě provozován uváděný zábavní systém, tak bych se bál, že při intenzivnějším využívání cestujícími to z důvodu vzájemného rušení nebude moc dobře fungovat. A ještě mám spíš administrativní připomínku. Proč dáváte do názvu wi-fi sítě text wi-fi. Co mám ponětí, tak se názvy wi-fi sítí v různých zařízeních objevují samostatně, a proto se nemíchají s jinými názvy. Já bych zvolil něco ve stylu PendolinoNet, případně jen Ceskedrahy/CDnet nebo prostě jen CD. **HONZA VÁCLAVÍK**

Dostupné pouze v tištěné podobě

12 ZA POZNÁNÍM

Výprava do hispánského světa nám ukázala ráj rychlovlaků

NASEDAT. Španělsko patří v rámci Evropy mezi špičku u vysokorychlostních spojů. Po Rusku je to nejrozsáhlejší země na kontinentu a obyčejnými vlaky by jízda trvala neprakticky dlouho. FOTO AUTOR (2x)

Začátkem června mi vedoucí naznačila, že bych měl více čerpat letošní dovolenou. Dlouho jsem se nerozmýšlel a vybral si Španělsko a Portugalsko. Téměř celou cestu jsem absolvoval vlakem. Jenže při prvním větším zpoždění jsem ztratil připoj a plán se mi zhroutil. Díky improvizaci jsem ale Pyrenejský poloostrov přece jen poznal zblízka, i když ne na všech místech, jak jsem původně chtěl.

V nedělním spánku kolem druhé hodiny v noci mě probudil světlo a hlomot. Starší spolucestující rozsvítil velké stropní světlo a velmi aktivně hledá v zavazadlech hustě bonbony a cukrlátky. Teprve po pár minutách zabírají moje dřívější protesty. Děvče pak klimbá až do rána. Před devátou přijíždíme na madridské nádraží Chamartín. Po tím rozsáhlý park španělských lokomotiv i moderní jednotky prozrazují, že společnost RENFE momentálně patří v Evropě mezi špičku ve vysokorychlostní železniční dopravě. Totéž se vlastně dá říci o portugalských drahách.

Madrid mě překvapil nádražní halou se želvami

Vstupuji do příjemně vyhřátých a čistých nádražních hal. S dáškem se dozvídám, že zde není v provozu úschovna zavazadel. Před budovou parkují místní bílé taxíky – všechno škodovky! V pár kilometrů vzdálené stanici Atocha ukládám batoh do funkční úschovny a pohlížím si exotický vyhlížející zastřešu v příjezdové hale: prosvic plný zelenů, škvrkýpáu kolatých palem a dalších vysokých stromů, pod nimi jezírka s rybami, lehvami a vodními rostlinami. Na přednádražní jsou kde, kdem nichlavičky k posezení, stánky a restaurace.

Jen pár set metrů od nádraží se nachází světoznámá galerie Paseo del Prado. Pomalu se procházím po úzkých bulvárech a ocelových náměstích s mahagonovými lavičkami a pomníky. Je dost horko, proto se ověšuji z fotáčky s pitnou vodou. Každých sto metrů se nachází jedna. Přestřelím si také jednu z ikon Madridu, stadion Santiago Bernabéu, sídlo Bílého baletu – slavného Realu. Tento jeden z největších a nejslavnějších fotbalových stánků světa leží po pravé straně vedle náměstí De Lima. Ta by se však měla jmenovat Topolinkovo, protože v jeho středu je mohutná bronzová socha Slováka Ladislava Kubaly.

V portugalských ulicích najdete nespočet hospůdek a restaurací.

náměstí De Lima v Madridu se chlubí skutečně zvláštní dominantou.

> Rychlost stoupá přes 250 km/h, projíždíme mnoha dlouhými tunely, hlubokými zářezy či estakádami přes rozsáhlá údolí.

Před barcelonským stadionem mají sochu Slováka Ladislava Kubaly.

Snack
SLEVA 20%
www.pontpuz

chodníčcích kaštany a hospůdky pod stříškami proti zdejšímu slunci. Mamě však shledám na nepěkné uličkách jaký všechd operativní. Až konečně v malé cukrárně dostanu velice dobré solené dalamánky.

A rychle do Barcelony

Zbylo-bílým autobusem přejíždím přes impozantní visutý most kolem již nepotřebné odnože na dálnici do Španělska. Po necelé hodině jízdy, za kterou jsem zaplatil 15 eur (za necelých 50 km to už není málo), vystupuji ve městě Huelva. Ulice jsou plné zelené palem a tropických stromů. Za čtvrt hodiny chůze jsem na železničním nádraží. Nastupuji do elegantní elektrické jednotky do Sevilly. V zapadajícím slunci působí monumentální budova zvýšeného nádraží impozantně. V chladku restaurace si jdu zajistit rezervačního zřízek na vlak do Barcelony přes Valencii. Jenže spoj, který jedeš jednou denně, je vypadanýl! Přes

Madridská stanice Atocha zaujala pohledem palmami s vnitřní živočichy.

Na španělsku síť rychlostních tratí mění Španělsku a Portugalsku závidět.

vlaku na trati. Rychlost je téměř stále konstantní, jen občas klesne pod 200, těžkovka půjde kousek za Madridem, kam však nejedeme.

Město Ladislava Kubaly a Kryštofa Kolumba

Ale to jsme již v Barceloně, před hlavním vodovodem nádraží Sants stojí dlouhá řada žluto-černých taxiků a jsou to všechno zase octavie! Velké stadion Nou Camp je odpolední klidná zóna, v trávě a restauraci posedávají desítky zvědavců, někteří jdou na prohlídku tract plochy a vrbam, ale 22 eur není zas tak málo, a proto se raději vyšetřím u sochy jednoho z nejslavnějších hráčů zdejšího klubu – Ladislava Kubaly. Tento dovednostní rodák odešel v padesátých letech do ciziny a stal se jednou z fotbalových ikon Barcelony. V přístavu se rozhodnu pro poslední snímek u sloupu Kryštofa Kolumba. A vzpomínám si, jak jsem nemohl fotografovat. To je ale smála!

Vracím se na nádraží, abych si koupil jízdenku po cestu domů. Přemýšlím o své výpravě a uvědomuji si, že díky velké rychlosti Španělska jsou zde rychlovlaky slovo moderní. Bohužel mi opět by trvalo přejet zemi celý den, zaplatím zato se nepřes mnoho hodin. A věřím ze mi myšlenka, proč to pořád nejde o nás. Vlaky však může směle konkurovat nejen autobusům, ale letadlům. Jenžena pohodlné polohlíně cestování si ještě budeme muset počkat. STANISLAV TRISA

Předplaťte si čtrnáctideník Železničář na telefonu 972 233 090