# Železničář

ČÍSLO 23 | ROČNÍK XIX — ČTRNÁCTIDENÍK SKUPINY ČESKÉ DRÁHY — 22.LISTOPADU 2012 | CENA 12 KČ


**PŘEPRAVNÍ VÝKON SPOJŮ ČD**

JŘ 2012 **120,8** mil. vlkm → +2,5 JŘ 2013 **123,3** mil. vlkm

**POČET ZAVEDENÝCH VLAKŮ ČD**

JŘ 2012 **8 358** → +105 JŘ 2013 **8 463**

**PRŮMĚRNÝ POČET VLAKŮ ČD ZA DEN**

JŘ 2012 **6 791** → +15 JŘ 2013 **6 806**

FOTO VÁCLAV RUBEŠ, WUNDERMAN

# V prosinci navýšíme rozsah osobní dopravy

V neděli 9. prosince začíná platit nový jízdní řád, který bude ovlivňovat všechny spoje Českých drah až do 14. prosince příštího roku. Oproti současnosti nasadí národní železniční dopravce o 105 vlaků více, v průměru za den o 15 vlaků více. Rozsah dálkové i regionální dopravy zajišťované Českými drahami se ve vyjádření ve vlakokilometrech navýší.

Uprostřed druhého prosincového víkendu dojde k plánované změně jízdního řádu na železnici. Pro České dráhy to konkrétně znamená, že na koleje vypraví nově v průměru 6 806 vlaků denně, což znamená oproti prosinci loňského roku nárůst o 15 spojů. Navýšení se promítne i do celkového rozsahu plánované dopravy, která má v nadcházejícím jízdním řádu činit 123,3 milionu vlakokilometrů.

V případě regionální dopravy budou České dráhy vypravovat 6 014 osobních vlaků denně (což je stejný počet jako na začátku současného jízdního řádu) a 267 spěšných vlaků (nárůst o 16 vlaků). Rozsah regionální dopravy se navýší na 82,6 milionu vlakokilometrů, přičemž v případě osobních vlaků se nepatrně sníží, zatímco u spěšných vlaků naopak zvýší. Podrobněji se změnám v regionální dopravě budeme věnovat v příštím čísle Železničáře.

**NOVÁ STRUKTURA SPOJŮ ČD***

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Osobní vlaky | 6 014 | Rychlíky | 410 | EuroNight | 7 |
| Spěšné vlaky | 267 | Expresy | 51 | EuroCity | 42 |
| | | | | SuperCity | 15 |

* Přepočteno na denní průměr.
Údaje vycházejí z porovnání dat k 9. 12. 2012 a 11. 12. 2011.

## Pendolina a D1 Expressy

Spoje SuperCity mají v tomto jízdním řádu najet podle plánu 2,1 milionu vlakokilometrů. Od začátku března se rozšíří jejich provoz do západních Čech. Do jejich cestovních časů (stejně jako do dalších spojů na trati 011) zasáhne plánovaná výluka Praha-Běchovice – Úvaly, která jim prodlouží dobu jízdy asi o 7 minut. Mezi Prahou a Brnem budou v pracovní dny jezdit tři páry D1 Expressů místo dnešních dvou. Přidaný spoj odjíždí z Prahy v 11.09 hodin a zpět z Brna vyráží ve 14.08 hodin. Cestovní doba D1 Expressů, které mezi výchozí a koncovou stanicí pro cestující nikde nezastavují, se sníží až na 2 hodiny 35 minut, takže vytvoří nejrychlejší vlakové spojení mezi dvěma největšími městy republiky. Novinku představují posilové nedělní spoje (z Brna v 15.08 a 17.08 h, z Prahy v 19.09 a 20.39 h).

Díky dokončení modernizace části třetího koridoru mezi Prahou a Plzní dojde ke zrychlení všech dálkových spojů v tomto úseku o 7 nebo 8 minut. Pro cestující na severu Moravy může být důležitá informace, že ministerstvo dopravy již neobjednalo dálkové vlaky na trati Jeseník – Krnov – Opava – Ostrava. Tato spojení budou nově zajišťovat regionální spoje.

## Obměňujeme vozidla

České dráhy také plánují nasazení kvalitnějších vozidel do provozu. Například v úseku Praha – Příbram – České Budějovice budou klasické soupravy nahrazeny modernizovanými soupravami s vozy řady 854 a přípojnými vozy Bdtn. Na tratích Ústí nad Labem – Kolín a Olomouc – Přerov – Břeclav – Brno přibydou revitalizované vozy a řídicí vozy přezdívané Sysel. Na trase Praha – Tábor – České Budějovice se objeví více lokomotiv řady 362, což umožní zvýšení rychlosti až na 140 km/h.

## K sousedům po kolejích

V mezinárodní dopravě patří mezi největší změny zavedení čtyřhodinového taktu pro vlaky z Prahy do Mnichova. Spojení mezi českým a polským hlavním městem vlakem bude o 20 minut rychlejší – vlak EC Praha zvládne tuto vzdálenost poprvé pod 8 hodin. Do Varšavy také pojedou dva nové přímé spoje – EC 106/107 (Břeclav – Varšava) a EC 130/131 (Budapešť – Varšava). Expres Silesia se změní na rychlík v úseku Bohumín – Krakov.

Denní nabídka vlaků mezi Prahou a Lincem se rozšíří o jeden spoj. Díky změně trasy vlaků EC 177 a EC 378 v úseku Brno – Vídeň přes Bratislavu vznikne po celý den základní dvouhodinový interval v relaci Praha – Brno – Bratislava – Budapešť. V této souvislosti je zaveden nový pár vlaků EC 271/270 Petrov mezi Brnem a Budapeští. Další informace se dočtete také na stránkách www.cd.cz.

**PETR HORÁLEK**

**SLOUPEK**

## Chceme udržet trend v růstu cestujících

Nový jízdní řád přinese cestujícím další zvýšení rozsahu a kvality našich služeb. Poroste jak průměrný počet vlaků za den, tak objem dálkové i regionální dopravy zajišťované spoji Českých drah. Naši zákazníci se prostřednictvím webových stránek, tiskových zpráv, ale i díky Železničáři včas dozví o všech plánovaných změnách, ze kterých bych vyzdvihl třeba rozšíření taktové dopravy do Varšavy, Vídně, Bratislavy a Budapešti, zrychlení spojení mezi Prahou a Plzní o 8 minut nebo zrychlení a rozšíření D1 Expressů.

**Miroslav Šebeňa**
výkonný ředitel pro marketing a produkty

Výraznou pozitivní změnou je jistě postupující obměna vozidlového parku. K dnešnímu dni mají České dráhy k dispozici například 81 CityElefantů nebo 27 motorových jednotek Regio-Shuttle RS1 od švýcarské firmy Stadler. Na kolejích také jezdí 5 RegioPanterů a 4 RegioSharky z polské PESY. Cestující mohou rovněž počítat se stovkami modernizovaných vozidel – Regionov, řídicích vozů Sysel nebo vozů řady 854. Další nová či modernizovaná vozidla budou v příštím roce přibývat, což se týká i dálkové dopravy.

V souvislosti s novým jízdním řádem také dojde k mírné úpravě tarifu. České dráhy mají zájem udržet trend v růstu počtu zákazníků, ale na druhé straně musí reagovat na rostoucí platby za dopravní cestu, naftu nebo elektřinu, takže zvyšují kilometrické jízdné v průměru o 2,5 procenta. Ceny aplikací na In-kartě ale zůstávají na stejné úrovni. Rovněž se nemění ceny akčních nabídek a dalších slev, které nevycházejí z kilometrického tarifu.

# Začala platit reorganizace generálního ředitelství

Od 15. listopadu 2012 funguje Generální ředitelství Českých drah v jiném organizačním uspořádání. Stalo se tak na základě rozhodnutí představenstva, které zohlednilo i názory odborů. Hlavním cílem změn je postupná příprava na přechod k holdingovému uspořádání Skupiny ČD. Nová struktura člení generální ředitelství na šest úseků výkonných ředitelů plus úsek přímo řízený generálním ředitelem.

Představenstvo jmenovalo následující výkonné ředitele: Pavla Švagra (pro personální záležitosti), Petra Vohralíka (pro ekonomiku), Miroslava Šebeňu (pro marketing a produkty) a Romana Bočka (pro správu majetku). Miroslav Šebeňa byl pověřen řízením úseku pro strategii a obchod a František Bureš řízením úseku pro provoz a techniku. Více se dozvíte z organizačního řádu Generálního ředitelství ČD, který je na intranetu. **(hop)**

# Získali jsme první místo v soutěži FSA

Na začátku listopadu se Odboru centrálního nákupu a logistiky Generálního ředitelství Českých drah podařilo dosáhnout zcela mimořádného úspěchu, když v soutěži Fair Sourcing Awards (FSA) získal pro České dráhy první místo. Soutěž FSA vyhlašuje jednou ročně APUEN – Asociace poskytovatelů a uživatelů elektronických nástrojů pro výběrová řízení a elektronické aukce. Děje se tak u příležitosti mezinárodní konference eBF (dříve e-biz fórum), což je největší mezinárodní konference v centrální Evropě zaměřená na sdílení zkušeností ve využívání e-aukcí a dalších e-nástrojů.

Lenka Zohnová z Českých drah přejímá na pódiu cenu za první místo. FOTO FSA

Ceny FSA uděluje odborná porota jako uznání úspěchů, kterých dosáhly komerční firmy a státní organizace v průběhu realizace elektronického způsobu nakupování. V případě Českých drah ocenila odborná porota především snahu o zvýšení transparentnosti zadávání veřejných zakázek a výslednou ekonomickou efektivitu e-aukcí.

→ Pokračování na straně 3


**Národní fotbalový tým jel Pendolinem**
Česká reprezentace využila naše služby pro cestu z Prahy do Olomouce na zápas se Slováky.
STRANA 2

**Naše Peršingy vozí v Polsku osobní vlaky**
Na čtyři roky jsme pronajali do zahraničí deset lokomotiv řady 163 pro regionální spoje.
STRANA 8

**Trojice zaměstnanců, která se nelekla ohně**
Po střetu s uvízlým autem vyvedli pracovníci ČD cestující z hořícího vlaku do bezpečí.
STRANA 11

**Problematická místa na tratích – přejezdy**
Kvůli úrovňovému křížení železnice a silnice přicházejí lidé o životy a vlaky o rychlost.
VNITŘNÍ DVOUSTRANA 6–7

PRO VÁS

## Železničáři a přátelé v nočních spojích

Odbor produktů a cenotvorby pro vás ve spolupráci se společností DB AutoZug GmbH připravil nabídku „Železničáři a přátelé“. Máte zájem vyzkoušet noční vlaky vyšší kvality EuroNight (CityNightLine) z Prahy přes Německo do Amsterodamu, Curychu a Kodaně? Jste držitelem In-karty s aplikací železniční průkazka nebo služebního průkazu JLV? Pokud na tyto otázky odpovídáte ano, pak máte možnost využít výrazně zvýhodněného jízdného včetně rezervačních příplatků (lehátko, lůžko) na výše uvedené vlaky. A pokud znáte přátele či známé, kteří nevlastní In-kartu s aplikací železniční průkazka a přesto by chtěli jet za výhodnou cenu s vámi, pak i oni mají šanci, protože si můžete na cestu v rámci této nabídky přizvat až pět spolucestujících bez nároků na jakékoli jízdní výhody. Jízdenky „Železničáři a přátelé“ si můžete koupit od 26. listopadu do 23. prosince s rezervací na dny v období od 26. listopadu 2012 do 15. března 2013. Destinace na jízdenkách může být libovolná stanice, kde zastavují vlaky EN 456/457/459.

**Kolik zaplatíte za osobu a směr**

| | |
|---|---|
| lehátko šestimístné | 29 eur |
| lehátko čtyřmístné | 39 eur |
| **Lůžko Economy** (umyvadlo v kupé, snídaně) | |
| třímístný oddíl | 49 eur |
| dvoumístný oddíl | 59 eur |
| jednomístný oddíl | 79 eur |
| **Lůžko Deluxe** (sprcha, WC v kupé, snídaně) | |
| trojmístný oddíl | 69 eur |
| dvoumístný oddíl | 79 eur |
| jednomístný oddíl | 109 eur |

Při nákupu jízdenky u mezinárodní pokladny musíte prokázat nárok předložením In-karty s aplikací železniční průkazka nebo průkazu JLV. Totéž platí u předložení jízdenky ve vlaku. Může s vámi cestovat najednou maximálně tolik spolucestujících (bez jízdních výhod), kolik je míst v požadovaném oddílu. Upozorňujeme, že v každém spoji je omezený počet těchto zvýhodněných jízdenek. Jízdenky za tuto akční cenu nelze vrátit ani vyměnit. Akce není vázána na jízdní výhody FIP. **(jv)**

KAM JET

## Mikulášská besídka pro děti zaměstnanců

V rámci Junior programu připravily České dráhy Mikulášskou besídku pro děti svých zaměstnanců. Bude se konat v neděli 9. prosince od 15 do 18 hodin ve Švehlově sokolovně na adrese U Branek 674, Praha 10. Na Mikulášskou můžete dorazit vlakem na nádraží Praha-Hostivař, autobusem číslo 122, 125, 181, 183, 240 a 296 na zastávku Sklářská nebo tramvají číslo 22 a 26 na zastávku Hostivařská. Před objektem je i možnost bezplatného parkování. Děti přivítá maskot Elfík, který má pro ně připravené dárky. V divadelním sále bude Kouzelný vánoční strom, u kterého bude Mikuláš s čerty a andělem nadělovat. Připraven je i program se soutěžemi. Děti i rodiče se mohou těšit na občerstvení, otevřen bude i divadelní bar. Účast dítěte, popřípadě svoji, prosím potvrďte na e-mailové adrese mateova@gr.cd.cz do 4. 12. 2012. Těšíme se na vaši návštěvu.

## Festival otevřených sklepů v Brně

O víkendu 8. a 9. prosince proběhne v Brně Festival otevřených sklepů. Degustace vín probíhá první den od 10 do 20 hodin, druhý den od 10 do 15 hodin. Návštěvníci mohou ochutnat asi tři stovky vín spolu s gastronomickými specialitami. Akce probíhá v brněnských vinotékách, vinárnách, sklepech, podzemí, kasematech a jiných prostorách, kam se třeba běžně nedostanete. Po předložení jízdenky ČD navíc získáte slevu 20 procent na vstupném (z ceny platné pro nákup na místě). Tato jízdenka musí mít cílovou stanici začínající slovem Brno a platnost 7., 8. nebo 9. prosince. Více informací najdete na stránkách www.otevrenesklepy.cz. **(red)**

**SPORTOVCI.** Fotbalisté na Pendolinu oceňovali jeho rychlost a pohodlí. FOTO **AUTOR (3x)**

# Národní fotbalový tým cestoval Pendolinem do Olomouce

Česká fotbalová reprezentace vyrazila v úterý 13. listopadu přesně dvanáct minut po deváté ranní nejrychlejším českým vlakem Pendolino z Prahy do Olomouce. Tam se o den později konal přátelský zápas se slovenským týmem, který dopadl vítězstvím ČR při skóre 3:0. České dráhy jako oficiální dopravce našeho mužstva k tomu srdečně gratulují a přejí další úspěchy.

Po úspěšném projektu Vlakem na EURO pokračují České dráhy ve spolupráci s Fotbalovou asociací ČR. Díky novému projektu Vlakem na fotbal nabízejí fanouškům výhodné jízdenky VLAK+ na jednotlivé kvalifikační zápasy českých fotbalistů. Na utkání, která se konala v říjnu v Plzni a Praze, tak cestovali zájemci vlaky Českých drah za polovinu zpátečního jízdného. A podobně tomu bylo u příležitosti přátelského utkání Česko – Slovensko v Olomouci.

### Osm šťasných výherců

Během jízdy vlaku SC 505 Pendolino bylo v úterý 13. listopadu náhodně vybráno osm cestujících, kterým předali obránce týmu Theo Gebre Selassie a manažer Vladimír Šmicer volné vstupenky na zápas se Slovenskem. Jednou z cestujících byla i Věra Lízalková z Prahy, která nás ubezpečila, že vstupenka v jejím případě určitě nepřijde vniveč. Podobně hovořili i další dvě překvapené mladé ženy a pět mužů. Někteří cestující nemohli uvěřit, že na jedné palubě jedou se slavnými fotbalovými hráči, které znají jen z televize či stadionu. Všechny to ale velmi potěšilo. „Vlakem jezdím pokaždé, když mám cestu do Ostravy, a musím říci, že jízda po železnici mně plně vyhovuje. Mohu v klidu pracovat a neprožívám stresy jako na silnici. Mile mě překvapilo, že naši fotbalisté jsou natolik rozumní, že cestují vlakem namísto auty nebo autobusem. Je to příjemný šok,“ svěřila se nám Věra Lízalková.

### Na Pendolinu oceňují rychlost a luxus

Patrně nejfotografovanější, ale současně i nejkomunikativnější hráč mužstva, sympatický Theo Gebre Selassie, ve vlaku potvrdil, že si bude muset dávat velký pozor na slovenský tým, který má podle jeho slov velmi kvalitní kádr hráčů. „Proti slovenské reprezentaci jsem ještě nehrál a myslím si, že zápas nebude nic jednoduchého. Speciální pozor si budu muset dát na dva hráče – Kucku a Hamšíka, ale doufám, že nezklamu,“ řekl s podmanivým úsměvem Theo Gebre Selassie. A na otázku, jaký má vztah k železnici, odpověděl rychle a bez přemýšlení: „Výborný!“ Dodal, že odmala jezdil vlakem z Velkého Meziříčí, kde se narodil, za dědečkem do Českého Krumlova. A navíc považuje vlak za pohodlnější než třeba letadlo.

A proč jeli naši fotbalisté do Olomouce vlakem? Odpověď je jednoduchá. Podle trenéra Michala Bílka naše reprezentace železniční dopravu používá ráda. „Nejedeme vlakem poprvé a navíc je Pendolino náš nejrychlejší a nejluxusnější spoj. Kdykoli se naskytne nějaká příležitost, vlak rádi využijeme. Naposledy jsme tak jeli například na mistrovství Evropy do Wrocławi a máme z toho jen dobré pocity. Vlak není pro náš tým ničím novým a jsme na něj zvyklí,“ řekl Bílek.

**V CÍLI.** Naši hráči vypadali po vystoupení z vlaku odpočatě.

### Očekávání před zápasem

Jak kouč České republiky hodnotil v předstihu zápas Česko – Slovensko? „Jde o poslední letošní zápas. Tento rok byl pro nás poměrně úspěšný, dostali jsme se například do čtvrtfinále na mistrovství Evropy. Kvalifikace na mistrovství světa není úplně podle našich představ, chybí nám k tomu dva body a poslední zápas jsme remizovali s Bulharskem. Kdybychom tento zápas vyhráli, byli bychom s tímto rokem maximálně spokojeni. Chtěli bychom se letos rozloučit dobrým fotbalem, ale v Olomouci to bude dost těžké klání, protože máme devět hráčů zraněných. Příležitost ale dostali další,“ řekl Michal Bílek den před vyhraným zápasem. Kdo zápas sledoval, musí uznat, že Michal Bílek jako trenér nejen nezklamal, ale jeho tým předvedl i fantastickou hru.

> **Někteří cestující nemohli uvěřit, že na jedné palubě jedou se slavnými fotbalovými hráči, které znají jen z televize či stadionu.**

Jedním z hráčů, kteří hráli poprvé za národní tým, byl Michal Ordoš, který právě v Olomouci začínal kariéru. „Své nominace do reprezentace si nesmírně vážím. Je to pro mě velká pocta a na druhou stranu velká odpovědnost. Očekávám značnou podporu místních fanoušků a doslechl jsem se, že je zápas navíc vyprodaný. To mě moc těší a posiluje,“ řekl útočník Ordoš. K železniční dopravě dodal, že vzhledem k tomu, že bydlí v Olomouci, vlak využívá velmi často. „Nechce se mi jezdit autem po déjedničce, a tak používám spoje Pendolino, které bezkonkurenčně dojedou do Prahy nejrychleji,“ dodal Ordoš.

**MARTIN HARÁK**

# Naši výtvarníci a fotografové uspěli v cizině

Ve dnech 4.–7. 10. se někteří členové sekce Zemského svazu FISAIC ČD zúčastnili 29. mezinárodního salonu výtvarného umění ve švýcarském Luzernu. Výtvarná díla vybraná z deseti evropských zemí, jmenovitě Belgie, Německa, Francie, Chorvatska, Rakouska, Rumunska, Česka, Lucemburska, Maďarska a Švýcarska, byla vkusně instalována ve výstavní síni v malebném městečku Sarnen nedaleko Luzernu.

Delegace českých železničářů se v silné konkurenci neztratila a celkovým ziskem čtyř medailí a dvou diplomů se stala nejúspěšnějším zemským svazem na akci. V kategorii Železniční tematika získala stříbrnou medaili Jarmila Šmerhová a bronzovou Jana Čáblíková. Hned dvě medaile vybojoval Karel Pašek – zlatou v kategorii Smíšená technika a stříbrnou v kategorii Sochy a instalace. Diplomy v kategorii Olej a akryl si z Luzernu odnesli Stanislav Čajka (za 6. místo) a Pavel Hladík (za 7. místo). Ocenění předával osobně generální prezident FISAIC Guy Gieres na závěrečném galavečeru, kde také poděkoval všem organizátorům za vzorné uspořádání celé akce. Slavnostní atmosféru večera umocnili svými projevy představitelé švýcarských železnic a místního kantonu Obwalden.

**V AKCI.** Fotografové zachycují krásy kolem sebe. FOTO **JARMILA ŠMERHOVÁ**

Další vrcholovou soutěží pro členy sekce ZS FISAIC ČD byl, tentokrát pro členy skupiny foto, mezinárodní salon fotografie, který se koná pravidelně po dvou letech. Letošní 34. ročník proběhl v německém Berchtesgadenu. Do soutěže bylo zasláno celkem 2 124 fotografií od 558 autorů ze třinácti zemí. Členové naší skupiny foto ZS FISAIC ČD zaslali do soutěže 114 fotografií od jedenácti autorů.

Odborná porota, tvořená profesionálními fotografy z Německa, Rakouska a Belgie, vybrala na výstavu 270 snímků. Pro nás je potěšitelné, že sedm fotografií na výstavě bylo od českých autorů, konkrétně od Jarmily Šmerhové, Jiřiny Maráškové, Ivana Gavendy, Michala Procházky a Jan Týce. Ivan Gavenda obdržel diplom za snímek Červená s železniční tematikou. Pokud si chcete prohlédnout galerii s oceněnými snímky (i další tvorbu členů ZS FISAIC ČD), podívejte se na webové stránky http://fisaic-foto.cz.

**PAVEL HLADÍK, JAN TÝC**

# Na ostravské letiště by mohly jezdit i RegioPantery

V jeho obvodě jezdí více než 700 osobních a spěšných vlaků denně. Jako ředitel KCOD se Miroslav Klich stará o to, aby tyto spoje sloužily v souladu s potřebami a plány krajské samosprávy a nabízely cestujícím co nejvyšší kvalitu. Musí také myslet do budoucna, takže už nyní plánuje, jaká vozidla budou jezdit na nových či nově elektrizovaných tratích – třeba na ostravské letiště.

Ostravské Krajské centrum osobní dopravy ČD pomocí pěti uzlových stanic zabezpečuje osobní železniční dopravu po celém území Moravskoslezského kraje. Osobní stanice Opava slouží pro Opavsko a Krnovsko, Ostrava-Svinov pro směr na Přerovsko a Opavsko a prakticky celou ostravskou aglomeraci má na starosti Ostrava hlavní nádraží. O zbytek kraje se dělí stanice Frýdek-Místek a Český Těšín. Za zaměstnance a činnosti KCOD Ostrava odpovídá ředitel Miroslav Klich, kterého jsme požádali o rozhovor.

**Dlouhodobě se mluví o zřízení nové tratě na ostravské letiště a v poslední době také o komplexní rekonstrukci havířovského nádraží. Připravují se ještě nějaké další akce?**
V současné chvíli se intenzivně buduje nová zastávka Třinec-Lyžbice, která vzniká ve spolupráci s městem Třinec. V první etapě budou stavět na této zastávce všechny regionální vlaky, později i dálková doprava. Zmíněná zastávka leží na druhém koridoru, který by měl být dokončen v roce 2015 stavebně nejnáročnějším úsekem Český Těšín – Dětmarovice. Tento úsek je v oblasti Karviné poddolován a vzhledem k báňské činnosti se trať průběžně propadá.

Asi největší pozornost momentálně přitahuje výstavba nové tratě na ostravské letiště, kterou jste zmínil. Ta by měla být realizována během příštího roku. Především se využije stávající jednokolejná trať ze Studénky do Sedlnice, která bude elektrizována, a ze Sedlnice se postaví asi tři kilometry dlouhá jednokolejná elektrizovaná trasa, která skončí u odbavovacího letištního terminálu. Investorem úseku Studénka – Sedlnice je SŽDC a zbývající úsek na letiště zainvestuje Moravskoslezský kraj. Rádi bychom na nové trase provozovali přímé spoje například s jednotkami RegioPanter přes všechna významná ostravská nádraží včetně zastávky Stodolní, a to až do Havířova.

Nejvíce nás ale tíží absence elektrizace a zlepšení traťových parametrů, respektive zdvojkolejnění z Ostravy-Kunčic do Frýdku-Místku. Stávající trasa je na hranici svých možností a rozhodně nestačí dnešnímu provozu. Máme ale naději, že v roce 2014 dojde i na tuto trať, a to díky pomoci evropských peněz. Z těch se ostatně plánuje i komplexní obnova nádraží v Havířově a Třinci, která by měla proběhnout již v příštím roce. Zároveň bychom rádi ve spolupráci s městem Ostrava nechali postavit zastávku Ostrava-Zábřeh v nejlidnatější části moravskoslezské metropole a snad se časem dočkáme i modernizace na ostravském hlavním nádraží.

**Na kolika tratích vlastně zajišťujete provoz regionální osobní dopravy?**
V našem kraji se na celkem devatenácti tratích denně vypraví 717 osobních a spěšných vlaků, což je opravdu slušný počet. Je nutno si uvědomit, že toto číslo nezahrnuje rychlíky, expresy a vlaky InterCity a EuroCity, včetně Pendolin, tedy vlaky, které také nemalou měrou dopravují občany a návštěvníky našeho kraje. Je potěšitelné, že objednávka regionální železniční dopravy je ze strany Moravskoslezského kraje stabilizovaná a ani v novém jízdním řádu nedochází k žádným zásadním výkyvům, což je v dnešní rozkolísané době tak trochu zázrak. Musím ale dodat, že pokud někde nějaký výkyv nastane, je vzápětí eliminován. Jako příklad mohu uvést neobjednání rychlíkové vozby ze strany ministerstva dopravy mezi Krnovem a Jeseníkem přes polské Głucholazy. Díky dohodě Moravskoslezského a Olomouckého kraje je můžeme nahradit čtyřmi páry spěšných vlaků. Na to konto jsme ale omezili linku R1 z Opavy do Českého Těšína během sobot a nedělí. Jediným, ovšem velkým problémem jsou v současné době finance, kterých je obecně nedostatek. Leckteré objednávky jsou tak proto výsledkem různých kompromisů, a to na obou stranách.

> **Asi největší pozornost momentálně přitahuje výstavba nové tratě na ostravské letiště. Ta by měla být realizována v průběhu příštího roku.**

FOTO AUTOR

**Jaká je u vás situace v oblasti vozidlového parku?**
Postupně zlepšujeme skladbu vozidel tak, aby naši zákazníci byli spokojenější. To je ostatně náš cíl. Pro názornost uvedu, že na území kraje jezdí devět klasických souprav vedených stejnosměrnými elektrickými lokomotivami nebo motorovými lokomotivami, které jsou doplněné motorovými soupravami a jednotkami. Nemalou měrou se na vozbě podílejí elektrické příměstské jednotky řady 460 v poslední době doplňované o patrové jednotky CityElefant. První jednotka přišla k nám do kraje v roce 2006 a po Novém roce již budeme mít k dispozici dvanáct těchto vozidel, z toho čtyři se částečně pořizují z evropských finančních prostředků. Nejnověji se s těmito vlaky setkají naši cestující na lince S2 Studénka – Ostrava-Svinov – Bohumín – – Český Těšín – Mosty u Jablunkova. Rád bych dodal, že na řadě regionálních tratí máme nasazeno již jedenáct dvouvozových Regionov. Modernizací prošel i motorový vůz řady 842, který je s novými přípojnými vozy řady Bdtn 756 a 757 nasazen na trati z Ostravy do Valašského Meziříčí.

**Hodně se hovoří o soutěži na provozování regionální dopravy na trati z Krnova přes Jeseník do Olomouce. To se pochopitelně dotýká i vašeho kraje. Jaké dopady může mít tato soutěž na vaše spoje?**
Trať Olomouc – Krnov se soutěží na základě požadavku ministerstva dopravy. Konkrétně KCOD Ostrava se tato soutěž zatím nijak nedotýká. V případě vítězství některého z dalších soukromých dopravců mohou nastat problémy v leckterých našich nádražích, protože jejich zázemí nejsou většinou uzpůsobena pro potřeby více dopravců. Jak všechno dopadne, je i pro nás zatím velká neznámá. Nicméně jde zatím jen o jednu jedinou trať na území Moravskoslezského kraje, která by se měla soutěžit.

**Jak se vám osvědčila integrace s ostatním druhy veřejné dopravy?**
Integrovaný dopravní systém pokrývá celé území Moravskoslezského kraje. Systém se vychytal i díky těsné vazbě s koordinátorem, firmou KODIS. Nechceme ale zůstat stát na jednom místě, takže připravujeme horkou novinku – uznávání celokrajských bezkontaktních čipových karet, takzvaných ODISek, i v našich vlacích. V současnosti umějí vlakové posádky, ale i osobní pokladníci, načítat z ODISek dlouhodobé časové jízdenky. Další aplikace se připravují na léta 2013–2014.

**MARTIN HARÁK**

### MIROSLAV KLICH
ředitel Krajského centra osobní dopravy Ostrava

Po absolvování Střední průmyslové školy železniční v Letohradě a následném absolutoriu Vysoké školy dopravní v Žilině v oboru Ekonomika a provoz železniční dopravy nastoupil v roce 1978 jako výpravčí například v Orlové, Karviné či Bohumíně. Později sloužil jako staniční dispečer, technolog či vedoucí hospodaření vozy na bývalém Provozním oddílu ČSD v Ostravě. V roce 1993 se stal ředitelem bývalého ostravského Obchodně provozního ředitelství a v letech 2004 až 2005 přechází na post generálního zástupce ČD ve Varšavě. V letech 2006 až 2007 pracoval jako zástupce ředitele Odboru osobní dopravy ČD. Od roku 2008 je ředitelem KCOD Ostrava.

# Získali jsme první místo v soutěži FSA

→ Pokračování ze strany 1

České dráhy získaly první místo v konkurenci 34 nominovaných firem. Druhá se umístila společnost RWE Transgas a třetí místo získala Východoslovenská energetika.

### E-aukce nás proslavily

Odbor centrálního nákupu a logistiky využívá elektronické soutěžení veřejných zakázek již dva roky a během té doby zrealizoval přes 600 e-aukcí a vykázal úsporu 530 milionů korun. V rámci celoplošného využívání tohoto nástroje zorganizoval zmíněný odbor během měsíce září a října řadu školení a rozšířil vstup do e-aukčního systému PROe-biz pro dalších 115 uživatelů ze všech organizačních jednotek ČD.

Ředitel Odboru centrálního nákupu a logistiky Filip Potůček oceňuje práci všech svých podřízených a říká: „Nelze než poděkovat všem za důslednou aplikaci postupů, které se snažíme za poslední dva roky prosazovat. Postupně se ukazuje, že strategie, kterou jsme v oblasti e-aukcí nastartovali, je správná. Nelze opomenout ani fakt, že v této oblasti jsme na špici i v porovnání s provozovateli železniční dopravy v evropském kontextu.“

**CEREMONIE.** Do soutěže FSA bylo nominováno celkem 34 společností. FOTO FSA

### Ocenění od nezávislé strany

Slova ředitele Potůčka se potvrdila také na nedávné konferenci ERPC (European Railways Procurement Council – sdružení specialistů nákupu provozovatelů evropských železnic vzniklé za účelem sdílení a výměny zkušeností v oblasti nákupu a investic). „Ocenění nezávislým subjektem je pro nás velkým vyznamenáním a poděkování patří rovněž vedení naší společnosti, které nám k tomu vytvořilo potřebné podmínky,“ říká Potůček.

**VĚRA ČERNÁ**

## KRÁTCE

### Podpořili jsme naše tenisové mužstvo

Daviscupový tým ve složení Tomáš Berdych, Radek Štěpánek, Ivo Minář a Tomáš Rosol pod vedením kapitána Jaroslava Navrátila triumfoval o víkendu 17. a 18. listopadu před domácím publikem. Česká republika se stala teprve třetí tenisovou velmocí, která získala Fed Cup a Davis Cup v jednom roce. Tradičním partnerem českého daviscupového týmu byl i letos národní železniční dopravce – České dráhy. Díky tomuto partnerství si mohli cestující během 5.–7. listopadu prohlédnout legendární tenisovou trofej v prostorách ČD centra na pražském hlavním nádraží. Možnost obdivovat originální „salátovou mísu“ si nenechalo ujít několik tisíc lidí. Pro zapálené tenisové fanoušky nabídl magazín ČD pro vás čtenářům soutěž o lístky na finálový víkend, tričko s podpisy hráčů a obří tenisák s autogramy celého daviscupového týmu.

### Policejní prezident ocenil Jaroslava Kodeta

Dne 8. listopadu policejní prezident Martin Červíček udělil Jaroslavu Kodetovi, zaměstnanci Českých drah z Odboru bezpečnosti GŘ, plaketu za dlouhodobou a iniciativní činnost vedoucí k dosažení úmluv, jejichž předmětem je řešení záležitostí vnitřního pořádku a bezpečnosti na železnici. Jaroslav Kodet dlouhá léta pracoval u železniční policie, než přešel na České dráhy, kde šest let jako hlavní koordinátor intenzivně a systematicky rozvíjel spolupráci s Policií ČR. Nyní odchází na zasloužený odpočinek. Při vyhodnocování jeho zásluh byl provozními pracovníky zaslouženě navržen na ocenění udělované policejním prezidentem.

### Číslo telefonu pro nahlašování podvodů

V minulém čísle jsme na této straně přinesli rozhovor s ředitelem Odboru compliance Jaroslavem Králem. Součástí článku bylo i zveřejnění čísla na anonymní telefonní linku určenou pro nahlašování nekalého chování a podvodů. Při korektuře a grafické úpravě textu došlo omylem k vymazání první číslice, správná verze je: 284 681 480. Rozhovor najdete také na webových stránkách www.zeleznicar.cd.cz.

### Máme webové stránky zeleznicar.cd.cz

V úterý 13. listopadu byly spuštěny nové webové stránky Železničáře na adrese zeleznicar.cd.cz. Stránky jsou určené všem zájemcům, když se ale uživatel internetu přihlásí přes počítač registrovaný na České dráhy, bude automaticky přesměrován na intranet, který prošel významnou grafickou i textovou úpravou. Větší část textů Železničáře si můžete i nadále přečíst pouze v tištěné verzi, například cestopisy a články v rubrice Téma. Webové stránky slouží především jako doplněk novin například při prohlížení fotogalerií nebo při práci s vyhledáváním v archivu podle čísel vydání nebo klíčových slov. Novinku představuje i vkládání videoklipů z vybraných akcí.

### Desítky tisíc dětí využily jízdné se slevou

Už 30 tisíc dětí ze škol po celé republice letos vyrazilo díky speciální cenové nabídce Českých drah na výlet. Největší zájem byl tradičně o návštěvu Prahy. Do hlavního města zatím zamířilo na 25 500 dětí, na druhém místě je Brno a na třetím Olomouc. Výhodné jízdenky prodáváme také do Českého Krumlova a Kutné Hory. Pro tento rok nabídka končí 15. prosince. Zvýhodněné jednodenní zpáteční jízdenky jsou určeny pro děti do 16 let. Ceny se liší podle ujeté vzdálenosti. **(tis, hop)**

## MIMOŘÁDNOSTI

### Horka u Staré Paky – Mostek
27. října
Před polednem mezi žst. Horka u Staré Paky a Mostek najel motorový vůz 810.124-8 osobního vlaku 5467 do spadlých stromů v km 76,115. Škoda byla předběžně vyčíslena na 55 tisíc korun.

### Zbraslavice
27. října
Po poledni mezi žst. Zbraslavice a Zruč nad Sázavou najela motorová jednotka Regionova 814/914.183 osobního vlaku 19209 na spadlý strom v km 26,501. Škoda byla předběžně vyčíslena na 90 tisíc korun.

### Osek
29. října
V nočních hodinách v obvodu žst. Osek najela motorová jednotka Regionova 814/914.157 osobního vlaku 16961 na spadlý strom v km 47,680. Škoda byla předběžně vyčíslena na 115 tisíc korun.

### Bratkovice – Jince
29. října
Nad ránem mezi žst. Bratkovice a Jince se srazil motorový vůz 810.570-2 osobního vlaku 7943 se třemi koni, kteří byli usmrceni. Škoda byla předběžně vyčíslena na 250 tisíc korun.

### Obrataň – Chýnov
1. listopadu
Nad ránem mezi žst. Obrataň a Chýnov najela motorová jednotka Regionova 814/914.011 osobního vlaku 18400 na spadlý strom v km 51,200. Škoda byla předběžně vyčíslena na 200 tisíc korun.

### České Budějovice
1. listopadu
Dopoledne v obvodu žst. České Budějovice se na železničním přejezdu v km 11,285 střetl osobní automobil Ford Focus s nákladním vlakem Pn 44504, v jehož čele byla dvojice lokomotiv řady 230. Řidič automobilu při střetnutí zemřel. Přejezd je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně odhadnuta na 500 tisíc korun.

### Nová Ves u Českých Budějovic
3. listopadu
V dopoledních hodinách mezi žst. České Budějovice a Nová Ves u Českých Budějovic se na železničním přejezdu v km 206,123 střetl osobní automobil Ford Focus s osobním vlakem 2157, kterým byla nová elektrická jednotka RegioPanter 650/651.001. Řidič automobilu byl při střetnutí těžce zraněn. Přejezd je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda předběžně činí 555 tisíc korun.

### Přerov
10. listopadu
Dopoledne v obvodu žst. Přerov při průjezdu rychlíku 734 bylo bagrem, který zasahoval do průjezdného průřezu staniční koleje, poškozeno pět osobních vozů vlaku. Škoda byla předběžně vyčíslena na částku 50 tisíc korun. **(MirKo)**

**NÁPAD.** V Hořovicích se dokázali s Českými drahami dohodnout na pravidlech fungování prostoru, který slouží jako útočiště pro cestující a současně jako galerie místních umělců. Nahoře starosta města Ondřej Vaculík (vlevo) s přednostou stanice Beroun Ondřejem Kuncem a pokladní ČD. FOTO **AUTOR (5x)**

# V Hořovicích si otevřeli v nádražní čekárně galerii

Zajímavý příklad pro ostatní představili železniční fandové ze středočeského města Hořovice. Ve zdejší stanici, kudy prochází čerstvě zmodernizovaná trať 3. koridoru, nejenže funguje po dohodě mezi Českými drahami a samosprávou nádražní čekárna, ale ještě zde pro kultury chtivé cestující vytvořili galerii na vysoké úrovni.

Asi tuto situaci dobře znáte – přijdete na malé nádraží nebo zastávku, do odjezdu vlaku ještě zbývá nějaká doba, a tak se chcete zatím někde schovat před nepřízní počasí. Pokud ve vaší stanici funguje čekárna, máte vyhráno. Ne všude je to však samozřejmostí, leckde musíte vzít zavděk třeba jen malým plechovým přístřeškem. (Ostatně stejné je to i na autobusových stanicích.) Jsou však místa, kde si zástupci samosprávy nejenom vyjednali u Českých drah fungující čekárnu, ale dokázali zajistit i její netradiční výzdobu. To si pak připadáte, jako byste uviděli přelud.

### Kvůli stavbě koridoru málem přišli o čekárnu

Ale pěkně od začátku. Když se ve stanici Hořovice, která leží na hlavní trati mezi Berounem a Zdicemi, nedaleko hranice mezi Středočeským a Plzeňským krajem, začal budovat koridor, hrozilo, že lidé o čekárnu přijdou. Drážní zaměstnanci měli postupně opustit výpravní budovu, a tak se zastupitelé města ozvali. „Za pomoci

Pokladní se v čekárně starají o úklid a dohlížejí i na bezpečnost.

přednosty stanice Beroun Josefa Kunce a spojením sil dalších lidí se nakonec povedlo, že byl projekt pozměněn a čekárna tu vznikla," říká Ondřej Vaculík, současný starosta Hořovic. Jednání prý nebyla jednoduchá. Museli totiž sehnat pádné argumenty a hlavně je odprezentovat správným lidem. Zjistili si například, kolik lidí ve stanici každý den nastupuje a vystupuje. Na jejich straně také stálo, že Hořovice by se staly jednou z mála rychlíkových stanic bez čekárny.

### Zátiší i makrozáběry

Hořovická čekárna je pozoruhodná tím, že je zároveň výstavním sálem. Od června tu byla otevřena tzv. Galerie nádraží. Stěny pokryly „kliprámy" formátu až A0 a mezi městským úřadem a KCOD Praha byla uzavřena smlouva na výzdobu prostor čekárny. O obsah rámů se stará Fotoklub Hořovice. Prvním tématem výstavy byly náměty železniční a různé podoby Hořovic, současné téma je už volné. Visí tu například zátiší Aloise Crka a makrofotografie z říše rostlin od Jiřího Kadeřábka, dvou významných místních fotografů, členů fotoklubu. „Máme tu i knihu návštěv, někteří do ní napsali, že se jim fotky líbí, někdo na abstrakce reagoval větou, že některé fotky jsou o ničem. Příště zaangažujeme třeba školy a zadáme konkrétní téma. Uvidíme, co z toho vzejde," uvažuje starosta, který se mimochodem také věnuje fotografování.

Mít krásnou a v zimě temperovanou čekárnu je jedna věc, udržet v ní pořádek věc druhá. „Myslím, že vlakem asi jezdí takoví ti pokornější a skromnější lidé, kteří útulné místo čekárny ocení. Zatím totiž není čekárna nikde počmáraná ani pošlapaná od bot. Dokonce ani nikdo nic neukradl," říká starosta. Přednosta Kunc ještě dodává, že úklid uvnitř provádějí místní pokladní Českých drah, kteří občas provedou namátkovou kontrolu. „Večer se čekárna zamyká, takže kdyby ji někdo nechtěl opustit, tak mají pokladní instrukce, aby volali policii v Hořovicích, případně i bezpečnostní agenturu Securitas ČR v Berouně," říká Kunc.

### Na rychlíky čekali řadu let

Zatraktivnění vlakové dopravy pro obyvatele Hořovic kromě sympatické čekárny přináší i postupné dokončování koridorových staveb. Nepominutelnou výhodou jsou i snadno zapamatovatelné časy odjezdů rychlíků. Rychlíky jedou přes den v hodinovém taktu s odjezdem vždy v celou hodinu ve směru Plzeň, opačným směrem pak čtyři minuty před celou. I když za zastavování rychlíků Hořovičtí museli bojovat. „Když jsem po roce 1989 zasedl v radě města, dostal jsem tohle coby příznivec dráhy na starost," vzpomíná starosta Vaculík. „Dráhy nám každý rok posílaly žádost o vyjádření k jízdnímu řádu a já opakovaně ten požadavek psal. Až najednou nám bylo vyhověno, ovšem čekali jsme na to asi sedm let," říká už s úsměvem starosta. Jako pravidelný cestující navíc ví, že zájem o železniční dopravu v poslední době zaznamenává pozvolný nárůst. **MARTIN NAVRÁTIL**

# V Brně se pochlubili interaktivním modelovým kolejištěm

V první polovině listopadu jste mohli v Brně navštívit tradiční podzimní výstavu modelových kolejišť. K vidění bylo nejen velké kolejiště H0 o rozměru 47 m², ale současně i modulová sestava Ho a TT. Akci, která probíhala od 1. do 18. listopadu, pořádal Klub železničních modelářů Brno I. Pro řízení kolejiště používali brněnští modeláři počítačový systém napodobující funkce a vzhled systému jednotného obslužného pracoviště, který se využívá při řízení reálního provozu. Ten klubový je ovšem přizpůsoben pro potřeby modelového provozu.

### Chcete řídit provoz? Můžete

Systém řízení na brněnském modelovém kolejišti je unikátní tím, že jednotlivé hardwarové prvky, a to včetně přestavníků výhybek či snímačů obsazenosti kolejí a celý software, si vyvinuli modeláři sami. „Kolejiště představují určitou epochu, stanice a výseky krajin věrně kopírují skutečné předlohy. Krásně tak lze rozeznat například stanice Ivančice či Náměšť na Hané. Do měřítka TT je naopak převedena značná část toho času zrušené tratě Čejč – Ždánice," říká předseda modelářského klubu Jiří Veselý. „Naši návštěvníci jsou vždy překvapeni absencí vitrín, skel nebo zábradlí. Sázíme na modelovou věrnost reálných vozidel a staveb, a tak lze modely obdivovat z bezprostřední blízkosti," říká Veselý. Návštěvníci si díky spolehlivému a jednoduchému ovládání mohli na chvíli provoz na kolejišti i sami řídit.

Klub železničních modelářů sdružuje zájemce bez ohledu na velikost, věk či vzdělání. Jeho členové právě společnými silami budují dvě kolejiště. První je velké stabilní ve velikosti Ho s výjezdy na variabilní modulová kolejiště s rozhraními FREMO Ho a výhledově i Hoe. „To druhé je pouze modulové ve velikosti TT, což

**RADOST.** Provoz mohli na chvilku řídit i nejmenší návštěvníci. FOTO **AUTOR**

může být zajímavé hlavně pro toho, kdo doma nemá místo na stabilní kolejiště a chce si občas zajezdit nebo ho to doma nebaví si sám jezdit," doplňuje nestor klubu Ivo Kučera.

### Zaměreno na čtvrtou epochu

Cílem a snem brněnských modelářů je vybudování modelového kolejiště, které bude znázorňovat skutečné předlohy stanic, traťových úseků nebo jen jednotlivých staveb z období let 1960 až 1985, tedy takzvané čtvrté epochy. (Železniční modelářství rozeznává několik takzvaných epoch, které určují konkrétní rozpětí vždy v řádech desítek let.) Na velkém panelu jste mohli vidět jak dvoukolejné hlavní elektrizované, tak jednokolejné vedlejší tratě až po lokálky včetně řady vleček. Zaujalo určitě i pestrobarevné modelové město s tramvajovou dráhou či pohybující se automobily na silnicích. **MARTIN HARÁK**

# Firemní den VUZ pro klienty
## na jediné vysokorychlostní trati v Česku

Během posledních sedmi let proběhly ve Zkušebním centru Výzkumného Ústavu Železničního (VUZ) ve Velimi rozsáhlé modernizační práce. To byl také jeden z důvodů, proč zde uspořádali akci pro své domácí i zahraniční klienty.

**MÁME CO UKÁZAT.** Výzkumný Ústav Železniční se jako člen Skupiny České dráhy pochlubil svými úspěchy ve Zkušebním centru u Velimi. FOTO **AUTOR (7x)**

### Centrum na světové úrovni

O uskutečněných změnách i o historii zkušebního okruhu promluvil ve svém úvodním projevu Jaroslav Grim, v době konání akce generální ředitel VUZ. Zmínil první rekonstrukci železničního svršku velkého zkušebního okruhu v celkové délce 6,8 km, která byla provedena a financována plně z vlastních zdrojů v letech 2005 a 2006. Dále zmínil jednotlivé etapy rozsáhlé modernizace Zkušebního centra v letech 2009 až 2012, které již byly financovány s podporou fondů Evropské unie, i poslední dokončovací menší stavby, které přispěly zejména k celkovému zlepšení zázemí pro zákazníky a okolního prostředí. Modernizací bylo vytvořeno špičkové evropské zkušební centrum pro zkoušení drážních vozidel i železniční infrastruktury a fakticky byla u Cerhenic rovněž vybudována první vysokorychlostní trať v České republice.

Začátek firemního dne probíhal ve vyhřívaném stanu.

Vzácní hosté navštívili i víceúčelovou halu dynamického zkušebního stavu.

Hosté si mohli prohlédnout také haly pro přípravu zkoušek.

O jízdu Pendolinem projevili všichni mimořádný zájem.

Kde v ČR se můžete svézt rychlostí 230 km/h? Pouze na okruhu u Velimi.

### Investice také s podporou EU

Konkurenceschopnost Zkušebního centra garantuje nejen trať velkého zkušebního okruhu odpovídající technickým specifikacím pro interoperabilitu a schválená Drážním úřadem pro rychlost 230 km/h, ale i další technické parametry a kvalita poskytovaných služeb. Podle Jaroslava Grima existují další náměty pro efektivní investiční aktivity do budoucna, v první řadě např. technologické zařízení pro testování evropského vlakového zabezpečovače ETCS L 2.

„Celkově se u modernizačních prací jednalo o sumu investic vyšší než 600 milionů korun a z toho se v několika případech podařilo využít velmi významně podpory EU, konkrétně prostřednictvím Operačního programu Podnikání a inovace, Potenciál 2 a 3. Ta část peněz, které sem natekly z Evropské unie, je vyšší než 150 milionů korun," zdůraznil ve svém projevu předseda představenstva VUZ Antonín Blažek předtím, než poděkoval přítomným zástupcům zhotovitelů za dobře provedenou práci a popřál hostům pobavení s trochou poučení. Moderování dne se s vtipem sobě vlastním zhostil publicista a fanda železnice Eduard Hrubeš.

### Projížďka Pendolinem, ale i historickou soupravou s párou

Nechybělo slavnostní odhalení pamětní desky, jež vedle klíčových milníků v modernizaci okruhu nese i jména těch, kteří se o ni zasloužili. Pak už následoval zlatý hřeb firemního dne: jízda Pendolinem po velkém okruhu rychlostí až 230 km/h. Ve dvou kolech, protože zájemců bylo opravdu mnoho. „Jednotka si do Cerhenic odskočila z běžného provozu a nepotřebovala prakticky žádné přípravy," potvrdil vrchní přednosta DKV Praha Václav Sosna. Komu se po několika „obrátkách" zatočila hlava, mohl se odpoledne zklidnit při rozvážnější nostalgické jízdě soupravou vozů Rybák sevřenou mezi dva historické lokomotivní klenoty VUZ – Lízu 423.009 a Bardotku T 478.1010. (Mimochodem, na pulty modelářských prodejen zrovna putuje její H0 model.)

**NOSTALGIE.** Na programu byla i jízda historickou soupravou, kterou tvořily vozy Rybák, parní Líza a motorová Bardotka.

### Prohlídka hal i vozidel

Málokdo si také nechal ujít některý ze tří připravených prohlídkových okruhů – k modernizované napájecí stanici, do nově zrekonstruovaných hal HPZ III a I, zachované kovárny s vystavenou historickou motorovou drezínou nebo známého dynamického zkušebního stavu, ve kterém bylo mimo jiné vybudováno školicí středisko. Návštěvníci si mohli prohlédnout i novou moderní halu HPZ II, která vyrostla v rekordním čase čtyř měsíců na zakázku významného zákazníka a francouzského výrobce Alstom. Zájemci se také podívali na přítomná vozidla na okruhu – vedle RegioPantera ČD to byla jednotka Flirt dopravce Leo Express a lokomotivy Vectron firmy Siemens nebo příměstské jednotky Regiolis firmy Alstom France pro francouzské železnice. Výzkumný Ústav Železniční jako člen Skupiny České dráhy jasně ukázal, že své práci rozumí a že ji dělá dobře.

**MARTIN NAVRÁTIL**

### Co se také vybudovalo ve Zkušebním centru VUZ

- Modernizace trakční napájecí stanice o výkonu 10 MW
- Rekonstrukce trakčního vedení velkého zkušebního okruhu
- Zřízení Školicího střediska pro interoperabilitu evropského železničního systému
- Stavba šesti osvětlovacích věží
- Rekonstrukce svršku velkého okruhu od km 6,800 do km 13,170
- Výstavba víceúčelové haly pro přípravu zkoušek HPZ II
- Rekonstrukce haly pro přípravu zkoušek HPZ III
- Modernizace zabezpečovacího a sdělovacího zařízení

# Jsme v pohotovosti v jakoukoli hodinu každý den v týdnu

Zákaznické centrum společnosti ČD - Telematika poskytuje na čísle 972 110 000 dva druhy činností. První z nich je zákaznická podpora, tedy především poskytování informací o službách a produktech. Druhý představuje technická podpora, protože uživatelé těchto služeb a produktů potřebují zajistit pomoc. Například se objeví komplikace v provozu, kterou je potřeba ihned řešit. „Náš servis proto pracuje 24 hodin denně, nepřetržitě 7 dní v týdnu," říká ředitel zákaznického centra Radek Bláha.

### Desítky lidí zajišťují servis

Služby helpdesku jsou učeny primárně zákazníkům z řad telekomunikačních operátorů, velkoobchodů, státní správy a drážních společností. „Nejčastěji se na nás zákazníci obracejí telefonicky, případně e-mailem. Dále má každý zákazník přístup na zákaznický portál, který najde na našem webu. Zde nalezne přehled objednaných služeb i stav vyřízení. V neposlední řadě v něm může přímo zadávat požadavky, které se týkají všech jeho potřeb. Může zde provádět i změny nastavení, které se poté procesují v dohodnutých intervalech," říká ředitel Bláha a dodává, že po každém zadání požadavku zasílají potvrzení o přijetí spolu s identifikačním číslem požadavku. Podle něj pak lze sledovat stadium vyřizování. V okamžiku, kdy je požadavek vyřízen, navíc pracovník zákaznického centra upozorní zákazníka, že služba už je plně funkční.

Zákazníci kontaktují centrum nejčastěji přes telefon. ILUSTRAČNÍ FOTO **PIXMAC**

Na základním oddělení zákaznického centra pracuje asi dvacet lidí. Pokud k tomu připočtete odborné helpdesky, dojdete k číslu kolem padesáti. Další úroveň tvoří výjezdoví technici v regionech, což představuje další desítky lidí navíc. „Máme k dispozici tiketový systém, který nám pomáhá rozdělovat požadavky mezi různé odborné helpdesky a ty na nich mohou zároveň spolupracovat. Pokud požadavek vyřešíme hned v první linii v zákaznickém centru, trvá nám to zhruba do deseti minut. V případě poruch se většinou řídíme smluvně domluvenou lhůtou. V některých případech se jedná o desítky minut, jindy na to máme až 24 hodin," vysvětluje Radek Bláha.

> **Každý měsíc vyřídí na zákaznickém centru několik tisíc dotazů a požadavků.**

### Všechny dotazy na jedno místo

Každý měsíc vyřídí na zákaznickém centru společnosti ČD - Telematika několik tisíc dotazů a požadavků. Předností centra je i to, že všechny požadavky přicházejí na jedno místo, ze kterého jsou následně distribuovány, sledovány a řešeny. „Okolo šesté hodiny ranní přicházejí první zaměstnanci. Další část přijde na sedmou a další na osmou hodinu, aby se naplnila potřebná kapacita. Největší objem práce nás čeká mezi sedmou a desátou hodinou dopoledne a pak mezi třetí a pátou hodinou odpoledne," dodává ředitel Bláha. Ve večerních hodinách podle něj počet dotazů a požadavků lehce klesá a po sedmé večer se už jedná jen o jednotlivce za hodinu. Přes noc probíhá pravidelná údržba, které se věnuje právě noční směna. I během nočních hodin jsou ale pracovníci zákaznického centra připraveni, aby pomohli zákazníkům s jejich problémy.

**(čdt)**

# Dostupné pouze v tištěné podobě

6 TÉMA

# Železniční přejezd
## jako kritické místo na trati

V České republice je více než osm tisíc železničních přejezdů. Každý z nich představuje potenciální nebezpečí – zvláště pro neukázněné řidiče automobilů a chodce, kteří vstupují do kolejiště v okamžiku, kdy tam nemají co dělat. Nejsou to bohužel planá slova: zatímco dříve lidé umírali při každé desáté nehodě na přejezdu, nyní je to již při každé šesté. Prevencí může být buď postupné rušení přejezdů a jejich nahrazení mimoúrovňovým křížením, nebo modernizace přejezdů, zejména doplňování o závory.

**Nejde jen o bezpečnost, ale i o rychlost vlaků**

**Po modernizaci přejezdů se mohou upravit jízdní řády**

**DRUHY PŘEJEZDŮ PODLE ZABEZPEČENÍ**

Přehled železničních přejezdů v ČR k 30. 9. 2012



Jedná se pouze o železniční přejezdy ve správě SŽDC.

**PŘES KOLEJE.** Nejbezpečnější přejezd je žádný přejezd. Jenže vybudování mimoúrovňového křížení je velmi nákladné, takže se zatím bez přejezdů v železničním provozu neobejdeme.

TÉMA 7

**Plány na modernizaci železničních přejezdů**



**Omezení na přejezdech s výstražným křížem**

- V případě dobrých rozhledových poměrů mohou vlaky jet maximálně 60 km/h.
- V případě nedostatečných rozhledových poměrů pouze 10 km/h.
- V síti SŽDC je celkem 979 přejezdů, kde je trvale omezená traťová rychlost kvůli nedostatečným rozhledovým poměrům.

**Z historie přejezdů**

**NERISKUJ!** Kdyby lidé respektovali pravidla, počet mrtvých by radikálně klesl.

Ručně stahované závory ČSD s velkou výstražnou tabulí.

Závory systému Götz Wien z konce 19. století.

**MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI NA PŘEJEZDECH**

Vývoj počtu mimořádných událostí za posledních 10 let (k 30. 9. 2012)



**Zabezpečovače VÚD**

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

Připravujeme

**ZAHRANIČNÍ ANGAŽMÁ.** Tři stroje řady 163 Českých drah jsou v Polsku nasazovány již od roku 2007. Od října je dalších deset pronajato také regionálnímu dopravci Przewozy Regionalne. FOTO JIŘÍ KONEČNÝ

# Deset českých Peršingů zamířilo do polského pronájmu

S pořízením nových vozidel musí České dráhy řešit otázku, jak využít donedávna nepostradatelná vozidla, která se ocitla na „vedlejší koleji". Deset Peršingů řady 163 proto bylo pronajato polskému dopravci Przewozy Regionalne, který je bude provozovat po příští čtyři roky.

České lokomotivy nejsou na polských kolejích žádnou novinkou. U našeho severního souseda byla dokonce téměř rok zkoušena vůbec první československá poválečná elektrická lokomotiva, legendární Bobina E 499.0. Poláci si pak u plzeňské Škodovky objednali stroje vycházející z pokračovatelky rodu Bobiny – E 499.1, kterou označili jako řadu EP05. Z poslední doby jsou známy takřka živelné odprodeje již nevyužívaných nákladních Šestikoláků polským soukromým dopravcům. Tyristorové Peršingy Českých drah se na spojích PKP Intercity (polského dálkového dopravce) objevily v roce 2007 na recipročních výkonech za využívání lokomotiv EU07 a později i EP09 v dálkové dopravě mezi Prahou a Varšavou. Pro tento účel byly vyčleněny lokomotivy 163.046, 047 a 048 z bohumínské provozní jednotky DKV Olomouc.

## Nejdříve musely do Přerova

Lokomotivy musely projít takzvanou polonizací neboli úpravou dle požadavků polského drážního úřadu UTK. Ta se týkala zejména dosazení polské radiostanice Radmor, vozidlové části zabezpečovače SHP, vybavení sběrače měděným smykadlem a úpravou pozičního osvětlení lokomotivy. Tyto změny provedly DPOV Přerov. České stroje se staly v Polsku i velmi oblíbené a později se začaly objevovat nejen v mezinárodní dopravě mezi Českem a Polskem, ale také na čistě vnitrostátních polských spojích. Vedle dálkového dopravce PKP Intercity, který disponuje relativně dostačujícím počtem hnacích vozidel, vznikl během transformace státních polských drah PKP ještě regionální dopravce Przewozy Regionalne, který dodnes trpí akutním nedostatkem elektrických lokomotiv.

Pro vedení klasických souprav si proto pronajímá lokomotivy od jiných dopravců a protože si s PKP Intercity do jisté míry konkuruje, v čele osobních vlaků kategorie RegioExpres se většinou objevovaly stroje PKP Cargo. To ovšem nabídlo k pronájmu velké šestinápravové lokomotivy řady ET22, za které platí nájemce vyšší poplatek za dopravní cestu. Také nájemné, překračující jeden tisíc eur denně, není příliš přívětivé. Není proto divu, že Przewozy Regionálne přivítaly možnost pronájmu deseti strojů řady 163 Českých drah za cenu výhodnou pro obě strany. Všechny pronajaté stroje náležejí do stavu DKV Česká Třebová. Před jejich přesunem do Polska musely všechny podstoupit zmiňovanou „polonizaci", přičemž náklady na úpravu jedné lokomotivy dosahují částky 1,25 milionu korun. Jejich přechodným domovem se stalo depo v Toruni, které zajišťuje rutinní bezpečnostní prohlídky, provozní ošetření, udržbu zařízení dosazených v rámci úpravy pro provoz na polské síti. Na domácí půdu, do České Třebové, se budou stroje podle oběhu vracet každý jedenáctý den a v místním DKV budou také podstupovat vyšší stupně provozních oprav.

### Polonizované Peršingy

| | |
|---|---|
| **163.021** | Małgosia (Milada) |
| **163.022** | Ela |
| **163.026** | Gabrysia (Gabriela) |
| **163.029** | Beata |
| **163.030** | Agata |
| **163.034** | Helena |
| **163.035** | Zosia (Saša) |
| **163.040** | Edyta |
| **163.041** | Kamila |
| **163.042** | Oliwia |
| **163.046** | Kasia (Katka) |
| **163.047** | Basia (Barča) |
| **163.048** | Jadwiga (Hedvika) |

## Dostaly dívčí jména

České lokomotivy budou u společnosti Przewozy Regionalne přednostně nasazeny na vlaky InterRegio prakticky v celém Polsku, o čemž svědčí i denní proběh zhruba 800 kilometrů. Zajímavostí je nejen nasazení těchto lokomotiv u jiného dopravce, ale také skutečnost, že se do Polska dostanou stroje v několika barevných mutacích – obě varianty korporátního nátěru ČD, „reklamní" lokomotiva ČEZ (163.030), zelená s pruhem barvy slonové kosti a zelená se širokým žlutým pruhem. Navíc všechny Peršingy dostaly u nového provozovatele dívčí jména, kterými se honosí na čelech. Vzhledem k tomu, že turnusová potřeba řady 163 bude vlivem dalších dodávek nových vozidel stále klesat a polský nájemce deklaroval zájem o další lokomotivy, lze očekávat, že deset tradičních českých strojů na polských kolejích nezůstane osamoceno.

**VÁCLAV RUBEŠ**

# RSM: Oprava výpravní budovy ve stanici Jičín

Výpravní budovou železniční stanice Jičín projde ročně více než 400 tisíc cestujících a řadí se tak na 172. místo v pořadí nádražních budov Českých drah. Vlastní objekt nepravidelného půdorysu je rozdělen funkčně i pohledově na část pro odbavení cestujících a část služební.

## Originální fresky na stěnách zůstanou zachovány

Právě prostory pro cestující, především odbavovací hala a navazující zpevněné plochy, již nevyhovovaly dnešním potřebám z hlediska zajištění kultury cestování a bezpečnosti cestujících. Proto přistoupila Regionální správa majetku Hradec Králové k provedení oprav veřejně přístupných prostor.

Největší pozornost se soustředila na bohatě prosklenou halu, kde byly vyměněny všechny dveře a okna včetně pokladních přepážek a položeny nové dlažby a obklady. Západní strana haly je v její horní části vyzdobena třemi nástěnnými malbami místního autora Jindřicha Procházky. Vzhledem k jejich značnému poškození vlivem nesoudržnosti podkladní omítky bylo zvažováno umístění digitálně opravených kopií v originální velikosti na panely instalované před původní malby.

Proti tomuto řešení se však postavily místní kulturní spolky, které upřednostnily vystavení byť i poškozených originálů a vyvíjejí snahu o zajištění odborného restaurování maleb. Předstěny nakonec posloužily pouze jako ochrana maleb během opravy haly a poté byly odstraněny.

## Nástupiště bez bariér

Opravou prošly také zpevněné plochy v přednádraží a pod krytým nástupištěm. Přitom se podařilo do této plochy začlenit vstupní rampu z ulice a vyrovnat dlažbu krytého peronu tak, aby hala pro odbavení cestujících i veřejné toalety byly bezbariérově přístupné. V prostoru haly a nástupiště přiléhajícího k budově byly obnoveny malby a nátěry a osazeno nové osvětlení. V hale byly instalovány nové sedačky, odstraněna nevzhledná vestavba bufetu a nově také umožněn prodej občerstvení z restaurace.

**ZPEVNĚNÍ.** Stavební práce se dotkly i krytého nástupiště. FOTO RSM HRADEC KRÁLOVÉ

## Zbývá ještě instalovat informační systém pro cestující

Na dokončení čeká již jen nový informační systém, který bude osazen v rámci plánovaného označování železničních stanic podle firemní kultury Českých drah. Provedené změny mají nejen zlepšit prostředí výpravní budovy, kterou využívají zákazníci, ale domníváme se, že přispějí také k omezení pohybu osob, které zde v minulosti často ničily vybavení.

**JAROSLAV ŠPÍNA**

# Rakouskou infrastrukturu čekají změny hodné obdivu

Naši jižní sousedé investují stovky milionů eur ročně do modernizace železniční infrastruktury. A je to také vidět! V letošním roce tak bude zahájen provoz na několika nových tratích. V plném proudu je rovněž přestavba průjezdného hlavního nádraží, na kterém už za pár dní budou pravidelně zastavovat některé regionální vlaky. Pro dálkové spoje se nové nádraží otevře až za rok.

**JAK BUDE VYPADAT?** Provoz na vídeňském hlavním nádraží se naplno rozběhne už v prosinci 2014. FOTO ÖBB (2x)

Od prosincové změny jízdního řádu čeká na cestující v Rakousku plno změn. Tou největší zřejmě bude zahájení provozu na nové vysokorychlostní trati mezi Vídní a St. Pöltenem. Železniční infrastruktura tak získá moderní, kapacitní trať o délce asi 40 km, která doplní relativně pomalou historickou trasu s mnoha oblouky přes pohoří Vídeňský les. Více než polovina z nové trasy navíc povede v tunelech. Zároveň bude na okraji Vídně otevřen nový, přibližně 13 kilometrů dlouhý tzv. Lainzer Tunnel, který zajistí přímé spojení Západní dráhy s nádražím Meidling, novým hlavním nádražím a Východní a Severní dráhou.

Další podstatnou změnou bude zavedení ETCS Level 2 na nových tratích. Tím dojde ke zvýšení bezpečnosti a současně to umožní další zvýšení rychlostí a zkrácení cestovních časů. Díky tomu plánuje společnost ÖBB u spojů Railjet zkrácení cestovního času mezi Vídní a Salcburkem o 23 minut, tedy ze současných 2 hodin 45 minut na 2 hodiny 22 minut. Další novou tratí uváděnou letos do provozu bude úsek mezi Kundlem a Baumkirchenem v Tyrolsku na tzv. Unterinntalstrecke. Nová dvoukolejná trať zvýší kapacitu v údolí Innu a zlepší stav životního prostředí díky značným protihlukovým opatřením.

### Nové hlavní nádraží využijí první cestující

Nejznámější infrastrukturní stavbou Rakouska je ale dnes hlavní nádraží ve Vídni. Tam se chýlí ke konci první etapa výstavby a chystá spuštění částečného provozu od prosince letošního roku. Dokončeny jsou již první koleje napříč nádražím. Od prosince jich bude v provozu celkem 5, z toho 4 se nacházejí u nástupišť a jedna bude průjezdná. Od 6. srpna sem již byly přesměrovány první vlaky, např. spoje Railjet Mnichov – Budapešť nebo EuroCity Vídeňské Nové Město – – Praha a dosavadní provizorní spojka přes staveniště byla zrušena. První vlaky na hlavním nádraží zastaví ale až s prosincovou změnou jízdních řádů. Zatím to budou pouze regionální vlaky, například linek S60 nebo S80.

Dálkové a mezistátní vlaky zastaví na hlavním nádraží až v závěru roku 2014 a celá výstavba má být dokončena v roce 2015. Plánovači počítají, že tím vznikne nejdůležitější středoevropský přestupní uzel. Setkávat se zde mají dálkové spoje Mnichov – Budapešť a Graz – Praha, které by mohly jezdit dokonce k jednomu nástupišti. Další přestupní možnosti nabídnou ostatní dálkové spoje, regionální vlaky, městská rychlodráha a také další linky městské dopravy. Revitalizace celé oblasti, která dříve sloužila železničnímu provozu v místech Jižního a Východního nádraží, však bude pokračovat až do roku 2020. Na ploše přes 59 hektarů vzniknou nové čtvrti. Počítá se s výstavbou kancelářských budov, obytných domů s byty, mateřské a základní školy i městského parku.

> **Nejznámější infrastrukturní stavbou Rakouska je dnes hlavní nádraží ve Vídni. Tam se chýlí ke konci první etapa výstavby a chystá spuštění částečného provozu od prosince letošního roku.**

Význam nového vídeňského hlavního nádraží jako středoevropského dopravního uzlu vzroste také díky přímému napojení na mezinárodní letiště Schwechat. Umožní to výstavba 2,1 kilometru dlouhé spojky, tzv. Klederinger Schleife, která byla slavnostně zahájena v květnu letošního roku. Dvoukolejná trať pro maximální rychlost 100 km/h propojí v blízkosti vídeňského centrálního seřaďovacího nádraží Východní dráhu a rychlodráhu na letiště. Investice v hodnotě 65,3 milionu eur má být dokončena v roce 2014. Dominantou stavby budou dva oblouky ocelových mostů s celkovou hmotností 4 800 tun, kterými nová spojka překoná nákladové nádraží. Od prosince 2014 tak mají mířit na letiště Schwechat zvláštní letištní expresy, ale i přímé dálkové vlaky ze západního Rakouska. Plánovaný cestovní čas mezi hlavním nádražím a letištěm je pouhých 15 minut!

**VELEDÍLO.** Celá výstavba vídeňského železničního uzlu včetně revitalizace okolí má být dokončena do roku 2015. Povede sem i nová spojka od letiště Schwechat.

### Za 3 miliardy eur postaví trať v délce 27 kilometrů

Federální a zemští politici i zástupci ÖBB letos odstartovali další významnou stavbu – Semmering-Basistunnel neu. O výstavbě nového základového tunelu přes Alpy na Jižní dráze se hovoří již několik desetiletí. Zdá se, že nyní stavba nové tratě skutečně začne. Nákladem 3,1 miliardy eur mají být vybudovány dva asi 27 km dlouhé jednokolejné tunely mezi stanicemi Gloggnitz a Mürzzuschlag. Tunelové roury o průměru 10 metrů mají být od sebe vzdáleny 40 až 70 metrů a po 500 metrech budou propojeny příčnými únikovými štolami. Kromě toho bude uprostřed trasy mezi oběma tunely zřízena záchranná stanice. Vlaky v něm pojedou maximální rychlostí až 230 km/h. Jízdní doba z Vídně do Grazu se sníží ze dvou a půl hodiny na 1 hodinu a 50 minut.

Semmering-Basistunnel neu má velký význam také pro tranzitní nákladní dopravu mezi jihem a severem Evropy. Umožní zvýšit objem přepravovaného zboží po této transevropské magistrále při menším počtu lokomotiv (místo až 3 lokomotiv na jeden vlak bude stačit jedna) a tedy také při nižších nákladech. První tunelářské práce mají být zahájeny v roce 2014 ve Fröschnitzgrabenu, v roce 2015 začnou práce také v Gloggnitzu a u Göstritzu. V roce 2021 mají být tunely proraženy a v roce 2024 by měly být plně v provozu. **PETR ŠŤÁHLAVSKÝ**

# Jízdné u DB v prosinci zdraží o 2,8 procenta

Německý národní dopravce DB AG zvýší k 9. prosinci své ceny. V průměru půjde o nárůst o 2,8 procenta. Německé dráhy zdůvodňují zdražení kontinuálně rostoucími náklady na energii (elektřina, nafta) a zvyšujícími se náklady na drážní provoz. Zároveň upozorňují, že k podobnému kroku přistupují i organizátoři integrovaných dopravních systémů po celém Německu.

### Za cestu z Hamburku do Mnichova o 4 eura více

Největší zvýšení cen by mělo být kolem 4 eur. Dotkne se například cesty z Hamburku do Mnichova. Cena běžné jízdenky na spoj ICE by se měla zvýšit ze 135 na 139 eur (+ 3 procenta). Jízdenka z Mnichova do Stuttgartu zdraží jen o 1 euro z 54 na 55 eur (+ 1,9 procenta) a například z Mannheimu do Frankfurtu to bude z 27 na 28 eur (+ 3,7 procenta). Dopravce však zdůrazňuje, že úprava cen se nedotkne některých atraktivních slevových jízdenek, především dokladů označovaných jako Sparpreis a Europa-Spezial.

Sparpreis umožňuje cestovat po Německu ve 2. třídě vlaků ICE/IC/EC za ceny od 29 eur (v 1. třídě od 49 eur), na krátké vzdálenosti do 250 kilometrů pak dokonce od 19 eur. Držitelé BahnCard 25 pak získají další slevu ve výši 25 procent. S jízdenkou Europa-Spezial pak lze podnikat zahraniční cesty od 39 eur.

V průměru o 2,8 procenta porostou také ceny síťových regionálních jízdenek, jako jsou tzv. Länder-Tickets (zemské jízdenky), Quer-durch-Land-Ticket (síťová jízdenka) nebo Schönes-Wochenende-Ticket (víkendová síťová jízdenka). Länder-Tickets jsou nabízeny v různých variantách pro jednu nebo více německých spolkových zemí a pro jednotlivce nebo malé skupiny do 5 osob bez ohledu na věk. Často platí i v linkách městské dopravy.

Německé dráhy se změnou grafikonu upraví i ceny. FOTO DB

Velmi podobně funguje také jízdenka Quer-durch-Land-Ticket, která platí po celém Německu. V současnosti je cena 42 eur za osobu a každá další až do maximálního počtu 5 spolucestujících připlácí 6 eur. Schönes-Wochenende-Ticket je pak obdobou výše uvedených dokladů. Platí však jen v sobotu nebo v neděli a cena je 40 eur (v pokladně 42 eur) bez ohledu na počet osob. Nutno dodat, že cestující si z větší části (asi z 80 procent) kupují doklady integrovaných dopravních svazů.

### Zákaznická karta za jinou cenu

V rámci cenových úprav u DB AG dojde také k úpravám poplatku za slevovou kartu BahnCard (obdoba naší In-karty). Slevová karta na 25 procent zdraží o euro (z 59 na 60 eur), karta se slevou 50 procent o 7 eur (z 240 na 247 eur) a BahnCard 100 (sleva 100 procent) bude stát nově 4 090 eur místo 3 990 eur. **PETR ŠŤÁHLAVSKÝ**

## KRÁTCE

NĚMECKO

### Katzenbergtunnel už prochází zkouškami

Od 9. prosince 2012 zahájí provoz část nové porýnské vysokorychlostní tratě (250 km/h) vedoucí z Freiburgu do Basileje. Přibližně 16 km dlouhý úsek včetně asi 9,5 km dlouhého Katzenbergtunnelu v současnosti prochází zkouškami při rychlosti až 275 km/h. Třívozová měřicí jednotka ICE-S testuje zabezpečovací zařízení, trolejové vedení a další prvky rychlodráhy. Jednotka má jeden měřicí sběrač, čtyři měřicí nápravy a dvě střešní kamery.

ČERNÁ HORA

### České firmy zajistily modernizaci tratě

Na začátku října byl slavnostně zahájen provoz na modernizované trati Podgorica – Nikšič. Konsorcium českých firem zde rekonstruovalo 66 km tratě a vybudovalo 5 stanic. Společnost AŽD Praha se na projektu podílela dodáním staničního zabezpečovacího zařízení ESA 11 a poskytla přejezdová zabezpečovací zařízení. Na projektu se také účastnily společnosti OHL ŽS a Elektrizace železnic. Celkové náklady projektu, který financovala Česká exportní banka, činily 70 milionů eur.

FRANCIE

### Ministr se zamyslel a vyjádřil obavy

U příležitosti oslav 75. výročí založení společnosti SNCF, které se konaly v Paříži 30. října, ministr dopravy Frédéric Cuvillier prezentoval některé své názory na budoucnost železničního sektoru. Ministr kritizoval, že kvantita osobní dopravy má přednost před kvalitou, nedostatek dlouhodobé finanční stability, rozpad sociálního smíru kvůli rychlému otevírání trhu nákladní dopravy. Vyjádřil i obavy z připravenosti sektoru pro další liberalizaci. Dále Cuvillier doporučil vytvořit jednu právnickou osobu pro řízení infrastruktury, která by zajišťovala činnosti dnešních společností RFF, SNCF Infra a DCF.

LAOS

### Kolejové spojení s Čínou má znovu šanci

Čínský úvěr ve výši 7 miliard dolarů má umožnit znovuzahájení stavby tratě mezi laoským hlavním městem Vientiane a čínskou provincií Yunnan v délce 420 km. Trať má vést přes města Phônhông, Vangvieng, Luang Prabang, Oudomxay a Louang Namtha. Projekt začal už v roce 2009. Po prodloužení čínské tratě Kunming – Yuxi do hraničního bodu v Botenu se práce zastavily. V Laosu panovaly obavy z velkého přílivu čínských dělníků a nejasných vlatnických práv podél tratě. Úvěr zřejmě spory urovnal.

CHILE

### Elektrické jednotky od Alstomu pro Santiago

Státní chilské železnice EFE oznámily v polovině října, že pro dodávku dvanácti elektrických vícedílných jednotek, které budou v provozu na trase Santiago – Rancagua, vybraly firmu Alstom. Smlouva představuje investici ve výši 68 milionů dolarů. Pětiletý kontrakt zahrnuje údržbu a opci na dodávku dalších osmi vlakových souprav, která může být rozšířena až na maximálních 30 let. Nové elektrické vícedílné jednotky X'Trapolis Modular mají vstoupit do provozu v první polovině roku 2014.

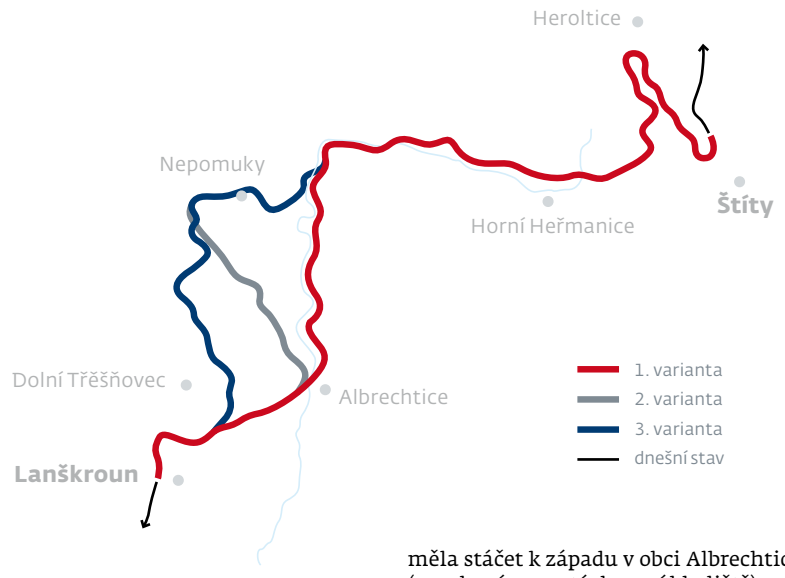
RUSKO

### Pomoc pro rozvoj soukromého sektoru

Evropská banka pro obnovu a rozvoj poskytne půjčku ve výši 22,5 milionu eur na rozšíření společnosti Huolintakeskus. V Rusku registrovaná pobočka finských Nurminen Logistics bude moci přikoupit 700 nových vagonů. Společnost se zaměřuje především na oblast bývalého SSSR, zejména na spoje mezi Finskem a Ruskem, kde zajišťuje převoz dřeva a papíru. Osmiletý úvěr odsouhlasený 1. listopadu je již druhou půjčkou firmě. Zástupce banky vyzdvihl pozitivní dopad na rozvoj soukromé železniční přepravy v Rusku. **(PeŠŤ, acri, mez)**

# Mezi Lanškrounem a Štíty měla před 100 lety vzniknout dráha

Ve zlatém věku lokálek, na konci 19. století, se v Čecháh i na Moravě otevírala jedna místní dráha za druhou. Současně se plánovaly i další tratě, které pro obyvatele měst a vesnic znamenaly přímé spojení s ekonomickými centry. Na mnohé projekty však už nezbyly peníze. Týká se to i dvacetikilometrového propojení Lanškrouna a Štítů na pomezí Pardubického a Olomouckého kraje.




Do východočeského města Lanškrouna přijel první vlak s řádnými cestujícími v červnu 1885. Tehdy sem společnost StEG prodloužila krátkou lokální trať z Rudoltic. Následně se v roce 1893 zrodil projekt na 32 km dlouhou dráhu, která by propojila Dolní Lipku (tehdy Králík) přes Štíty (tehdy Šilperk) do Hoštejna. Jak známo, realizována byla pouze část do Štítů, která se pro cestující otevřela den před Silvestrem 1899. O tři roky později se objevil návrh na další prodloužení dráhy ze Štítů právě do Lanškrouna. Jenže bohužel zůstalo jen u plánování.

## Ve kterých místech přesně plánovali koleje?

Pokud se dnes vydáte do této oblasti ze severní strany (přes Lichkov), musíte vystoupit už v Moravském Karlově. Dál už regionální spoje ČD bohužel nejedou. Do Štítů pak musíte pěšky, na kole nebo autobusem. Železniční trať měla kvůli stoupání vést až k osadě Polsko pětikilometrovou dvojitou smyčkou zasahující do Heroltic. Po překonání zemské hranice mezi Moravou a Čechami se nachází obec Výprachtice. Ta je zajímavá nejen tvrzištěm Na zámku na protáhlém ostrohu nad Moravskou Sázavou a empírovým kostelem Proměnění Páně, ale i tím, že zde mělo stát nádraží na desátém kilometru navrhované tratě. Koleje dál směrem na Lanškroun byly už nakresleny ve třech variantách. Buď přímo na jih údolím Sázavy, odkud se měla stáčet k západu v obci Albrechtice (navrhována zastávka a nákladiště), nebo přes Nepomuky k Albrechticím. Třetí varianta kladla dráhu západně podél obcí Horní a Dolní Třešňovec.

**ŠTÍTY.** Dráha sem sice vede, ale osobní vlaky tu od prosince 2011 nejezdí. FOTO **AUTOR**

Ani jednu z variant bohužel nekopírují silnice, takže dnes do Lanškrouna dojedete buď přímo z Heřmanic silnicí č. 43 přes Švédské Šance a Laudonovu chatu, z Výprachtic přes Haldu a evropské rozvodí Labe-Dunaj, odkud lze zamířit třeba i do Jablonného nad Orlicí. Milovníky železnice lze upozornit na cyklotrasu ze Štítů přes Cotkytle a vrch Lázek (to je nejvyšší vrchol Zábřežské vrchoviny – 714 m n. m.) s Reichlovou chatou z poloviny třicátých let. Cyklotrasa vás dovede na zastávku Tatenice na 3. koridoru v úseku mezi Českou Třebovou a Zábřehem na Moravě.

## Tady bylo Německo

Jak už bylo prozrazeno, v Lanškrouně, kam měla lokálka vést, se železnice dočkali aspoň z jižní strany. To ale jistě drtivá většina čtenářů ví. Koneckonců, nedávno jsme psali o tom, jak do této stanice začala zajíždět nová motorová jednotka Regio-Shuttle RS1 od firmy Stadler. Při návštěvě Lanškrouna, kterému dominuje nápadná radnice z roku 1582 s 50 metrů vysokou věží, si ale možná neuvědomíte, že v celém širém okolí ještě před 70 lety převažovalo německy mluvící obyvatelstvo. Totéž platilo i pro Štíty, takže tato oblast patřila za druhé světové války přímo do třetí říše a ne do protektorátu Čechy a Morava. Ale to už je historické téma patřící na stránky jiných novin nebo časopisu.

**MARTIN NAVRÁTIL**

### ŠILPERK NEBO ŠTÍTY?

Město Štíty vzniklo při říčce Březné nejspíše jako osada v podhradí hradu Šilperka, který v dobách krále Přemysla Otakara II. dal vybudovat člen markraběcí družiny Protiven ze Zábřehu. Protivenovo privilegium z roku 1278 je také prvním historickým dokladem o městě. Hrad, později město, spravovali po loupeživém rytíři Ješku ze Šilperka Šternberkové, Žalkovští a Lichtenštejnové. Město trpělo Švédy, morem, cholerou a požáry. Po roce 1848 měly Štíty ráz zemědělské vesnice, v níž žili vedle sebe čeští i němečtí obyvatelé. Ke dni 5. 7. 1949 byl Šilperk (za války Schildberg, tedy Štítová hora) po krátké době, kdy německý název nahradil český Žalkov, přejmenován právě na Štíty. Lyžaři by mohli znát tamní sportovní areál Acrobat Park, který společně s městem vybudoval olympijský vítěz v akrobatickém lyžování Aleš Valenta. Ačkoli tu mají železniční nádraží, osobní vlaky sem od prosince 2011 nezajíždějí.

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

Jaro 2013 — Novinka

**Dotované seniorské pobyty 55+**

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

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

Aktuální nabídku najdete na www.cdtravel.cz

Česká republika

**Luhačovaci – wellness hotel Pohoda** ****

Last moment – MINIRELAX, termín: 18. 11.–16. 12. 2012

Cena: 3 770 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).

Itálie — Novinka

**Turín a citrusový festival ve francouzském Mentonu**

Vlakový poznávací zájezd – na staré FIP!!!

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

Itálie — Novinka

**Itálie – Exotická západní Sicílie**

Vlakový poznávací zájezd – na staré FIP!!!

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

Itálie

**Itálie – Za poznáním Neapolského zálivu**

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

Termín: 23.–29. 3. 2013. Cena: 7 990 Kč. Cena zahrnuje: 4x ubytování se snídaní, 4x místenku, služby vedoucího zájezdu. Navštívíme Pompeje, zámek a zahrady v Casertě, antické chrámy v Paestu, město Sorrento nebo ostrov Capri.

Zájezd je možné zkombinovat se zájezdem Exotická západní Sicílie!

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

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

# Trojice zaměstnanců, která dostala cestující do bezpečí

Případ lidské i profesionální solidarity se udál letos v květnu v Uhersku při hrozivě vyhlížející železniční nehodě. Vlak EuroCity směřující z Budapešti do Berlína vrazil v plné rychlosti do automobilu stojícího na přejezdu. Zaklíněné auto i lokomotiva začaly po nárazu hořet. Díky zásahu strojvedoucího, vlakvedoucí a průvodčího nedošlo k ohrožení cestujících a materiální škody byly omezené.

FOTO AUTOR

**FRANTIŠEK ZUGAR**
Strojvedoucí z Provozní jednotky Břeclav DKV Brno. Po studiu Střední průmyslové školy dopravní v Břeclavi, obor Kolejová doprava v železniční dopravě, odešel pracovat jako strojvedoucí. V této funkci působí kontinuálně již 38 let.

**BOŽENA HOFÍRKOVÁ**
Na dráze pracuje 38 let ve funkci průvodčí a vlakvedoucí v břeclavském Středisku vlakových čet spadajícím pod RCVD Brno. Na železnici se dostala po studiu gymnázia a následně střední průmyslové školy zemědělské. V mládí se zkoušela dostat i na DAMU.

**MARIAN KUCHAŘ**
Břeclavský průvodčí pracuje v RCVD Brno od roku 1998. Na železnici nastoupil v roce 1997 po absolutoriu břeclavské Střední průmyslové školy dopravní jako signalista, po několika měsících se nechal přeložit na práci k vlakovým četám, kde vydržel dodnes.

Všichni tři pocházejí z Břeclavi, pracují pro České dráhy a 7. května měli společnou službu na spoji EuroCity. Řeč je o strojvedoucím Františku Zugarovi, vlakvedoucí Boženě Hofírkové a průvodčím Marianovi Kuchařovi, kteří byli oceněni u příležitosti Dne železnice. Onen květnový den se jejich služba vymkla normálu, když mezinárodní vlak z Budapešti do Berlína narazil do zaklíněného automobilu na přejezdu u stanice Uhersko. Automobil byl sice už prázdný, ale v ohrožení se ocitli cestující ve vlaku, protože okamžitě po nárazu vznikl požár.

## Vlak naštěstí nevykolejil, ale někteří lidé nebrali situaci vážně

„Při průjezdu pravotočivým obloukem jsem na vzdálenost asi sto metrů uviděl stát na kolejích starou škodovku a u ní pobíhajícího chlapíka, který mně gesty naznačoval, abych zastavil. To opravdu nebylo možné ani zázrakem. Na rychloměru jsem měl v ten okamžik 158 km/h!“ vzpomíná na onen den strojvedoucí František Zugar. „Takzvaně jsem nasypal rychlobrzdu a zůstal sedět, nic jiného se stejně nedalo dělat. Během asi dvou vteřin se ozvala dutá rána a auto jsem roloval před sebou. A to přes celé nádraží až k odjezdovému návěstidlu, což bylo dobrých pár set metrů. Všechno se sběhlo rychle, tak jsem se jen modlil, aby vlak nevykolejil. V tomhle jsme měli štěstí v neštěstí, jenže lokomotiva začala po nárazu hořet,“ pokračuje.

Strojvedoucí se okamžitě spojil se svým nadřízeným v Břeclavi, zatímco vlakvedoucí Božena Hofírková kontaktovala hasiče a dispečery. Hlavním úkolem pro průvodčího Mariana Kuchaře bylo odvést cestující, zvláště těch z prvních vozů, do bezpečí. „Někteří lidé bohužel berou takovou situaci jako senzaci, i když se vlastně jedná o tragédii,“ říká průvodčí Kuchař. „Zatímco většina cestujících, včetně dvaceti dětí, které seděly hned v prvním voze za lokomotivou, odešla spořádaně do bezpečné vzdálenosti, několik zvědavců běhalo kolem požáru a fotografovalo zbytky automobilu. Snažil jsem se jim vysvětlit, že na vedlejší koleji může jet klidně vlak a stane se další tragédie. Nerad na to vzpomínám. Vždyť EuroCity bylo plné, vezli jsme asi 500 lidí,“ dodává Marian Kuchař.

Čekání na hasiče představovalo pro vlakvedoucí Boženu Hofírkovou asi nejdelší půlhodinu v životě. „Na dispečinku slíbili, že hned přijedou. Během té půlhodiny jsme ale vyprázdnili všechny hasičské přístroje na lokomotivě, ve vozech, ale i ze sousední lokomotivy od společnosti ČD Cargo. Velmi nám pomáhal ještě odborný lektor DVI Jiří Bodó z Ústí nad Labem,“ uvádí vlakvedoucí Hofírková.

**ZÁSAH.** Po nárazu do automobilu začala lokomotiva hořet. FOTO **MARIAN KUCHAŘ**

## Požár nebyl do příjezdu hasičů pod kontrolou

Když už si zaměstnanci ČD mysleli, že požár zlikvidovali, rozhořel se s ještě větší intenzitou. „Propadali jsme v té chvíli lehkému zoufalství. Ještě že byl na trati zastaven provoz a cestující jsme dostali dostatečně daleko. Naštěstí hasiči dorazili v momentě, kdy jsme spotřebovali poslední hasicí přístroj,“ vzpomíná strojvedoucí František Zugar. Na vážnost situace upozorňoval i hustý černý dým, který se linul z přední části vlaku.

Vlak EuroCity nakonec zůstal stát ve stanici Uhersko tři hodiny. Navíc panovalo značné vedro, což situaci ještě zhoršovalo. Nervozitu projevovali zejména fanoušci skupiny Metallica, kteří kvůli nehodě nestíhali plánovaný koncert v Praze. Když však viděli dlouhotrvající boj s ohněm, tak se i u nich projevilo pochopení. V krizové situaci se ale ukázaly i pozitivní lidské vlastnosti. Například pokladní z Uherska, která už měla po směně, zůstala na nádraží a podávala cestujícím pitnou vodu a sháněla jim informace o přípojích. Všichni zaměstnanci Českých drah, kteří se podíleli na likvidaci požáru a uklidňování mimořádné situace, si tak zaslouží upřímný lidský obdiv a poděkování. **MARTIN HARÁK**

## KŘÍŽOVKA

**E. M. Remarque (1898–1970) – německý spisovatel: ŽÁRLIVOST ZAČÍNÁ … (dokončení v tajence).**

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| POMŮCKA: TAEL | AKADEMICKÁ ZKRATKA | ZKRATKA BÝVALÉHO NÁRODNÍHO VÝBORU | MOCNÉ VZESTUPY | | BAHENNÍ PTÁK | NIKOLI SUDÁ | TÝKAJÍCÍ SE CVIČNÉ SKLADBY | ČÍŠNICKÝ UČEŇ (HOVOR.) | VNITŘNÍ (LAT. ZKR.) | ČÍNSKÉ PLATIDLO | | OBSAZENÝ BYDLÍCÍMI | AGITAČNÍ TISKOVINA (ZDROB.) | ANGLICKÁ ČÍSLOVKA (JEDEN) | ZAVINĚNÍ | PATŘÍCÍ ONDŘEJOVI (DOMÁCKY) | | TALISMANY | LETNÍ OLYMPIJSKÉ HRY (ZKR.) | ÚDAJNĚ |
| CIZÍ PLOŠNÁ MÍRA | | | | SPOJIT LEPIDLEM | | | | | | | TĚŽKÝ KOV | | | | | | HORSKÝ SKŘÍTEK | | | |
| VÝRAZ ZDRŽENLIVÉHO SOUHLASU | | | | SLITINA FE + C / PŘIHLÍŽEJÍCÍ | | | | | | | AFRICKÝ STÁT / BUŘIČ | | | | | | EPIDEMIE / STARÁ BODNÁ ZBRAŇ | | | |
| **ZAČÁTEK TAJENKY** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | NAŠE POLITICKÁ STRANA | ŽENSKÝ ÚČES / OZDOBA VERŠŮ | | | | | | | NEŠIKOVNÁ (PŘENES.) / STAROARM. MĚSTO | | | | | SÍŤ ČERPACÍCH STANIC / JAPONSKÁ POTÁPĚČKA | | | | | PYSK | SLOVENSKÝ VÝRAZ PŘIROVNÁNÍ |
| SLOVENSKÉ HISTORICKÉ ÚZEMÍ | | | | | | OLINA / ZNAČKA KILOPONDU | | | | OVČÁK | | | | | ZPĚVOHRA | | | | | |
| **KONEC TAJENKY** | | | | | HÁDANKOVÁ SOUTĚŽ | | | | | POUZE (V NÁŘEČÍ) | | | | | ČESKÝ ZPĚVÁK (PAVEL) | | | | | |
| KLOUZAVÝ POHYB | | | | | JEDNODUCHÝ STROJ | | | | | PLETIVA POD KŮROU STROMŮ | | | | | OBDĚLÁNO RÝČEM | | | | | |

AUTOR **PETR HAJNIŠ**

## POŠTA

### Pište o síťových jízdenkách v cizině

Pravidelně prostřednictvím partnera dostávám vaše noviny, které považuji za zajímavé. V jednom z nedávných čísel jste uveřejnili článek o možnosti cestování na rakouských železnicích, který byl velmi inspirativní, protože tam byly uvedeny možnosti různých síťových jízdenek včetně cen. Dovoluji si obrátit se na vás s prosbou, zda byste podobné články o různých síťových jízdenkách, slevách a podobně nepublikovali i z dalších evropských zemí. Byla jsem nyní v Bavorsku, využívala možnosti Bayern ticketu a projela velký kus země. Zda jsou nějaké podobné slevy v dalších německých zemích, o tom vůbec nevím, natož v dalších evropských zemích. Určitě by to byla zajímavá pobídka k cestování, protože obyčejný člověk o těchto možnostech vůbec netuší. Předem vám děkuji za zamyšlení nad tímto praktickým tématem. **BLANKA ROZKOŠNÁ**

### Vznikne unifikované stanoviště?

Reaguji na váš článek o stanovištích strojvedoucích (číslo 19/2012). Považuji ho za velmi zajímavý, výborný je zejména detailní popis u řady 380. Jak ale uvádíte, vytvořit nějaké unifikované stanoviště v rámci evropských železnic nebude vůbec snadné. Jiné zvyklosti mají Němci, Francouzi, Italové, jiné my. Článek je výborný i z toho důvodu, že uvádí klady i zápory – to se mi moc líbí. Zaujalo mě, jak velký problém mají LCD displeje s čitelností na přímém slunečním světle. Zajímalo by mě, zda jsou v tomto směru nějaké rozdíly od různých výrobců, tedy zda na Taurusu mají stejné problémy jako třeba na lokomotivě řady 380. Nevíte, zda jsou mezi jednotlivými displeji od různých výrobců v tomto směru nějaké rozdíly? Mimochodem, Taurus je první lokomotiva, co já vím, která má tlak v brzdových válcích a v hlavním potrubí integrovaný do displeje. U řady 380 jsou klasické analogové kruhové ukazatele tlaku. Naopak ARR, jak uvádíte, je u Taurusu klasická pákou voliče rychlosti, zatímco u našich moderních vozidel je klávesnice. Možná jen mohla být v článku zmínka o stanovišti jednotek 680 Pendolino. **DAN ŠÍDA**

### Od roku 2008 jste ušli velký kus cesty

Jsem již v důchodu a mohlo by se tedy zdát, že mám dost času a z nudy si dopisuji s redakcemi různých periodik. Opak je pravdou a toto je můj první e-mail podobného ražení. Ale k věci. Býval jsem v minulosti čtenářem Železničáře, byť jsem na dráze nikdy nepracoval, ale prostředí železnice mě prostě fascinovalo. Zhruba před čtyřmi lety jsem ale vaše noviny přestal sledovat. Ne že by se mi na stará kolena změnily zájmy, ale ta snůška nesmyslů se vážně nedala číst. Texty byly nezajímavé a byla-li v čísle jedna zajímavá fotka, tak to byl zázrak.

Jaké bylo ale moje překvapení, když mi kamarád – aktivní zaměstnanec ČD – přinesl před nedávnem Železničáře a já ho zhltl v podstatě od začátku do konce. Zaujaly mě zejména články autora Václava Rubeše, který píše se znalostí problému a přitom pochopitelně i poutavě. Požádal jsem proto svého známého, který si vaše noviny archivuje, o všechna dostupná čísla. Musím říci, že jsem několik dní s lehkou nadsázkou nedělal nic jiného, než četl Železničáře. Ten pokrok je neuvěřitelný! Dokonce i ta nutná propaganda (odpusťte mi ten výraz) je podána celkem citlivě a i v ní se člověk lačný po informacích dočte ledacos zajímavého.

Asi před měsícem jsem ve vlaku narazil na magazín ČD pro vás a se zájmem si přečetl článek o železničním žargonu. Pobavil jsem se, zasmál a když jsem se podíval, kterýže autor umí s takovým nadhledem potěšit i čtenáře neželezničáře, spatřil jsem mně už známé jméno – Václav Rubeš. Pokud jste s tímto autorem v kontaktu, prosím vás tímto o předání srdečných pozdravů a poděkování tomuto autorovi. Nad jeho články se člověk nejen pobaví, ale i poučí. I když je to v dnešní době asi málo a vše se poměřuje penězi, patří mu za to velký dík. **ZDENĚK PISKOŘ**

**Dopisy jsou redakčně upraveny a kráceny.**

# Dostupné pouze v tištěné podobě

**MEZI ODPADKY.** Ačkoli jsou vlaky považovány v Indonésii za relativně luxusní dopravní prostředek, bývají obvykle plné. Běžně se tu jezdí rychlostí 80 až 100 km/h. FOTO AUTOR (4x)

## Pro obyvatele Jávy je bohatý každý turista z Evropy

Ostrov Jáva zřejmě nepatří mezi typické cíle vaší letní nebo zimní dovolené. Jeho vzdálenost od střední Evropy je přece jenom značná. Když už sem ale dorazíte, připravte se na to, že když tu domorodcům řeknete Česká republika, nikdo vám neporozumí. Jakmile ale vyslovíte Československo, vyvoláte aspoň u mužů nějakou reakci. To je přece fotbal! Petr Čech, Tomáš Rosický, Jan Koller...

Každý Evropan je Indonésii považován za velmi bohatého. Proč? Mohl si přece dovolit cestu letadlem na mezikontinentální trase. Takto uvažují i obyvatelé ostrova Jáva, kteří hodnotí turisty především podle barvy pleti. Ať už je to Američan, Australan nebo Čech, když je bílý, tak musí platit dvojnásobek ceny za cokoli oproti domorodcům. Každou chvíli vás někdo na ulici oslovuje a očekává, že budete reagovat. Většinou stačí úsměv, ale i ten za chvíli leze člověku na nervy. Musíte prostě akceptovat, že jako cizinec budete budit pozornost.

### Na hlad platí rýže

Většina leteckých spojení míří do Jakarty, hlavního města Indonésie. Nejlepší ale je zde příliš dlouho nezůstávat a vyrazit za mnohem zajímavějšími částmi Jávy. Na ostrově prakticky po celý rok panují stejné teploty. Od května do září tu mají období sucha, po zbytek roku období dešťů. Základní potravinou je rýže a produkty z ní získané. Nejběžnější druh jídla představuje opečená rýže s různými doplňky nebo opečená rýžové nudle. Maso se používá poměrně málo – pro mletí je totiž nelaciné drahé. A pozor – jídlo zde bývá hodně kořeněné a pálivé, i když my jsme s tím problémy neměli.

Pokud se tedy vydáte do oblasti mimo hlavní město, mohu vám doporučit rozlehlé sopečné oblasti se třemi dominujícími kužely – Ijen (2 386 m n. m.), Merapi (3 800 m n. m.) a Kawah (2 312 m n. m.). Velkým lákadlem je také nádherné krátérové jezero Kawah Ijen, v jehož bezprostřední blízkosti se těží dodnes síra těmi nejprimitivnějšími prostředky. Mezi nejzajímavější historické stavby, které lze na Jávě navštívit, patří bezpochyby kolosální buddhistický památník Borobudur. Tato obrovská symetrická stupa je postavena z přibližně dvou milionů kamenných bloků o rozměru 118 krát 118 metrů a její stáří dosahuje 1 200 let. Další pozoruhodnou památkou, tentokrát hinduistickou, jsou chrámy v Prambananu. Všechny byly postaveny na rozlehlé pláni mezik, a to, století našeho letopočtu a jedná se o nejrozsáhlejší komplex na Jávě.

**PÁRA NA POLI.** Historické lokomotivy na některých místech i dnes slouží pro svážení cukrové třtiny, i když z větší části jejich práci již převzaly automobily.

### Vlaky jsou vnímány jako luxusní dopravní prostředek

Každý z návštěvníků Jávy bude nepochybně dříve či později řešit možnosti dopravy mezi jednotlivými místy ostrova. Určitě nejpohodlnější a nejpříjemnější je doprava železniční, která je poměrně rozvinutá. Hlavní železniční tepnou je bezpochyby spojení dvou největších měst ostrova, hlavního města Jakarty na západě a několikamilionového centra Surabaye na východě. Kvalita svršku je velmi slušná, běžné vlaky jedou rychlostmi do 80 km/h. Některé úseky jsou již dnes dvoukolejné, na dalších se intenzivně pracuje. Je poměrně zajímavé, že na dvoukolejných tratích se jede vpravo, kdežto na silnicích je provoz levostranný.

Kromě intenzivní příměstské dopravy v okolí Jakarty jsou železnice vnímány především jako luxusnější dopravní prostředek na delší vzdálenosti, čemuž odpovídá i cena jízdenek ve srovnání s autobusy. Přesto jsou vlaky velmi využívané a občas není jednoduché získat jízdenku, která je prodávána společně s místenkou. Takže velmi často jsou u pokladních okének u řádčí názvů vlaků poznámky „habis" značící vyprodáno. Vzhledem k hustotě osídlení Jávy má železnice na ostrově nepochybně budoucnost. Ve vlacích jsou rozlišovány tři třídy – Eksekutif, Bisnis a Ekonomi, přičemž vlaky jsou vždy místenkové a všechny vozy pouze velkoprostorové.

### Parní lokomotivy stále svážejí cukrovou třtinu z polí

Jedním z hlavních důvodů návštěvy Jávy byla možnost spatřit v pravidelném provozu parní lokomotivy. Nikoli však na stěnu dráze, mýtí ve zdejších cukrovarech. Každý z cukrovarů v minulosti měl či dosud má svoji vlastní síť úzkorozchodných drah sloužících pro svozu třtiny z polí. Nejběžnějším použitým rozchodem byl rozchod 700 mm. Doba se však změnila a po pokleslu pěstování nastalo i zrušení některých cukrovarů. Většina zbývajících dnes ke svozu třtiny z polí používá nákladní automobily, těch několik stávajících je však názornou ukázkou toho, jak tento způsob dopravy fungoval i u nás před desítkami let.

Železnice ve většině cukrovarů slouží především k posunu naložených vozů, do kterých se třtina překládá z nákladních aut pomocí portálových jeřábů na skládkách v blízkosti cukrovaru. Soupravy takto naložených vozíků jsou potom převáženy na rozsáhlé seřaďovací kolejiště, kde tvoří v podstatě mezisklad suroviny pro plynulé zásobování cukrovaru, který v období kampaně pracuje nepřetržitě. Právě při těchto posunech lze procentem nalézt nejvíce lokomotiv v činnosti. A to nejen parních, ale především motorových, které již také částečně představují historické kousky.

Indonésie je zemí zcela jinou, než jakou známe z našeho relativně poklidného žití v centru Evropy. Každý z nás si zde bezpochyby najde to, po čem nejvíce touží, co ho nejvíc láká k poznání. Jde jen o to sebrat odvahu, vzít batoh na záda a vyrazit. Takže „Selamat jalan!" neboli „Šťastnou cestu!" za novými poznáními a zkušenostmi.

MARTIN ČERNÝ

### Z historie železnice v Indonésii

První trať s rozchodem 1 435 mm byl úsek mezi městy Semarang a Tanggung ve střední části ostrova. Jeho výstavba trvala tři roky a provoz byl zahájen v srpnu 1867. Později se budovaly tratě o rozchodu 1 067 mm. Postupně se tratě objevily celkem na čtyřech indonéských ostrovech – Jávě, Sumatře, Madoře a Celebesu (Sulawesi), přičemž dodnes jsou provozovány na prvních dvou. V roce 1925 byla otevřena první elektrizovaná trať na Jávě, a to mezi Jakartou a Bogorem. Dnes je elektrická trakce využívána jen v příměstské dopravě v Jakartě. Po japonské invazi v roce 1942 začala rychlá přestavba hlavních tratí na rozchod 1 067 mm.

U kráterového jezera Kawah Ijen se těží síra nejprimitivnějšími prostředky.

Mezi největší buddhistické stavby patří památník Borobudur.

Předplaťte si čtrnáctideník
Železničář
na telefonu 972 233 090