

Železničář

ČÍSLO 23 | ROČNÍK XX

ČTRNÁCTIDENÍ SKUPINY ČESKÉ DRÁHY

21. LISTOPADU 2013 | CENA 12 Kč



FOTO WUNDERMANN, JAKUB STANČO A NATURFOTO.CZ/LUBOŠ MRÁZ

Přinášíme vám novinky v dálkové dopravě 2014

V neděli 15. prosince vstoupí v platnost nový jízdní řád. Oproti tomu současnému bude přesně o sedm dní kratší. České dráhy v tomto období předpokládají přepravu v celkovém rozsahu 121,271 milionu vlakokilometrů. Každý den vyjede v průměru 6 725 vlaků ČD. V tomto čísle vám představujeme hlavní změny v dálkové dopravě a v tarifu. O novinkách v regionálních spojiích se dočtete příště.

Jízdní řád 2014 vychází v dálkové mezinárodní i vnitrostátní dopravě ze stejné koncepce jako ten současný. Na hlavních trasách pojedou spoje nadále v základních hodinových nebo dvouhodinových intervalech. Vedle drobných úprav časové polohy nebo změny v časovém omezení provozu u jednotlivých spojů bude největší novinkou prodloužení dvou párů přímých spojů SC Pendolino mezi Ostravskem a západočeskými lázněmi, posílení počtu spojů EuroCity na lince Praha – Olomouc – Vsetín – Žilina na dvouhodinový interval, změna organizace dopravy do Ruska a zrychlení spojů z Prahy do Českých Budějovic o 12 minut.

Luxusní spojení s Moskvou

Zcela nově bude koncipována doprava do Ruska. V letním období dvakrát a v zimním dokonce třikrát týdně pojede komfortní vlaková souprava sestavená z mo-



JÍZDNÍ ŘÁD

2014

derních lůžkových vozů Ruských železnic (RŽD) na lince Praha – Moskva. Zároveň se zhruba o 5 hodin zkrátí jízdní doba, a to na 25 hodin. Zákazníci Českých drah budou moci nově využít spojení vlakem RŽD na lince Moskva – Ostrava – Břeclav – Milán – Monte Carlo – Nice. Provoz tohoto vlaku je plánován celoročně jedenkrát týdně.

Rychleji do Lince

V případě Německa bude v sobotu ve vybraných termínech prodloužena jízda spoje EC Alois Negrelli z/do Rostocku. Ve směru do Rakouska na rychlících Praha – Lince přes Summerau (součást linky R7) dojde k nasazení komfortnějších souprav standardu EuroCity (vozy s klimatizací a elektrickými zásuvkami, vůz pro vozičkáře, přeprava jízdních kol zjednodušenou formou atp.). Spojení obou měst se navíc zrychlí o 18 minut ve směru

z Prahy do Lince (na 4 hodiny a 51 minut), respektive o 8 minut ve směru z Lince do Prahy (na 4 hodiny a 56 minut).

Více vlaků na Slovensko

Více spojů vyrazí k našim východním sousedům na Slovensko. Vedle současného základního dvouhodinového intervalu na lince Praha – Olomouc – Ostrava – Žilina bude rozšířen počet přímých spojů a zaveden základní mezinárodní dvouhodinový interval také na lince v trase Praha – Olomouc – Vsetín – Žilina. Díky tomu budou některé vnitrostátní rychlíky a expresy nahrazeny spoji EuroCity. Do těchto vlaků budou zařazeny komfortnější, klimatizované vozy. V nabídce se objeví i druhý pár přímých vlaků v trase Praha hl. n. (odjezd v 7.11) – Zvolen (příjezd ve 14.51) a zpět: Zvolen 13.09 – Praha hl. n. 20.53.

→ Pokračování na straně 2

Přijďte na mikulášské jízdy

Čert, anděl a Mikuláš rozdávající laskominy, ale i uhlí, patří tradičně ke zvláštním jízdom, které České dráhy pořádají na konci roku. Letos se mikulášské vlaky poprvé rozjedou již 30. listopadu: z Chocně do Litomyšle a po pražských tratích. Na neděli 1. prosince jsou naplánovány další tři jízdy v Praze a také z Ostravy do Štramberka.

Například další víkend pojedou mikulášské vlaky z Letohradu do Dolní Lipky; nachystána je též nadílka ve zvláštních spojiích v okolí Olomouce (6. prosince)

a dále z Olomouce do Šumperka po koridoru a zpět přes Uničov a Šternberk (sobota 7. prosince), oba s parními stroji v čele. Chybět nebude ani jízda z Tábora do Bechyně a ve Zlínském kraji čertovský vlak z Valašského Meziříčí do Valašských Klobouk. Na jižní Moravě proběhne mikulášská jízda z Brna do Oslavan, na Liberecku zase z Turnova do Frýdlantu. V sobotu 14. prosince vyrazí Mikuláš vlakem na Křivoklát. Kompletní přehled najdete na www.cd.cz/zazitky. Další informace přinášíme na straně 4. (rub)

Jedinečný kalendář v limitované edici

Každý zájemce, který si předplatí Železničáře na rok 2014 v ceně 300 Kč, získá nástěnný kalendář za zvýhodněnou cenu 190 Kč.



Pomozte nám vylepšit obsah časopisu



Nikdo není tak dokonalý, aby nemohl být ještě lepší. Zdokonalovat se chceme i my, a proto jsme se rozhodli požádat vás o spolupráci. Rádi bychom se od vás dozvěděli informace, které nám pomohou vylepšit obsah Železničáře. Prvních sto čtenářů odměníme unikátním nástěnným kalendářem formátu A2 (v ceně 350 Kč) se snímky strojvedoucích na stanovišti různých strojů. Odpovědi na níže uvedené otázky pošlete do 6. prosince e-mailem na zeleznicar@cd.cz nebo písemně na adresu Železničář, České dráhy – GR, nábr. Ludvíka Svobody 1222, 110 15, Praha 1. Zprávu označte heslem „Anketa“. (hop)

1. Přivítali byste rozšíření webové verze Železničáře (zeleznicar.cd.cz)?

- a) ano, především o větší počet fotografií
b) ano, především o více textů
c) ne/internetovou verzi nenavštěvuji

2. Která rubrika v Železničáři vám nejvíce chybí a kterou byste naopak nejspíše oželeli?
3. Které ze zavedených rubrik v současném Železničáři byste chtěli dát větší prostor?
4. Která z vyobrazených titulních stran se vám nejmenší líbí (uveďte číslo)?

5. U oblíbených dvoustránkových témat byste uvítali:

- a) více fotografií
b) více grafiky (mapy, tabulky, grafy)
c) raději více textů
d) vyhovuje mi současná podoba.



PRO VÁS

Nové měsíční mobilní tarify s Vodafone

Benefitní program VPN Family, který je určen pro zaměstnance Skupiny ČD a SŽDC, od srpna 2013 poskytuje výhodnější mobilní měsíční tarify ZAČÍNÁM (za 29 korun) a VOLÁM (za 69 korun) s Vodafone. Paušál ZAČÍNÁM je tak o 40 korun levnější a VOLÁM přináší úsporu 50 korun měsíčně v síti Vodafone. „Ke standardní nabídce benefitů, například ke zvýhodněným vstupenkám do divadel, na koncerty, k volným vstupům do fitcenter i sportovišť, přibývají i mobilní služby. Odpovědný zaměstnavatel tak využívá své vyjednávací síly u dodavatelů ve prospěch svých zaměstnanců,“ uvádí Emil Kotásek, obchodní manažer VPN Family.



Koncept benefitu na straně zvýhodněných cen právě za služby nikoli jen pro dotyčného zaměstnance, ale pro celou jeho rodinu, je u velkých společností již běžný. Nabízí totiž stabilitu bez ohledu na aktuální dění na daném trhu. Mezi tyto zvýhodněné služby, jak je tomu u VPN Family, patří mimo jiné zvýhodněná cena za energie a plyn či pojištění. Konkrétně mohou zákazníci využít nabídky společnosti X Energie se slevou 1–3 procenta oproti jejich běžné nabídce nebo Allianz pojištění se slevami od 18 procent u pojištění osobních vozů, u cestovního pojištění pak sleva představuje 20 procent a u pojištění majetku dokonce slevu 30 procent. Získání těchto benefitů není ze strany VPN Family ani zaměstnavatelů smluvně ukotveno, stačí být jen registrován na portálu <http://family.cdt.cz> a všichni zaměstnanci Skupiny ČD a SŽDC je mohou dle podmínek jednotlivých poskytovatelů začít využívat. Celkové roční úspory se tak mohou vyšplhat do řádů tisíců korun.



ČD-Telematika

„Jen po snížení cen základních paušálů tak může rodina, která má pět SIM pro mobilní telefony, ušetřit i více než čtyři tisíce ročně. Příklad úspory lze najít na portálu <http://family.cdt.cz> společně s kalkulačkou, kde si stačí zadat své stávající náklady na mobilní služby z faktury a kalkulačka již provede srovnání a navrhne vhodný tarif ve VPN Family. Každý se tak o výhodnosti poskytovaných služeb přesvědčí sám. A navíc za pouhých 70 korun měsíčně může zákazník volat naprosto v celé síti Vodafone neomezeně. Takto výhodné podmínky nemají takřka na celém maloobchodním trhu konkurenci,“ doplňuje Emil Kotásek. V současné době jsou žádosti vyřizovány do 15 dní. Jaký konkrétní tarif je pro vás nejlepší, vám poradí ochotné operátoři na lince programu VPN Family 972 326 459. (čdt)

Asi nejsledovanější domácí trať Praha – Olomouc – Ostrava – Třinec a dále na Slovensko bude v příštím roce značně zatížena výlukovou činností. Čeká nás především rekonstrukce stanic Český Těšín, Olomouc hl. n., Ústí nad Orlicí a také traťový úsek mezi Úvaly a stanicí Praha-Běchovice. Všechny tyto investice jsou spojeny s dokončením koridorů a znamenají rekonstrukce trati, nástupišť, trakčního vedení a zabezpečovacích zařízení. V určitých termínech budou velmi náročné výluky vyvolávat značné narušení jízdního řádu všech vlaků. Především na úseku Úvaly – Praha-Běchovice je na velikonocní a letní prázdniny v plánu několikadenní výluka, kdy bude provoz veden pouze po jedné koleji a většina vlaků pojede odklonem přes Lysou nad Labem. Zrušena bude proto velká část osobních vlaků (za vybrané spoje bude zavedena náhradní doprava).

Omezení na koridorech

Další část 1. koridoru z České Třebové do Brna s pokračováním na státní hranici bude ovlivněna především pracemi v železničním uzlu Břeclav. Rekonstrukce zabezpečovacích zařízení značně naruší provoz a část osobních vlaků bude



STAVBY. Výluky často souvisejí s modernizací tratí a stanic. FOTO MARTIN HARÁK (2x)

Jaké hlavní výluky ovlivní příští grafikon?

V příštím roce proběhne řada výluk, které budou mít dopad na jízdu vlaků Českých drah. Na základě předložených plánů výluk, které sestavuje provozovatel dráhy SŽDC, vás seznámíme s těmi nejrozsáhlejšími, které se chystají pro rok 2014. Správce infrastruktury předpokládá oproti letošnímu roku zvýšení objemu investic, což se v některých regionech projeví výrazným nárůstem výluk.

nahrazena autobusy. První koridor z Prahy ve směru na Děčín bude ovlivněn výlukou spojenou s rekonstrukcí tratě z Prahy-Holešovic do Prahy-Bubenče. V příštím roce se počítá s uvedením do provozu nové zastávky Praha-Podbaba, která naváže na již dokončenou stavbu tramvajové tratě a vznikne zde přestupní uzel. V den zřízení zastávky Praha-Podbaba bude ukončen provoz stanice Praha-Bubeneč, která již bude sloužit jen jako dopravná pro předjíždění a křižování vlaků. Především v první polovině roku čeká cestující v úseku mezi Prahou a Kralupy nad Vltavou výlukový jízdní řád s odlišnou časovou polohou většiny osobních vlaků. Největší omezení čeká na městskou linku z Rostok do Prahy-Libně.

Na 3. koridoru z Prahy do Plzně a Chebu je naplánovaná rozsáhlá výluka v úseku Rokycany – Chrast v Plzně spojená s výstavbou dlouhého tunelu. Tato výluka by ale neměla mít výraznější dopad na jízdní řád. Poměrně často ale bude zastaven provoz v nočních hodinách a poslední rychlík z Prahy do Plzně bude občas nahrazen z Rokycan do Plzně autobusem. Další náročná výluka čeká cestující na jaře v úseku Dolní Žandov – Lipová u Chebu, kde se bude měsíc opravovat již modernizovaná trať. Cestující budou přepraveni autobusem. Aby zůstala zachována možnost připojení ve stanicích Plzeň, budou muset autobusy podle výlukového jízdního řádu odjíždět z Chebu dříve.



KUDY KAM? Při náhradní dopravě pomáhají cestujícím informátoři z KCOD.

Na 4. koridoru z Prahy do Českých Budějovic pokračuje rozsáhlá investiční činnost a poběží zde několik staveb v trati Sudoměřice u Tábora až Dynín. Po většinu roku to s sebou přinese v denní době výluky s náhradní autobusovou dopravou a v určitých obdobích i nepřetržité výluky v řádu několika dní. České dráhy budou cestujícím s koly nabízet alternativní spojení přes Příbram a Písek.

Další výluky v Čechách a na Moravě

Další rozsáhlá výluka na západě Čech se týká úseku Kynšperk nad Ohří – Cheb. Po dobu dvou měsíců bude zcela zastaven provoz vlaků (cestující využijí náhradní autobusovou dopravu). Výlukový

jízdní řád počítá s dřívějším odjezdem spojů z Chebu. Celá trať Cheb – Karlovy Vary – Chomutov prochází rozsáhlou modernizací, díky které dojde ke zvýšení rychlosti na trati a zlepšení technických parametrů. Proto bude provoz omezen na jednu kolej v různých úsecích po celý průběh roku. Další dvě výluky velkého rozsahu proběhnou na trati z Plzně do Nepomuku na jaře a podzim 2014, včetně několika výluk na trati z Plzně do Železných Rud. Nejdelší budou výluky na trati z Plzně do Žatce, které omezí železniční provoz v různých úsecích po dobu čtyř měsíců.

Ve středních Čechách proběhne několik rozsáhlejších výluk na trati Praha – Vrané nad Vltavou – Čerčany, resp. Dobříš.

SŽDC předpokládá zvýšení objemu investic, což se v některých regionech projeví výrazným nárůstem výluk.

Pokud se stihne vše připravit, zahájí se i výstavba zastávky Praha-Kačerov. Dále proběhnou rozsáhlé výluky na trati ze Zdic do Březenice a Písku. Na povodní poškozené trati z Peček do Kouřimi by měl být obnoven provoz do začátku léta 2014 (pravděpodobně do konce června). Výluky menšího rozsahu proběhnou rovněž na trati z Prahy přes Kladno do Rakovníka a z Prahy do Turnova.

Mezi další páteřní tratě, kterých se dotkne rozsáhlá výluková činnost, patří Praha – Hradec Králové, kde se na dobu prázdnin plánuje rozsáhlá výluka v úseku Chlumec nad Cidlinou – Velký Osek, která omezí provoz na 45 dní. Další předpokládané výluky na východě Čech, jež jsou podmíněny dokončením přípravných prací pro tyto investice, se týkají hlavně rekonstrukce stanice Týniště nad Orlicí nebo zdvoukolejnění tratě Pardubice – Hradec Králové.

Na severu Čech bude při realizaci všech investičních plánů situace nejhorší. Na trati poškozené povodní v úseku Křižany – Rynoltice se předpokládá obnovení provozu v červnu příštího roku, kdy na závěr této výluky bude omezen provoz v celém úseku Liberec – Česká Lípa. Po jejím ukončení se zahájí výluka v úseku Stará

Plánované opravy tratí po povodních 2013

- Křižany – Karlov v Podještědí
- Radim – Bošice – Kouřim
- Lovosice – Prackovice nad Labem
- Děčín – Povrly
- Praha – Vrané nad Vltavou – Čerčany

Paka – Liberec na 50 dní a poté se omezí provoz na trati z Liberce přes Tanvald do Železného Brodu a současně z Tanvaldu do Harrachova na dobu dvou měsíců. Tato situaci ještě zkomplikuje rekonstrukce tramvajové tratě mezi Libercem a Jabloncem nad Nisou a rekonstrukcí mostu a přednádraží v Železném Brodě, což komplikuje zajištění náhradní autobusové dopravy. Na trati Úpořiny – Lovosice, kde byl po červnovém sesuvu zastaven provoz v Radejčíně, se v roce 2014 nepředpokládá obnovení provozu.

Pokud bude včas vybrán zhotovitel stavby, tak revitalizace tratě České Budějovice – Volary omezí provoz mezi Českým Krumlovem a Černým Křížem, a to kromě letních prázdnin a zimy po celý rok. Tak jako letos budou probíhat dvě výluky na trati mezi Veselím nad Lužnicí a Jihlavou.

Na Moravě bude nejnáročnější výlukovou akcí, pokud se stihne připravit, rekonstrukce tratě Brno – Zastávka u Brna, která obnáší výstavbu druhé koleje a elektrizaci. Ve druhém pololetí by tato výluka přinesla náhradu osobních vlaků autobusy v úseku Brno – Zastávka u Brna, rychlíky budou nadále trasou projíždět. Dále proběhne několik výluk na trati mezi Brnem a Přerovem a na podzim, podobně jako letos, výluka na trati z Hanušovic do Jeseníku. O letních prázdninách se plánují výluky na trati z Olomouce do Krnova.

LUKÁŠ LANDSINGER

Přinášíme vám novinky v dálkové dopravě pro rok 2014

→ Pokračování ze strany 1

Ve směru do Polska došlo na žádost PKP Intercity k omezení přímých denních vlaků na tři páry. Z tohoto důvodu byl ukončen provoz spoje EC Praha. Cestující z Prahy do Varšavy mohou nadále využívat přímé noční spojení nebo třikrát denně rychlé spojení s přestupem vlaky SC Pendolino a EuroCity.

Pendolino dvakrát za den do lázní v západních Čechách

Ve vnitrostátní dopravě představuje největší novinku zavedení čtenější jízdy přímých vlaků SC Pendolino mezi severní a střední Moravou a západními Čechami (Plzeň, Stříbro, Planá u Mariánských Lázní, Mariánské Lázně, Cheb, Františkovy Lázně). Nově pojedou tyto spoje dvakrát denně téměř po celý týden. Spoje budou odjíždět z Bohumína v 5.11 (kromě neděle, kdy pojedou tento

vlak jen v úseku Praha – Františkovy Lázně) a v 7.11 a do Františkových Lázní dorazí přibližně za 6 hodin v 11.24 a v 13.27. Zpět se budou spoje vracet z Františkových Lázní v 12.36 a 14.36 a do Bohumína přijedou v 18.52 a ve 20.52 h. Mezi Prahou a Plzní pojede SC Pendolino 1 hodinu a 24 (resp. 26) minut, mezi Prahou a Chebem (s větším počtem zastávek než dosud) to bude 2 hodiny a 33 (resp. 34) minut.

V souvislosti s dokončením některých úseků na 4. koridoru mezi Prahou a Českými Budějovicemi dojde také k výraznějšímu zrychlení dopravy na lince R7 z Prahy do jihočeské metropole. Současná jízdní doba 2 hodiny a 40 minut se zkrátí na 2 hodiny a 28 minut. Po dokončení modernizace dalších úseků koridoru se cestovní časy mají ještě zkrátit. Na této lince se objeví modernizované vozy nejen v mezinárodních spojích Praha – Línec, ale také v soupravách několika vnitrostátních rychlíků.

Počty spojů v JŘ 2014

Kategorie	Denní průměr	
	Celkový počet	
Os	7 523	5 959
Sp	334	251
R	437	405
EN	9	8
Ex	8	8
IC	16	16
EC	64	64
SC	20	16

* Nejedná se o prostý součet čísel z jednotlivých řádků; rozdíl vznikl při zaokrouhlování na celé vlaky.

Po několika měsících se vrací část zrušených spojů

Ministerstvo dopravy znovu objednalo některé dříve omezené dálkové spoje. Jedná se například o rychlíky R 1160 a R 1173 z Liberce (odjezd 18.28) do stanice Ústí nad Labem hlavní nádraží (příjezd 20.32), resp. z Ústí nad Labem hlavní nádraží (odjezd 19.27) do Liberce (příjezd 21.31), vlaky mezi Kolínem a Ústím nad Labem (rychlíky R 780 a R 795 ve večerních hodinách, které pojedou v pracovní dny a v neděli). V sobotu budou opět vedeny vlaky R 823 a R 846 v ranních hodinách mezi Brnem, Přerovem a Bohumínem a v původním rozsahu pojedou večerní vlaky R 620 a R 669 v úseku Brno – Jihlava a zpět.

Změna tarifních podmínek

České dráhy již tradičně v souvislosti se změnou jízdního řádu upravují i tarifní podmínky. O všech hlavních novinkách

jsme již informovali v Železničáři číslo 20 (na straně 2). Kvůli zohlednění inflace a zdražení vstupů dojde k mírnému růstu cen základního vnitrostátního i mezinárodního tarifu přibližně o 2 procenta (například Deutsche Bahn zdražují v dálkové dopravě o 2,5 procenta a v regionální o 2,9 procenta) a zvýšení cen některých obchodních nabídek.

Na druhou stranu budou cenově zvýhodněni cestující, kteří pravidelně dojíždějí vlakem ČD do práce či do školy, protože držitelé aplikace IN 50 % získají slevu 50 procent (místo současných 25 procent). Nově bude možné zkombinovat žákovské jízdné s jakoukoli slevovou aplikací na In Kartě. Mezi klíčové změny patří úprava aplikace IN 100 %, která se bude týkat pouze 2. vozové třídy. Cena této roční síťové jízdenky činí od 15. prosince 19 990 korun. Rovněž se mění cena ročního doplatku do 1. vozové třídy, a to na 4 990 korun. PETR ŠTÁHLAVSKÝ

Do roku 2030 omladíme téměř třetinu vozidlového parku

Nakupovat nové vlaky, pokračovat v modernizaci stávajících a přitom ušetřit. Odpověď na tyto zdánlivě protichůdné požadavky má přinést nová koncepce obnovy vozidlového parku Českých drah. Výhled do příštích let počítá s poměrně výrazným omlazením vozidel, musí však čelit i několika faktorům, které jsou do budoucna velkou neznámou.

Představenstvo a dozorčí rada Českých drah před několika dny odsouhlasily rámcový materiál pojednávající o koncepci obnovy vozidlového parku s výhledem až do roku 2030. Investice do nových a modernizovaných vozidel se mají pohybovat přibližně na úrovni odpisů, aby se míra zadlužení společnosti nedostala nad kritickou mez. O podrobnosti jsme požádali Daniela Kurucze, který byl k 1. říjnu jmenován do pozice náměstka generálního ředitele ČD pro ekonomiku a techniku.

Můžete popsat nejvýraznější rysy nové koncepce obnovy vozidlového parku? Hned v úvodu je nutno zmínit, že koncepce ještě bude předkládána na jednání řídicího výboru Českých drah. Jde proto o materiál, který může dostát určitých změn. Přesto máme poměrně jasnou vizi, jakým směrem by se měla obnova parku vozidel ubírat. Vzhledem k tomu, že v předchozích letech proběhlo výrazné omlazení vozidel pro regionální do-

jednotek, ale i vozů a lokomotiv. Budeme-li konkrétnější, fakticky to znamená, že České dráhy by měly do roku 2030 pořídit zhruba stovku tří- až pětivozových elektrických jednotek, dalších asi 60 motorových jednotek pro 120–180 cestujících, 60 nových vozů klasické stavby pro rychlost 200 km/h a až 30 nových tříčlů čtyřsystémových elektrických lokomotiv se stejným rychlostním limitem. Celkově jde o omlazení až 30 procent parku Českých drah. V praxi to pak znamená, že v dálkové dopravě bude velká část linek vedena elektrickými jednotkami a nebudou v provozu klasické, nemodernizované vozy ze 70. a 80. let.

Vzhledem k tomu, že v předchozích letech proběhlo výrazné omlazení vozidel pro regionální dopravu, zejména prostřednictvím dotačních titulů EU, naše snaha je zrychlit podobný proces v dálkové dopravě.

ni, a o dalších 12 lehátkových vozů. Tyto vozy jsou aktuálně v provozu u ÖBB, což zajišťuje špičkový technický stav, a byly by z Rakouska uvolňovány již v průběhu roku 2014 tak, jak budou nahrazovány jednotkami Railjet ÖBB. Vozy by se v barvách ČD v případě jejich pořízení objevily na rameni Praha – Budapešť, kde byly původně plánovány Railjety. Aktuálně například běží výběrové řízení na modernizaci vozů řady Bp, probíhá modernizační proces řady Bdt. Omla-

sahají asi o 2,5 miliardy nad úroveň odpisů, a prostředky musíme zajistit z jiných zdrojů, například odprodejem zbytného majetku, v krajním případě úvěrem. Budeme však určité usilovat o podporu prostřednictvím Operačního programu Doprava pro období 2014–2020, rádi bychom ještě využili i Operační program Doprava pro programové

období 2007–2013, a to na linkách prioritní osy 1, tedy sítě TEN-T, kam patří například vytižené relace z Prahy přes Českou Třebovou do Brna nebo z Brna přes Břeclav do Olomouce.

Do jaké míry materiál zohledňuje rychlé otevírání dopravního trhu v osobní dopravě? V následujících letech má ministerstvo dopravy v úmyslu soutěžit dopravce na pěti důležitých tratích. Budou na to schopny České dráhy co do kvality nabízených vozidel reagovat? Pokud ministerstvo dopravy bude skutečně vypisovat výběrová řízení na všech pět tratí najednou či s minimálním odstupem, a navíc se může stát, že se v soutěži objeví i nějaká regionální trať, mohl by být pro České dráhy dost velký oříšek přihlásit se do všech tendrů. Investice do vozidel pro soutěžené linky totiž může dosáhnout až 12 miliard korun a vzhledem k vyčtenému limitu o investicích maximálně do výše odpisů jde až o pětinašobek během velice krátkého času. Proto věřím, že tendry bude ministerstvo dopravy řešit s ohledem na reálnou možnost Českých drah se do nich vůbec přihlásit.

Zatím jsme se dotkli výhradně jednotek, vozů a lokomotiv pro dálkovou dopravu. Počítá dlouhodobá strategie i s modernizací v regionální dopravě? Již bylo řečeno, že do vozidel regionální dopravy se v minulosti investovalo prioritně. Přesto nebyla vyřešena jedna otázka, kterou je výhledové nahrazení řady 810, respektive 814. Je paradoxní, že tato nejmenší vozidla nám dělají největší vrásky. Žádný výrobce totiž nenabízí moderní čtyřnápravový motorový vůz odpovídajících parametrů, kterým bychom byli schopni 40 let staré motorky nahradit.

Zkušenosti z provozu vozidel firmy Stadler v Libereckém kraji navíc ukazují, že ne všechna vozidla jsou vhodná pro železniční infrastrukturu našich vedlejších tratí a jiná alternativa fakticky neexistuje. Aktuálně tedy řešíme tento problém, abychom přešli situaci, kdy nám v roce 2030 budou jezdit z velké části moderní a krásné vlaky, ale na lokálkách budeme cestující vozit síce modernizovanými, ale bohužel prakticky historickými vozidly.

VÁCLAV RUBEŠ

KRÁTCE

Rekonstrukce Fantovy kavárny před koncem



Stavební práce na rekonstrukci Fantovy kavárny na pražském hlavním nádraží skončí do konce prosince. Investor akce, společnost Grandi Stazioni ČR, slibuje, že v první polovině příštího roku otevře v opravených prostorách nový gastroprovoz. Rekonstrukce navazuje na revitalizaci odbavovací haly (skončena v prosinci 2010) a zahrnuje 1 700 m² podlah, sochy, skleněnou fasádu, znaky měst, okna i kování. Opravena byla i střeška nad kopulí a nad jižním křídlem, kam byla umístěna nová technologická zařízení obsluhující tuto část budovy. Jedním z posledních kroků rekonstrukce bude osazení monumentálního svítidla. Jak práce pokračují, se přesvědčíte nahlédnutím do otevřeného prostoru ve středovém tunelu, který propojuje odbavovací halu a nástupiště.

Memorandum pro Moravskoslezský kraj

U příležitosti 17. ročníku mezinárodní konference Transport bylo 5. listopadu podepsáno v Ostravě Memorandum o spolupráci při řešení dopravní obslužnosti a rozvoji železniční infrastruktury v Moravskoslezském kraji. Tento dokument má prvopočátky v roce 2001, kdy byl podepsán, stejně jako letos, generálním ředitelem ČD Daliborem Zeleným. Cíle tohoto memoranda byly již z větší části naplněny. Jedná se například o elektrifikaci úseku Ostrava-Svinov – Opava či nasazení nových kolejových vozidel. Po dodatku memoranda v roce 2006 bylo letos přikročeno k podepsání nového dokumentu za účasti ministra dopravy, generálních ředitelů ČD a SŽDC, náměstka hejtmana Moravskoslezského kraje a prezidenta Sdružení pro rozvoj kraje. Mezi hlavní cíle nového memoranda patří především optimalizace tratě Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek, rekonstrukce uzlu Ostrava, jakož i nasazení lehkých kolejových vozidel na nově budovanou trať ze Studénky na letiště Mošnov.

Anatomie parních lokomotiv

Křest knihy Anatomie parních lokomotiv, kterou autor Hynek Palát adresuje především mladším čtenářům, se uskutečnil v neděli 10. listopadu, a to dokonce za nezbytné asistence Šlechtičny 475.179. Parní lokomotiva s účastníky, kteří si rezervovali místo u vydavatele CPRESS ze skupiny Albatros media, vyjela před polednem na vyhlídkovou okružní smyčku Pražským Semmeringem přes Hostivici a Prokopské údolí. Více o autorovi a knize si můžete přečíst v prosincovém čísle časopisu ČD pro vás. Partnerem knihy jsou České dráhy. (mh, mn, hop)

pravu, zejména prostřednictvím dotačních titulů EU, naše snaha je zrychlit podobný proces v dálkové dopravě. Postupovali jsme způsobem srovnání kvality nyní provozovaných vozidel na třiceti páteřních dálkových a mezinárodních linkách a z nich vybírali ty, u kterých cítíme potřebu úroveň zlepšit.

Dospěli jsme k závěru, že na některých tratích, konkrétně například z Prahy přes Ústí nad Labem do Děčína, respektive Chebu, nebo na lince Praha – Hradec Králové je výhodnější pořízení nových elektrických jednotek, ovšem na linkách s větším výkyvem obsazenosti zachování klasických souprav. To je kupříkladu případ spojů Praha – České Budějovice. Koncepce proto předpokládá nákup nejen

Hovoříme o zcela nových vozidlech v poměrně vzdálené budoucnosti, ovšem podle generálního ředitele Českých drah Dalibora Zeleného lze omladit vozidlový park rychleji také modernizacemi. Podnikají se v tomto směru nějaké kroky?

Ano, a dokonce jde o úplné první nákup, který v rámci koncepce učiníme, respektive jsme už učinili. Nakoupili jsme již šest vozů od ÖBB a rádi bychom pokračovali pořízením dalších 80 klimatizovaných vagonů řad Apmz a Bmz, které prošly v letech 2005 až 2010 v Rakousku komplexní modernizací. Park bychom tak posílili například o 27 vozů 1. třídy, 36 vozů 2. třídy, z nichž 11 by prošlo rekonstrukcí na velkoprostorové uspořádá-

zovací kúrou by měli projít také Breljovci řady 754 nebo další Peršingy řad 162 a 163. Každý rok chceme do modernizací investovat asi 300 milionů korun.

Když jsme u čísel, s jakou formou a v jaké výši počítá koncepce se zajištěním investic pro nákup nových vozidel? Předpokládá se také využití evropských peněz?

Koncepce počítá s ročními investicemi zhruba ve výši odpisů, což činí 2,5 až 2,7 miliardy korun. K tomu bychom chtěli využívat dotačních titulů, budou-li k dispozici. Z toho vyplývá, že v žádném případě nechceme společnost více zadlužit. Dnes máme síce ještě deficit v pokrytí investic do Railjetů, které

Pendolino jako magnet veletrhu KOLA 2013 v Lysé

Do Lysé nad Labem zavítal v pátek 8. listopadu nezvyklý host. U příležitosti výstavy KOLA 2013 se na zdejších nádraží prezentovala vlajková loď Českých drah – jednotka řady 680 Pendolino, která přijela z pražského hlavního nádraží. Na jeho palubě se setkala řada dopravních odborníků v čele s ministrem dopravy v demisi Zdeňkem Žákem. Pendolino vezlo také vybrané studenty třech pražských dopravních a technických škol.

Již během cesty do místa dění se vedly odborné diskuze, proč by bylo užitečné dostavět železniční trať z Milovic do Čachovic jako součást perspektivního železničního spojení z Prahy do Liberce. Pendolino se ukázalo jako magnet celé akce – až do pozdního odpoledne stály fronty zájemců o návštěvu nejen oddílů pro cestující, ale i stanoviště. Na výstavu přijely i historické motorové vozy řad 850 a 831 a Hektor společnosti KŽC Doprava.



Na nádraží v Lysé nad Labem přijelo výjimečně Pendolino. FOTO AUTOR (2x)

Vlaky nečekají ani na ministra! Na vzácné hosty čekal ono páteční dopoledne nabitý program za pečlivé režie člena představenstva Českých drah Karla Otavy. Za ČD přijeli i náměstci generálního ředitele Michal Štěpán a Daniel Kurucz. Účastníci akce si po příjezdu do



Ministr Zdeněk Žák a člen představenstva ČD Karel Otava diskutují za jízdy.

Lysé nad Labem nejprve z úst Zdeňka Chrdleho z AŽD Praha vylechli odborný komentář o zdejším, vůbec prvním moderním zabezpečovacím zařízení typu ETB, dílem v dopravní kanceláři SŽDC a dílem v prostorách reléovky. Modernizovanou stanicí jim představil Karel Ota-

va a chvilka zbyla i na exkurzi v klubovně místních železničních modelářů, které zastupoval Pavel Mašínský Novotný.

Pak již bylo na řadě zahajování zmíněné výstavy KOLA 2013. Tři minuty po jedenácté hodině se od nástupiště v Lysé rozjel pravidelný osobní vlak do Milovic. Ministru Žákovi se do CityElefanta podařilo nastoupit na poslední chvíli, což přítomný ředitel KČOD Praha Alois Kašpar komentoval k údivu i běžných cestujících: „Vlaky Českých drah jezdí přesně podle jízdního řádu, nečekají ani na ministra!“ Po šesti minutách jízdy následoval přesun na dnes nevyužité někdejší vojenské letiště. S vizemí možné revitalizace tu seznámil přítomné Lukáš Zach, jednatel nájemce Mladá RP.

Diskuze o budoucnosti regionu Závěr patřil diskuzi s regionálními politiky a dopravními odborníky o rozvoji dopravní infrastruktury, kterou zaháji-

la prezentace projektů prodloužení příměstské dopravy z Milovic do centra Mladé Boleslavi a rychlého železničního spojení Praha – Mladá Boleslav – Liberec v podání Pavla Tikmana a Martina Vachtla ze SUDOPu. Mezi naslouchajícími byli i ředitel organizace ROPID Pavel Procházka, poslanec za Liberecký kraj Lukáš Pleřtich, zástupci SŽDC, VUZ, dotčených krajů a obcí. Na téma dopravních otázek prostoru Milovicka bylo podle Karla Otavy vypracováno nejméně 11 studií.

Podle Zdeňka Žáka má prostor v Milovicích jedinečný potenciál. Propojení Milovic s Čachovicemi je podle něj logickým začátkem budoucího vybudování rychlého železničního spojení mezi Prahou, Mladou Boleslaví a Libercem. To by hrálo velmi významnou roli i v nákladní dopravě. V Mladé Boleslavi navíc sídlí významný přepravek po železnici. Věřme, že brzy dojde i na zajištění financí a na realizaci. MARTIN NAVRÁTIL

KAM JET

Sváteční vlaky
v Pardubickém kraji

Na začátek adventu přichystalo KČOD Pardubice mikulášské jízdy. Chcete-li sobě či svým blízkým zpříjemnit předvánoční čas, svezte se zvláštním vlakem s Mikulášem a jeho družinou, která odmění hodné děti. Příležitost budete mít v sobotu 30. listopadu z Chocně do Litomyšle (odjezdy tam v 8.10 a 14.00, odjezdy zpět ve 10.40 a 16.07) a v sobotu 7. prosince na trati z Letohradu do Dolní Lipky (odjezd tam v 10.20, odjezd zpět ve 12.00). Vlaky budou vedeny parní lokomotivou 423.009 (občerstvení zajištěno). Jízdenky na zvláštní jízdy 30. listopadu si můžete předem zakoupit v osobních pokladnách ve stanicích Chocně, Vysoké Mýto a Vysoké Mýto město, v případě zvláštních jízd na 7. prosince ve stanicích Letohrad, Jablonné nad Orlicí, Ústí nad Orlicí a Žamberk. Jízdenky samozřejmě lze získat i přímo ve vlaku v průběhu konání akce. Cena se liší od délky jízdy přes jednotlivé zóny (jednosměrné stojí 40 nebo 80 korun, zpáteční 60 nebo 100 korun). Rodinná jízdenka platí maximálně pro pět osob a prodává se jen jako zpáteční buď za 150, nebo 250 korun.

Mikulášské jízdy
z pražského Braníka

Na sobotu 30. listopadu a neděli 1. prosince připravily České dráhy mikulášské jízdy po Praze. Parní vlak bude vždy vyjít z nádraží Praha-Braník po několika trasách. Vlakem bude procházet Mikuláš se svou družinou a maskot Českých drah slon Elfik. Hodné děti dostanou malý dárek. Pro ty zlobivé čert nachystal uhlí z lokomotivy. V čele parního vlaku vyjede parní lokomotiva řady Šlechtična 475.179 z roku 1949. Jízdné pro dospělé osoby je stanoveno na 180 korun (u večerní jízdy s ohňostrojem 200 korun). V neděli zaplatí zájemci za jízdné 160 korun. Ve všech případech mají děti od 6 do 15 let poloviční slevu. Rezervace místa stojí 20 korun. Děti do 6 let se svezou zdarma – bez nároku na rezervaci místa. Předprodej jízdenek probíhá na pražském Masarykově nádraží (od 8 do 18 hodin) nebo ve stanicích Praha-Braník (po–čt od 7 do 16.20, pá–so od 6 do 18.15, ne od 6 do 14.55 hodin). V sobotu odjíždí mikulášské vlaky z Braníka v 9.28, 12.00, 14.04 a 16.34, v neděli v 9.28, 12.00 a 14.01. (hop)

Modeláři v Trutnově sázejí na letité zkušenosti

Podzimní týdny bývají obvykle v kalendáři železničářů obdobím modelářských setkání. Mezi sdružení, která se úspěšně prezentují na veřejnosti, patří i to z Trutnova. A právě zdejší modeláři uspořádali o prodlouženém říjnovém víkendu tradiční výstavu, na které si zavzpomínali i na své začátky, které lze vystopovat k roku 1970.



VESELÝ VÍKEND. Mezi návštěvníky tradiční modelářské výstavy v Trutnově patřily i děti. Však se také akce konala v jejich základní škole.

FOTO AUTOR

V základní škole v ulici Rudolfa Frimla v Trutnově bylo poslední víkend v říjnu pořádné rušno. Tentokrát zde kromě dětí bylo i hodně dospělých. Konala se zde totiž tradiční modelářská výstava. Trutnovští modeláři se řadí hlavně k téčkařům, pro nezasevěné to znamená, že staví modely v měřítku 1 : 120 neboli TT. Jejich činnost trvá více než čtyři desetiletí let!

Za zrodem klubu stál Jiří Beran

Roku 1970 se v Trutnově konala velká akce s parní lokomotivou. Byla spojená se 100. výročím příjezdu prvního vlaku. Organizátoři tehdy přišli za Jiřím Beranem, zda by na ni nezapůjčil a nevystavil své domácí kolejiště. Brzy potom přišla nabídka, jestli by nevedl kroužek železničních modelářů. Střídal se s Františkem Niklfeldem nebo Mirkem Poláškem – to bylo ještě v době, kdy jejich klubovna sídlila v ulici na Struže č. 8/39. Prý se to dobře pamatuje, protože v onom domě fungovali rovných 39 let. A současný předseda Jiří Novotný je přesně tak starý jako klub a členem klubu je od svých dvanácti let.

Zakladatel Jiří Beran, kterého směřují někteří členové klubu oslovovat familiárně dědku, je nejen stále jejich rádcem, ale celý svůj aktivní život pracoval v trutnovském depu. Přesněji od 1. července 1961, kdy se vyučil v České Třebové. Vystrádal dílnu coby zámečnický, rok nato už šplhal do boudy mašiny jako kandidát na strojvedoucího, brzy po složení zákonné

Kam také zajít za výtvory modelářů

- KŽM Roztoky zve 30. listopadu na výstavu modelového kolejiště s parním provozem v klubovně v provozní budově v Nádražní ulici 89; otevřeno 10–17 hodin.
- Až do neděle 29. prosince vás přivítají na pravidelných víkendech v Modelovém království ve Žďáru nad Sázavou; otevřeno vždy od 10 do 17 hodin. Adresa je Dům kultury, Dolní 30.
- Tradiční výstava železničních modelů a kolejišť ve velikostech 0, H0, TT a N se koná v Jičíně v obřadní síni jičínského zámku a prostorách modelářského kroužku nad 1. základní školou v Lindnerově ulici; otevřeno mají 20.–24. listopadu od 9 do 17, resp. 16 hodin.
- Výstavu železničních modelů, modelového kolejiště, příslušenství a dalšího mají nachystanu v Plzni-Skvřňanech, ulice Karla Steinera 10/A, a to až do 1. prosince; otevřeno po–pá: 15.30–18.30, so, ne: 9.30–18.30 hodin.

zkoušky v červnu 1963 začal řádně jezdit. Na páte. „Začínal jsem na Čtyřkoláku 434.2106, pak přišlo topení na osobní lokomotivě, třeba na 354.759, coby fíra

jsem nastoupil na Štokra 556.0227,“ vzpomíná Jiří Beran. „Někdy v letech 1968–69 jsem turnusově jezdil na stroji 434.2201, hlavně na obsluze dolů v Žacléři. Až později se mi kamarád, gynekolog z Hradce Králové, pochlubil, že má doma dřevěný sokl a na něm připevněný komín z Dvěstějedníčky, která skončila ve šrotu v Bohdašíně. No co, ty máš komín, já mám číslo!“ směje se Beran.

Od 70. let jezdil coby strojvedoucí-instruktor, později i na motorové trakci, a od roku 1983 začal strojmistrovat. Nakonec před odchodem do důchodu roku 2003 stačil vystřídat technickou kancelář a také post strojmistra v tehdejší Vozební stanici Jaroměř. A k tomu modelářil a organizoval.

Zahraniční vztahy

Po roce 1989, kdy vlivem rozpadu tradičních vazeb v obchodu s hračkami nebylo možné sehnat obligátní součásti a doplňky pro modelaření, uspořádali Trutnovští kontraktační výstavu, na kterou přijeli zástupci tehdejšího výrobce Berliner TT Bahnen (BTTB). Tím začala široká spolupráce. „Začali jsme jezdit do Sebnitzu a prohlubovat partnerství s dnešním Tilligem. Známi a kamarádi věděli, že to tu má dobrou úroveň, to bylo nejlepší doporučení,“ vysvětluje šéf modelářů a připomíná, že z iniciativy Trutnovských vznikají různé limitované edice sběratelských modelů, mimo jiné vozy pivovaru Trutnov, což je druhý hobby Jiřího Berana. Těsné kontakty mají

Trutnovští modeláři se řadí hlavně k téčkařům, pro nezasevěné to znamená, že staví modely v měřítku 1 : 120 neboli TT.

i s kolegy z Rakouska nebo z polské aglomerace Gdaňsk-Gdyně-Sopoty. Letos Trutnovští kromě pravidelné účasti na největší české modelářské výstavě v Pečkách vystavovali i v polské Swidnici.

Nestor trutnovských modelářů na závěr povídání poznamenal, že nových členů do klubu nepřibývá už tolik jako kdysi. Hlavně těch aktivních přichází málo. I když někteří výjimečně šikovní se prý vždycky najdou. „Dneska mají děti představu, že si v klubu budou hrát. Když je jich za rok tak pět až šest, tak je to dost. Dříve to ale bývalo až 30 dětí do roka. Někdy se mi zdá, jako kdyby je už ani ty počítače nebvily.“

MARTIN NAVRÁTIL



Další fotografie najdete na stránkách zeleznicar.cz.

Železniční muzeum v Ostravě otevřelo své brány

Přiblížení historie tratí, zveřejňování dokumentů a fotografií na webu, záchrana drážních dokumentů a předmětů. Takové jsou cíle Železničního muzea moravskoslezského, které bylo 24. října slavnostně otevřeno ve stanici Ostrava střed. Díky partnerské podpoře Českých drah získalo muzeum příznivé nájemní podmínky ve výpravní budově. Na vernisáži při zprovoznění muzea veřejnosti, kde nechyběli zástupci ČD, SŽDC, se ujal slova publicista Milan Švihálek. (Řada čtenářů si ho možná připomenou jako autora televizního seriálu Za svědky minulosti.) „Myšlenka zřídit v Ostravě specializované železniční muzeum je velmi chvilhodná. Taková expozice v bývalém ocelovém srdci republiky chyběla a jsem rád, že se nenásilnou formou budou moci například i mladí lidé seznámit s historií železnice, potažmo těžkého průmyslu na Ostravsku. Každý předmět či fotografie má svoje neza-

měnitelné kouzlo a půvab, což návštěvníci určitě ocení,“ řekl Švihálek. Připomněl i zakladatele, kteří se zasloužili o vznik muzea. Kromě Vojtěcha Hermannna to byli Radek Podstawka, Jaroslav Adamec a Martina Baronová.

Zatočte si klikou, cinkněte si na zvonek

„Naše nároky stoupají a máme zájem o další prostory pro další velká železniční zařízení, kde by si návštěvníci, včetně dětí, mohli na předměty sáhnout, zatočit si klikou, přestavit páky nebo si zacinkat na zvonek,“ doplnil s úsměvem ředitel obecně prospěšné společnosti Železniční muzeum moravskoslezské Vojtěch Hermann. Ještě doplnil, že velké množství historických materiálů pochází ze sbírky Leopolda Grofa, který se celý život specializoval především na Báňskou dráhu. Leopold Grof bohužel letos zemřel, ale díky jeho manželce a synovi



Nové muzeum najdete přímo na nádraží Ostrava střed.

FOTO AUTOR

se tento unikátní sbírkový fond zachoval, takže muzeum mohlo uspořádat první dvě výstavy s názvem Historie železnice na Báňské dráze a Historie železničních vleček Ostravsko-karvinského revíru.

Na zvládnutí tématu obou prvních výstav a přípravu oficiálního otevření muzea měli nadšenci z řad ostravského železničního muzea čas jen od letošního července. „Muzeum nemá ani jednoho zaměstnance, vše se uskutečňuje na bázi dobrovolnosti, ostatně většina z nás pracuje nebo pracovala na železnici. Požádali jsme dva studenty historie z Ostravské univerzity, kteří nám při přípravě historických dokumentů významně pomohli. Navíc jsme si museli pro začátek vypůjčit prosklené vitríny, ale plánujeme pořídit si své vlastní. Výstava vznikla díky nezměrnému úsilí mých kolegů Zbyňka Krůly, Ladislava Drozda, Pavla Sládka, Jana Doubka a Jiřího Krále,“ řekl ředitel Hermann.

Plánují jízdy po průmyslové vlečce a záchranu stavědla

Ostravští mají v plánu rozvíjení vlastních webových stránek a vytvoření stálé expozice. „To bude možné jen díky podpoře Českých drah a dalších firem, organizací, nadací. Chceme vystavovat velké celky původních zařízení, dokončit vybudování badatelný a depozitáře muzea a vytvořit pro děti modelovou železnici. Máme v držení i kulturní památku v podobě stavědla z hrázdného zdíva z roku 1875. Chceme stavědlo, které je v chatrném stavu, zachránit a osadit pokud možno původním zařízením. Navíc plánujeme vozit naše návštěvníky po ostravských průmyslových vlečkách, které jsou většinou lidí zcela neznámé,“ doplnil Zbyněk Krůl. MARTIN HARÁK



Další fotografie najdete na stránkách zeleznicar.cz.

Sedmý železniční koridor měl být podle plánů Evropské unie spuštěn v roce 2013. A také se tak děje. Od listopadu si mohou nákladní dopravci objednávat dopravní cestu kdekoli na této trati pouze na jednom místě – v Budapešti. Tato výhoda se týká rovněž vlaků ČD Cargo. Připomeňme, že sedmý koridor spojuje Prahu, Bratislavu, Vídeň, Budapešť, Bukurešť a Konstancu, včetně Sofie, Soluně a Atén.

Sedm evropských zemí se svými manažery železniční infrastruktury, kteří přidělují kapacitu dopravní cesty, se účastní na tomto projektu, který propojuje střední a východní Evropu s přístavy v Černém a Egejském moři. „Díky speciálně vyvinutému softwaru se mohla slovenská společnost Prvá slovenská železničná stát historicky první firmou, která si u nás objednala trasu pro svůj vlak z Prahy přes Bratislavu a Budapešť do rumunské přechodové stanice v Curcici,“ zdůraznil ředitel správy koridoru (RFC7) András Nyíri.

Mezinárodní komunikace probíhá v angličtině

Žádat o dopravní cestu se bude v Budapešti úplně stejným způsobem jako například u českého manažera infrastruktury SŽDC. Jediný rozdíl bude v tom, že příslušnou trasu lze získat kdekoli na sedmém koridoru. Nejdříve se zjišťuje, zda dopravce splňuje zákonné podmínky (např. bezúhonnost, finanční způsobilost, schválená vozidla pro mezinárodní provoz). To vše ověří mladý kolektiv pracovníků budapešťského kontaktního místa One Stop Shop (C-OSS), kteří mluví perfektně anglicky. Tento jazyk se stává úřední řečí pro všechny zúčastněné země. Poté přidělí konkrétní kapacitu, kterou mají v určitém množství předem poskytnutou národními správci infrastruktury. Jde o takzvané předpřipravené trasy, na které se následně objednáva konkrétní vlak.



NOVÝ SYSTÉM. Od 8. listopadu si mohou nákladní dopravci objednávat dopravní cestu na sedmém evropském koridoru na jednom místě.

FOTO DEUTSCHE BAHN

Na sedmém koridoru začalo fungovat centrální kontaktní místo

V pravé poledne 8. listopadu byl v Budapešti zahájen provoz kontaktního místa One Stop Shop pro sedmý nákladní železniční koridor. Tím bylo bezesbýtku naplněno evropské nařízení číslo 913/2010, kterým EU určila devět nákladních koridorů na železničních sítích svých členských zemí. Prvním odbaveným zákazníkem v kontaktním místě v Budapešti se stala jedna ze slovenských firem, která spolupracuje na některých přepravách s českou společností ČD Cargo.

Na řadě je interoperabilita

V současné době se ještě dolaďuje smluvní vztah mezi One Stop Shop a jednotlivými národními manažery infrastruktury, kteří přidělují kapacitu dopravní cesty. Žadatel (doprovce) může využít kapacitu, kterou bude mít One Stop Shop k dispozici. Podle pracovníků sekretariátu RFC7 je celý projekt v začátcích, proto se ještě musí doladit problematika některých dílčích kroků. Otevřením kontaktního místa One Stop Shop činnost na sedmém nákladním koridoru nekončí. Naopak začíná diskuze nad zlepšením kvality a modernizací infrastruktury. Sedmý nákladní koridor je také definován jako koridor pro interoperabilitu, s čímž souvisí vybudování systému evropského vlakového zabezpečovače ETCS.

Služba pro zavedené, ale i méně známé dopravce

Slavnostního zahájení se zúčastnil jeden ze zavedených slovenských nákladních dopravců, což byl podle představi-



CEREMONIÁL. Generální ředitel Prvé slovenské železničné Ladislav Szutányi (druhý zprava) přijímá gratulaci jako premiérový zákazník nové služby.

telů C-OSS modelový případ, který ale nemusí vždy do důsledku platit. Problém by mohl nastat v momentě, kdy se na kontaktním místě nahlásí méně zná-

mý dopravce. Každý žadatel podle evropských Směrnic číslo 34/2012 a 913/2010 má právo na získání kapacity dopravní cesty, ale pokud není například solvent-

ní nebo má nevyhovující vozidla, může nastat velký problém hlavně u národních správců infrastruktury. Ti musí být velmi obezřetní, aby si takřikajíc nenaběhli. Z toho důvodu se diskutuje o jednorázových dohodách, kterými se dopravci jednoznačně zavážou i vzhledem k jednotlivým manažerům infrastruktury, že mají vše v souladu s požadavky uvedených směrnic a interoperability. To je důležité hlavně z důvodu ekonomických vztahů mezi jednotlivými státy a v případě eventuálních mimořádností.

První zákazníci ze Slovenska

„Od služby one stop shop očekáváme především urychlení a zjednodušení celého procesu přeprav přes několik zemí. Na náš vlak budeme potřebovat pouze dvě lokomotivy, které projedou celkem přes čtyři země. Na nich se nám vystřídají pouze tři strojvedoucí, což je podle mě naprosto úžasné. Jen pro názornost – z Prahy do Kutné Hory vlak povede stej-

nosměrný pronajatý stroj a dále až na rumunské hranice naše vlastní zeleno-žlutá Laminátka řady 240. Nejdelsí zastoj, slabých sedm minut, pak plánujeme ve Štúrově na slovensko-maďarské hranici, kde se musí měnit koncovky na vlaku za maďarský kulatý terčík,“ řekl po slavnostním aktu generální ředitel firmy Prvá slovenská železničná (PSŽ) Ladislav Szutányi.

Šetříme čas i administrativu

Dodejme, že firma PSŽ navíc intenzivně spolupracuje se společností ČD Cargo. „Ve vzájemné kooperaci vozíme kontejnerové vlaky Bremerhaven – Praha – Bratislava – Budapešť, kde například vozbu po českém území zabezpečuje český dopravce ČD Cargo a po slovenském naopak ZSSK Cargo. My pak zajišťujeme dojezd vlaku ze Štúrova do Budapešti,“ vysvětluje ředitel PSŽ.

Pochvaluje si navíc zřízení C-OSS ještě z jednoho důvodu. „Dříve jsme objednávali jednotlivé kapacity dopravní cesty u každého manažera infrastruktury zvlášť a ti je museli uvést do souladu mezi sebou. Někdy šlo i o zdoluhavý proces, který by měl nyní odpadnout, a navíc nám veškerý servis zajistí na jednom místě, což je pro každého dopravce jen výhra.“

MARTIN HARÁK



Dotace na vzdělávání pomáhají při školení

Společnosti ČD Cargo se v letošním roce podařilo získat dotace na vzdělávání v rámci regionálních programů „Vzdělávejte se pro růst“, realizovaných jednotlivými pobočkami Úřadu práce České republiky. Konkrétně jsme byli úspěšní v Jihočeském, Moravskoslezském a Ústeckém kraji. V rámci realizace projektů byla čerpána dotace na svářečské kurzy a intenzivní jazykovou výuku.

Velkou pozornost si zaslouží především oblast intenzivních odborných jazykových kurzů německého jazyka, které byly a stále jsou realizovány v Českých Budějovicích a Děčíně. Tyto kurzy navštěvovalo dohromady 16 zaměstnanců (10 v Českých Budějovicích a 6 v Děčíně), kteří absolvovali celkem 300 hodin intenzivní odborné jazykové výuky a zapojili se tak

do přípravy na výkon profese strojvedoucího na území německy mluvících států. V rámci výuky podstoupili zaměstnanci jazykovou přípravu na obecné i odborné úrovni. Dotace na tuto aktivitu dosáhla téměř 750 tisíc korun. Zahnuje příspěvek na realizaci kurzů a také mzdové příspěvky na účast všech zaměstnanců.

Kromě zmíněných jazykových kurzů se v rámci dotací konaly také svářečské kurzy ve všech třech uvedených regionech. Dotace byly poskytnuty na dlouhodobé základní kurzy nebo na kratší kurzy zaměřené na prohloubení znalos-

tí. Za oblast svařování bylo proškoleno přes 30 zaměstnanců. Výše příspěvků byla poskytnuta v tzv. režimu de minimis, díky čemuž bylo možné čerpat dotaci ve stoprocentní výši vykázaných finančních prostředků.

V současné době se čeká na vyhodnocení dalšího předloženého projektu, který je zaměřen na elektronické vzdělávání strojvedoucích. Žádost o příspěvek ve výši téměř 2,5 milionu korun prošla již druhým kolem hodnocení a v nejbližších dnech by mělo být jasné, zda dotace bude poskytnuta.

DUŠAN POUZAR



EVROPSKÁ UNIE



www.esfcr.cz

Náš dodavatel jazykové výuky byl oceněn jako nejlepší

Společnost James Cook Languages byla v pražském kole letošního ročníku soutěže Vodafone Firma roku 2013 vybrána z 327 společností jako společnost s nejlepšími zákaznickými službami. Je třeba zdůraznit, že toto prestižní ocenění vybírá odborná porota.

Společnost James Cook Languages tak postoupila do celostátního finále, které bude vyhodnoceno na galavečeru ve středu 4. prosince. Vítězství si podle vyjádření porotců společnost zasloužila především díky výbornému obchodnímu přístupu a také schopnosti i v nepříjemné době obstát na tak rozsáhlém trhu, jakým jazykové vzdělávání bezesporu je.

„Společnost James Cook Languages poskytuje zaměstnancům ČD Cargo jazykovou výuku v regionech již několik let. Jsem velice ráda, že takové ocenění může být pro naše zaměstnance jasným signálem, že se pro ně snažíme zajistit to nejlepší, co se na trhu nabízí. A musím říci, že si dosavadní spolupráci jen a jen chválíme. Ochota přizpůsobit se našim požadavkům a nabídka dalších služeb je na velice vysoké úrovni,“ komentovala vítězství James Cook Languages Jana Nováková, specialista Odboru lidských zdrojů ČD Cargo, která zajišťuje organizaci jazykové výuky pro zaměstnance.

(car)

MIMOŘÁDNOSTI

Uhlířské Janovice

15. října

Po poledni ve stanici Uhlířské Janovice se na přejezdu v km 24,310 střetl kamion MAN s osobním vlakem 22207, kterým byla Regionova 814/914.079. Při střetnutí byl lehce zraněn strojvedoucí vlaku a dva cestující. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčíslena na 350 tisíc korun.

Moravice

18. října

Nad ránem mezi odbočkou Moravice a dopravnou D3 Dolní Životice se na přejezdu v km 4,087 střetl osobní automobil Ford Ka s osobním vlakem 23402, kterým byl motorový vůz 810.070-3. Při střetnutí byl zraněn řidič automobilu. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčíslena na částku 65 tisíc korun.

Dobřany

18. října

Po poledni mezi stanicemi Dobřany a Chlumčany u Dobřan najela elektrická lokomotiva 242.202-0 osobního vlaku 7516 na nastraženou překážku, kterou byl betonový žlab, kolejové zarážky a vzdálenostní upozorňovaadlo. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 40 tisíc korun.

Praha-Uhřetěves

20. října

Dopoledne mezi stanicemi Praha-Uhřetěves a Říčany najela elektrická lokomotiva 363.077-0 rychlíku 1543 na nastražený velký kámen položený na kolejnici. Škoda byla předběžně vyčíslena na částku 100 tisíc korun.

Brandýs nad Labem

21. října

Odpoledne mezi stanicemi Brandýs nad Labem a Neratovice se na železničním přejezdu v km 9,925 střetl osobní automobil Citroën C3 s osobním vlakem 19422, kterým byl motorový vůz 809.080-5. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčíslena na částku 200 tisíc korun.

Praha-Krč

25. října

Po poledni v obvodu stanice Praha-Krč se na železničním přejezdu v km 5,997 střetla dodávka Barkas B1000 s posunující motorovou lokomotivou 742.188-6. Při střetnutí byl lehce zraněn řidič dodávky. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčíslena na 225 tisíc korun.

Frenštát pod Radhoštěm

29. října

Dopoledne mezi stanicemi Frenštát pod Radhoštěm a Kunčice pod Ondřejníkem se na přejezdu v km 87,853 střetl osobní automobil Volkswagen Transporter s osobním vlakem 3131, v jehož čele byla motorová lokomotiva 754.068-5. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na částku 35 tisíc korun. **(Mírko)**



DĚČÍNSKO. Nové jednotky RegioShark již několik týdnů vylepšují kvalitu cestování v severních Čechách.

FOTO AUTOR

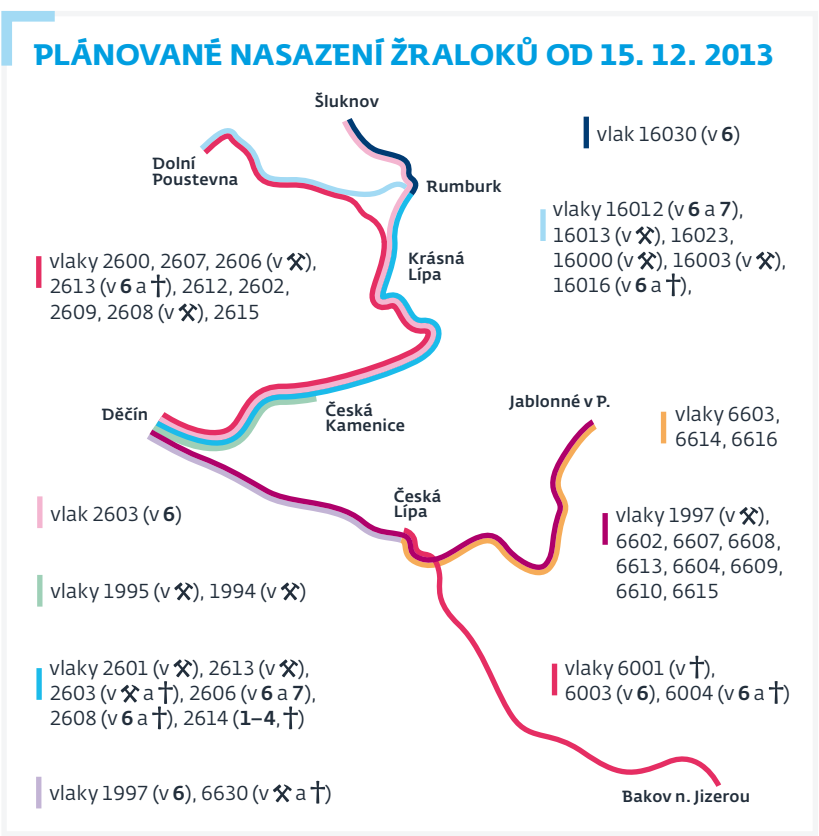
Nadvláda jednotek Desiro, pronajatých Českým drahám od německých dopravců, na trati pod Jedlovou končí. DKV Praha, Provozní jednotka Děčín, začalo od 1. listopadu na trať 081 nasazovat zbrusu nové RegioSharky, které Desira více než důstojně nahradí. Celkem pět těchto jednotek se objeví nejen na spojích do Šluknovského výběžku, ale i na osobních vlacích směřujících z Děčína na Liberecko.

Na Děčínsko a Šluknovsko vyplouvají Žraloci

Bolek a Lolek vyrazili do Rumburku. To není jeden z příběhů známého polského večerníčku, ale úsměvná asociace, kterou v děčínském depu naznačují, že jejich nejnovější přírůstky v podobě motorových jednotek řady 844 mají svůj původ v polské Bydhošti. Stroje 844.025 a 844.026 (první dva, které PJ Děčín zařadila do provozu) nesou totiž jména podle hlavních protagonistů kresleného seriálu. Ale Bolkem a Lolkem to nekončí. Na sever Čech postupně zamíří celkem pět Žraloků.

Do Německa se zatím nepodívají

Původně jich mělo být dokonce sedm. Prvotní plán totiž počítal s jejich nasazením na přeshraniční linku Děčín – Šluknov – Dolní Poustevna – Sebnitz – Bad Schandau. K obnovení kolejového spojení Dolní Poustevny a Sebnitzu v Sasku (provoz ukončen v roce 1945) skutečně došlo a vlaky by se tu opět měly objevit příští rok v létě. Nebudou to však RegioSharky (byť jsou z výroby vybaveny německým zabezpečovačem PZB/Indusi), nýbrž Desira dopravce DB Regio, která by měla zajíždět z Bad Schandau až do Rumburku. Odtud do Děčína pak budou nasazeny nové jednotky Českých drah. Dva „přebyteční“ Žraloci najdou náhradní domov ve východních Čechách.



Stanice pod Beskydy se oblékají do moderního hávu

Nejen nádraží na hlavních tratích se modernizují a zvelebuji. Hned dvě stanice v malebném podhůří Beskyd se v posledních měsících mění doslova před očima. Stanice Ostravice prošla komplexní rekonstrukcí a v nedalekém Frýdlantu nad Ostravicí zase probíhá výstavba nových nástupišť a podchodů.

Ostravice

Stavební úpravy v Ostravicí byly provedeny především v původním přízemním objektu, kde došlo ke zbourání části nádražní budovy v místě, kde se nyní nachází prosklený vestibul s čekárnou pro cestující. Správa železniční dopravní cesty, která je vlastníkem objektu, upravila současně vnitřní prostory výpravní budovy, kde byla vyměněna okna, ale i dveře, a původní budova dostala novou fasádu. „V místě, kde se nacházelo původní kryté nástupiště, nyní najdeme stylovou přístavbu v moderním architektonickém

stylu, kde se nacházejí tři komerční story. Dva z nich již našly využití. Své výrobky zde po celý den nabízejí místní pekárny,“ říká přednostka osobní stanice Frýdek-Místek Alena Chlebková.

Do vylepšených prostor se přestěhovali také osobní pokladníci Českých drah. „Pokladna se nachází ve výpravní budově na původním místě. Po rekonstrukci sice došlo k jejímu zmenšení, ale pro práci jednoho pokladníka ve směně je prostor dostatečný,“ potvrzuje přednostka. Jedna z pokladních, Vladimíra Školová, potvrzuje, že přestěhování do zrekonstruovaných prostor si výrazně polepšili. „Dva roky rekonstrukce jsme strávili v provizorních buňkách, takže jsme s kolegy opravdu vděčné za perfektní prostředí. Navíc se v budově opakovaně řešily problémy s plísní v šatně. To vše je ale našťáuství minulostí,“ dodává.

Při celkové modernizaci se v Ostravicí myslelo i na cestující. Najdou zde nové

veřejné toalety a stylovou prosklenou čekárnu, kde je současně výdejní okénko osobní pokladny. „Čekárna je v zimním období vytápěná, což v našem horském kraji přijde vhod nejen v zimě. Bohaté prosklení také nabízí spoustu světla. V době, kdy je vestibul uzavřen,

mají naši zákazníci k dispozici prostorné venkovní kryté plochy, včetně laviček,“ potvrzuje Vladimíra Školová.

Frýdlant nad Ostravicí

Jen o kousek dál, ve Frýdlantu nad Ostravicí, ještě panuje stavební ruch. Vý-

pravní budova sice prošla celkovou rekonstrukcí již před nějakou dobou, nyní se však stavbaři pustili do výstavby dvou zcela nových peronů ostrovního typu. Budou řešeny s ohledem na cestující s omezenou schopností pohybu a orientace. Vzniká tu také zcela nový podchod.

V rámci stavebních úprav vznikne ve vestibulu výpravní budovy odjezdový informační panel. Stejně jako ty stávající (v podchodu a na nově staveném zastřešeném nástupišti) bude řízen z tamní dopravní kanceláře SŽDC. „Plánujeme i tři nové výtahy, z čehož dva povedou na mimoúrovňová nástupiště a jeden k výpravní budově,“ doplňuje přednostka Chlebková. Ve Frýdlantu se navíc rekonstruuje staniční zabezpečovací zařízení, takže stávající „elektromechanika“ bude nahrazena novým zabezpečovacím zařízením elektronického typu s možností budoucího dálkového ovládání. **MARTIN HARÁK**



STAVEBNÍ RUCH. Ve Frýdlantu se budují ostrovní nástupiště.

FOTO AUTOR

Řada 844 je oceňována pro klidné chodové vlastnosti a akceleraci, kterou zajišťují dva šestiválcové motory MTU, každý o výkonu 390 kW.

Ostatně německá Desira, pronajatá od dopravce Vogtlandbahn, suplovala Žraloky také v severočeském vnitrozemí. V rámci smluvních vztahů s Ústeckým krajem tímto způsobem České dráhy řešily zvýšení úrovně nasazovaných vozidel na lince U8 (Děčín – Benešov nad Ploučnicí – Rumburk) v době, kdy se jejich vlastní jednotky teprve vyráběly. K poslédnímu říjnu však byla dvě zeleno-bílá Desira vrácena pronajímateli a nahradily je jednotky 844.025 a 844.026 ČD.

Strojvedoucí na školení!

Zbývající tři RegioSharky (027, 028 a 029) budou do Děčína předány zhruba ve čtrnáctidenních intervalech tak, aby mohly být všechny nasazeny nejpозději o platnosti nového grafikonu. „Objeví se na osobních vlacích z Děčína do Jablonného v Podještědí, o víkendech z České Lípy do Bakova nad Jizerou,“ vysvětluje Miroslav Kochaň, přednosta Provozní jednotky Děčín, a dodává, že na novou techniku se musí vycvičit pět desítek strojvedoucích.

Kromě personální potřeby se příchodem Žraloků řeší i další novinka – zbrojení vozidel močovinou. Pohonné agregáty RegioSharků totiž plní emisní normu UIC IIIb a podmínkou je zbrojení AdBlue (kapalné aditivum snižující emise vznětových motorů), které ale nesmí zmrznout. „Museli jsme vyřešit problém provizorního umístění zásobníku močoviny v zatepleném prostoru, což se zdá jako triviální záležitost, ale opak je pravdou. V Děčíně se našel prostor v zateplené garáži, obdobně na provozním pracovišti v Rumburku bude zásobník uložen v zatepleném prostoru bývalé vodárny. Odsud si strojvedoucí nosí médium zatím v konvích, takže nejde zrovna o komfortní řešení,“ říká Miroslav Kochaň.

Přeborník v akceleraci

Dosavadní zkušenosti strojvedoucích jsou veskrze kladné, a to i ve srovnání s Desiry, která jsou všeobecně považována za etalon kvality motorových jednotek. Řada 844 je oceňována pro klidné chodové vlastnosti a zejména akceleraci, kterou zajišťují dva šestiválcové motory MTU, každý o výkonu 390 kW, ve spojení s převodovkami ZF. Připomínky jsou jen k drobnostem. Za nepřiliš praktické je například považováno umístění záchranné brzdy (červený hříbek) na ovládacím pultu v místech, kde strojvedoucí ovládá dotykový displej radiostance. Na nápravě se však již ve spolupráci s výrobcem pracuje.

Určitý zvyk podle strojvedoucích vyžaduje také ovládání stroje levou rukou, pro kterou je oproti našim zvyklostem určena páka jízda – brzda. Ze zkušeností jiných dep, zejména DKV Plzeň, které jednotky provozuje nejdéle, vyplývá, že největší slabinou Žraloků je CAN komunikace, topení a klimatizace prostoru pro strojvedoucího a cestující. Až na tyto „dětské nemoci“ se jedná o stroje vykazující relativně slušnou spolehlivost. Je proto velice reálný předpoklad, že Bolek a Lolek nebudou na našich kolejích vyvádět takové ztrřestěné blázniviny jako jejich kreslení jmenovci v televizi.

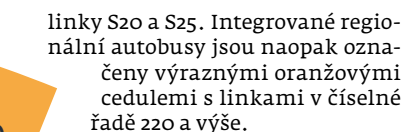
VÁCLAV RUBEŠ

Integrovaný dopravní systém Bratislavského kraje se stal 1. června letošního roku realitou. Nachází se na území slovenského hlavního města a v okrese Malacky. Systém vychází ze zkušeností z České republiky, především z Jihomoravského kraje. U našeho východního souseda se jedná teprve o první projekt tohoto typu v podobném rozsahu.

Systém není pro každého

Bratislavská integrace má oproti těm v České republice jedno nepřijemné specifikum, které se nám může zdát nepochopitelné. Integrovanou dopravu mohou prozatím využívat pouze cestující s předplatními jízdenkami (u nás tramvajenky, Opencard nebo In Karta). Nezahrnují jednorázových jízdenek do integrace je způsobeno nedořešeným dělením tržeb a absencí označovačů jízdenek v železničních stanicích a zastávkách. Integrovaný systém je tedy určen především pravidelným cestujícím, kteří vlastní nějaký druh předplatného.

Jeden jízdní doklad umožňuje cestování spojí všech zúčastněných dopravců v rámci zvolených tarifních zón. Cestující si může vybrat délku platnosti dokladu na 30, 90 nebo 365 dní. Předplatní jízdenky se nahrávají na čipovou kartu buď společností ZSSK městského dopravního podniku, ale i dopravce Slovak Lines, nebo na studentskou kartu ISIC či takzvanou Bratislavskou městskou kartu. V železniční dopravě lze využít v traťových úsecích Závod – Malacky – (Záhorská Ves) – Zohor – Bratislava hlavná stanica – Bratislava (Rača, Vajnory) nebo Nové Mesto) všech vlaků kategorie Os nebo REX, čili osobní a regionální expres, které jsou označeny po „česko-německém“ způsobu jako linky S. Momentálně se jedná pouze o dvě



Úplně první pokus o dopravní integraci v okolí Bratislavy proběhl na přelomu let 1989 a 1990. Asi na půl roku byla zkušebně zavedena integrace v linkových autobusech ČSAD, u kterých bylo možné po území města jezdit na předplatní jízdenky městského dopravního podniku. Po deseti letech až v roce 2000 počal druhý experiment, kdy ve směru Záhorie mohli cestující městské dopravy využívat linkové autobusy a vlaky opět na předplatní jízdenky s menším příplatkem. Uplatily další roky a konkrétně v roce 2006 začala příprava standardní dopravní integrace podobné těm českým. Změnila se však právní forma a také název samotného systému a koordinátora. Ale až po dalších dlouhých sedmi letech se



systém podařilo nastartovat do současné podoby, která má ale k plné integraci ještě daleko. Integrovaný dopravní systém Bratislavského kraje by měl být v dalších etapách rozšířený na celé území kraje a uvažuje se i o jeho přesahu směrem do Trnavy a rakouského maďarského příhraničí.

Na Slovensku se zatím integraci učí, ale určité k ní postupem času dojde. Základem by měla být železniční kolejevážní doprava s přestupními terminály, kde budou navazovat autobusové spoje. V neposlední řadě by i slovenské integrované spoje měly jezdit v pravidelném intervalu. Podobně jako na jižní Moravě, ale i jinde, budou železniční a autobusové linky označovány číselnými řadami, které budou korespondovat s tarifními zónami. K současně řadě 200 tedy příbude ještě zónová oblast 500 v okrese Pezinok, 600 pro Senec a 700 pro jihovýchodní směr od Bratislavy.

Ruský železniční holding RŽD oslavil 1. října 2013 první desetiletí své činnosti. Společnost byla založena na základě dekretu federální vlády ze dne 18. září 2003, přičemž 100 procent akcií je v držení státu (spadá do působnosti ministerstva dopravy). Vznik RŽD souvisí s transformací ruské železnice a má zajistit činnosti, které od železniční dopravy očekává vláda. Jde o provoz a modernizaci železniční infrastruktury, ale také modernizaci, rozvoj a poskytování služeb v osobní a nákladní dopravě.

může vedle státních prostředků čerpat na jejich modernizaci – obnovu tratí, osobní i nákladní dopravy a vozidel – také finanční prostředky z kapitálových trhů. V letech 2003 až 2013 bylo investováno do rozvoje železnic 3,1 trilionu rublů.

V oblasti infrastruktury bylo zdvoukolejněno nebo zcela nově postaveno

1 700 km tratí, 1 400 km tratí bylo elektrifikováno a došlo k obnově více než 17 tisíc kilometrů tratí. Modernizace infrastruktury je zaměřena na hlavní, nejvíce zatížené koridory, které směřují do exportních přístavů, jako jsou Murmansk, přístavy na Baltském a Černém moři nebo na Dálném východě. Pozorost je věnována také kontinentálním železnicím, po kterých se přepravuje zboží a nerostné suroviny do Evropy, Číny a také do severní Koreje (nedávno otevřená trať do KLDŘ).

Pozadu nezůstává ani rozvoj tratí důležitých pro osobní dopravu. Značná pozornost je věnována spojovacím tratím na důležitá letiště v různých částech Ruska. V současné době vrcholí práce na výstavbě železniční infrastruktury v okolí Soči, kde se uskuteční zimní

olympijské hry. Připravují se také projekty vysokorychlostních tratí, které mají spojit například Moskvu s Adlerem na jihu země. Ruské rychlovlaky zatím využívají dosavadní modernizovanou infrastrukturu.

Společnosti RŽD se v uplynulém desetiletí podařilo nasadit do provozu rychlovlaky Sapsan (Sokol) s maximální rychlostí 250 km/h na linku Moskva - Petrohrad a Moskva - Nižnij Novgorod. Rychlovlaky Pendolino pak pod obchodní značkou Allegro spojují Petrohrad a Helsinky. Obnova vozidlového parku se zaměřila i na další segmenty dopravy. Podle zprávy zveřejněné prostřednictvím UIC se uvádí, že za uplynulých 10 let RŽD nakoupily téměř 3 tisíce nových lokomotiv a téměř 1 400 lokomotiv modernizovaly. Modernizaci prošlo také skoro 7 tisíc vozů. Obnova vozidel si vyžádala během existence RŽD skoro 600 miliard rublů. **PETR ŠTAHLVSKÝ**

Ministr dopravy má na jaře 2014 předložit návrh zákona, kterým bude sloučen národní dopravce SNCF a správce infrastruktury RFF. Vznikne tak holding známý například z Německa, Itálie nebo z Rakouska. V roce 1997 přitom proběhla transformace železnice, při které byla správa dopravní cesty oddělena od dopravců. (Stejný transformační model byl použit v České republice.) Argumentem Francouzů pro znovuspojení a vytvoření holdingu je údajná roztržitost a nekoordinovanost správy železniční infrastruktury. Při transformaci bude řešen také dlh RFF ve výši 40 miliard eur, který se každoročně zvyšuje o 1,5 miliardy.

Společnost Alstom a Osobní železniční agentura Jižní Afriky uzavřely kontrakt na výrobu 3 600 vozů pro 600 elektrických jednotek. Dodávky se uskuteční v letech 2015 až 2025 prostřednictvím společného podniku. Ten zajistí i servis po dobu 18 let. Nákup je součástí plánu na obnovu 1 200 jednotek během 20 let, které nahradí současné příměstské soupravy v Kapském Městě, Pretorii, Johannesburgu a v Durbanu. Klimatizované vlaky o rozchodu 1 067 mm disponují rychlostí 120 km/h s možností úpravy až na 160 km/h.

V Kalifornii, na západním pobřeží USA, má vyrůst vysokorychlostní železniční síť o více než 1 200 kilometrů, která bude obsluhovat 24 stanic. Zakázka na výstavbu první 47 km dlouhé části v hodnotě skoro 1 miliardy dolarů byla zadána letos. V současnosti se vybírají dodavatelé dalších dvou stavebních sekcí o délce skoro 100 km s předpokládanými náklady 1,5 až 2 miliardy dolarů. Zahájení provozu se plánuje na rok 2022. V roce 2029 by se měla zkrátit cestovní doba mezi Los Angeles a San Franciscem pod 3 hodiny.

Ke kooperaci autobusů a vlaků již přistoupil i slovenský dopravce ZSSK. Společnost zavede od 1. srpna ke všem spojům IC, které zastavují v Trnavě, přípoj autobusem z/do Nitry. Nitra je pátým největším městem země (má více než 80 tisíc obyvatel), leží však mimo železniční koridor Bratislava – Žilina – Košice. Díky spojům zajištěným v kooperaci se společnosti Nitravel se tak zlepší spojení např. do Žiliny, Popradu nebo Košic. Základní cena autobusuového lístku je 2,70 eur. Cestující mohou využít autobus i při návazné cestě jinými vlaky než IC.

DB Schenker Rail zadal společnosti Siemens upravit 32 z 90 lokomotiv řady 189, kterými disponuje. Stroje jsou určené pro provoz v Polsku a Česku. Sériová přestavba má začít nejdříve v polovině roku 2014, aby od jízdního řádu 2014/15 mohl provozovat alespoň 15 strojů. Cílem je vozit nákladní vlaky bez přepřahu mezi Německem, Polskem a ČR. Řada 189 má maximální rychlost 140 km/h a disponuje výkonem cca 6 tisíc kW.

Švýcarské dráhy provozují v Bernu čekárnu, která slouží i jako kavárna. Cestující si zde mohou koupit nápoje a drobné občerstvení. Čekárna navazuje na samoobslužnou zónu SBB a nabízí 25 míst k sezení a několik dalších míst v blízkosti obslužného pultu. Netradiční prostory jsou otevřeny denně od 6 hodin ráno do 1 hodiny po půlnoci.

(PeŠŤ)

V říjnu 1918 vznikl ve střední Evropě nový stát – Československo. K desátému výročí republiky bylo rozhodnuto vztyčit na Pražském hradě kamenný památník, monolit, který by sloužil jako symbolický projev úcty k padlým ve světové válce. K přepravě mohutného žulového obelisku z Telče do Prahy posloužila železnice. Zvláštní vlak byl v prosinci 1925 vítán nadšenými davy.



Trasa monolitu po železnici

- | | |
|------------------|------------------------------|
| 3. prosince 1925 | Telč – Jihlava |
| 4. prosince 1925 | Jihlava – Světlá nad Sázavou |
| 5. prosince 1925 | Světlá nad Sázavou – Kolín |
| 6. prosince 1925 | Kolín – Pečky |
| 7. prosince 1925 | Pečky – Úvaly |
| 8. prosince 1925 | Úvaly – Praha-Libeň |
| 9. prosince 1925 | Praha-Libeň – Praha-Dejvice |



DRUHÝ POKUS. První monolit nevyhověl svou barvou, ten následující se při převozu po silnici na nádraží zlomil.
FOTO SBÍRKA AUTORA

Přeprava pražského monolitu se stala manifestací národní hrdosti

Ve starém Egyptě zdobily obelisky vstupy do chrámů. Bloky vylomené ze žuly bývaly dlouhé i 30 metrů a pak se opracovaly na trojboký nebo čtyřboký sloup. I mladé Československo zatoužilo po „svém“ obelisku a již krátce po vzniku republiky padl návrh, aby se v roce 1928 vztyčil na Pražském hradě monolit z našich lomů. Prezidentská kancelář vydala výzvu kameníkům, že požaduje nejméně 20 metrů dlouhý kamenný blok z horniny pevné, odolné, dekorativní a leštitelné. Nároky to byly mimořádné, protože i v dobrém lomu lze takový kus vylomit jen zcela ojediněle. Zakázku získal lom v Mrákotíně na Českomoravské vrchovině.

Vyšel až třetí pokus

Kámen na monolit se v lomu těžil vícekrát. Nejdříve se podařilo uvolnit 22 metrů dlouhý kus horniny. Bohužel neměl odpovídající modrošedou barvu. Násle-

doval druhý pokus, po kterém se vyvalil 120 tun vážící kamenný obr. Jeho transport ale nevyšel. Problém vznikl ještě před tím, než se blok horniny – po úpravě vážící 92 tun – dostal na nádraží v Telči. Dne 8. září 1923 se při cestě do kopce utřhl kruh u tažného lana a monolit se po nárazu zlomil asi 6 metrů od slabšího konce. Vinu na sebe navzájem svalovaly civilní a vojenská správa. V roce 1924 se kameníkům podařilo vylomit další blok

Na přímých úsecích měl vlak povolenou rychlost maximálně 15 km/h, v obloucích jen 5 km/h.

s odpovídající délkou, ale při vyvalování došlo k jeho zlomení. Zbýlý kus měřil necelých 16 metrů, a proto se čekalo, zda to bude prezidentské kanceláři stačit. Velikost nakonec vyhovovala a mohlo se začít znovu s transportem.

Cesta po kolejích trvala týden

Škodovy závody zhotovily zvláštní ocelové sáně a železnou klec pro uložení monolitu. Na silnici se položily dubové fošny. Jako tahací se využily dva tanky a dva vojenské traktory z dělostřeleckých pluků v Českých Budějovicích. Podle propočtů měla tato část dopravy (cesta z lomu na nádraží) trvat 38 dní a stát 68 632 tehdejších korun. V Telči byl na konci listopadu 1925 monolit naložen na nákladní vagon se dvěma čtyřkolovými podvozky spojenými ocelovou mostní konstrukcí. Dne 3. prosince 1925, v půl deváté ráno, vlak s mohutným kamenným blokem vyjel směrem na Prahu.

Vlak slavnostně ověnčený chvojím, praporky a nápisy (např. Jen národ jako ze žuly zvítězí) byl vyprovázen nadšeným davem lidu. Po sedmi dnech, před druhou hodinou odpolední, ukončil jízdu na nádraží v Dejvicích – samozřejmě s patřičným přivítáním od státních představitelů. Všechny jízdy probíhaly pouze za denního světla. Na přímých úsecích měl vlak povolenou rychlost maximálně 15 km/h, v obloucích jen 5 km/h. Na dvoukolejné trati mezi Kolínem a Prahou byl po dobu jízdy transportu s monolitem vyloučen provoz na vedlejší koleji.

Dva roky opracovávání

Monolit byl přeložen z vagonu na sáně a zabezpečen proti povětrnostním vlivům. Na dejvickém nádraží počkal až do jara 1926. Pak se vydal na cestu na Hrad, která trvala 22 dní. Tuto část dopravy zabezpečovala kamenická firma Mrázek ze Smíchova za pomoci traktorů těžkého

dělostřelectva. Navzdory komplikacím se podařilo dopravit žulového obra na třetí hradčanské nádvoří. Zde byl kámen opracován podle architektonického návrhu J. Plečnika. Kámen byl leštěn a nakonec vztyčen pomocí složitého lešení a zvedací železné konstrukce. Náročnost práce vycházela z toho, že bylo nutné vytvořit dlouhé, rovné a ostré hrany a naprosto hladké boční plochy, aby se zabránilo nežádoucím lomům slunečních paprsků.

Práce, při kterých monolit ztratil až 18 tun hmotnosti, trvaly dva roky. Termín se podařilo splnit, takže v říjnu 1928 byl obelisk definitivně vztyčen pro veřejnost. Výška bloku z leštěné žuly činí 15,5 metru, spodní základnu tvoří čtverec o hraně 181 centimetrů, zatímco čtverec na horním konci má základnu o délce 123 centimetrů. V roce 1996 byl na vrchol monolitu připevněn pozlacený jehlan z ocelových profilů, čímž byl kamenný monument dokončen.

JAN DVOŘÁK

INZERCE

ČD travel, s.r.o., Perlová 3, tel. 972 243 051–55. e-mail: obch@cdtravel.cz, lazne@cdtravel.cz, web: www.cdtravel.cz, provozní doba: pondělí–pátek 9.00–17.00 h
Pobočka: Praha hl. nádraží 972 241 861, provozní doba: 1. 5.–30. 9.: pondělí–pátek 9.00–18.00 h, sobota 9.00–14.00 h, 1. 10.–30. 4.: pondělí–pátek 9.00–17.00 h

Česká republika

Luhačovice-Pozlovice – hotel Vega***

Zimní radovánky: 1. 12. 2013–30. 3. 2014 (výjma 26. 12. 2013–2. 1. 2014)

Cena: 1 990 Kč/os./pobyt, nástup Ne–St, 2 290 Kč/os./pobyt víkendové termíny, 1 dítě na přistýlce do 12 let zdarma

Cena zahrnuje: 2 noci, přípitek na uvítanou (svařák/slivovička), 2x polopenzi, 1x pomerančovou masáž zad a šíje, 1x vinnou perličkovou koupel (pro dámy), 1x pivní hydromasáž nohou (pro pány), 2x inhalaci Vincentky, hotel. pantofle, 1x saunu/infrasau, vyhlídkovou jízdu na sněžném skútru (podle počasí).

Česká republika

Karlovy Vary – penzion Fan

Wellness prodloužený víkend; termín: 28. 11.–22. 12. 2013

Cena: 2 555 Kč/os./pobyt

Cena zahrnuje: 4 dny/3 noci/čtvrtek–neděle nebo kdykoli v průběhu týdne, 3x ubytování, 1x klasickou masáž zad, 1x relaxaci v solné jeskyni, 1x infrasaunu, 1x vstup do bazénového komplexu/plaveckého bazénu 25 m, relaxační bazén, saunu, páru, whirlpool/1x romantickou koupel Sissi v minerální vodě/společnou/1x vstupenku do muzea Becherovky vč. degustace.

BONUS: internet na pokoji zdarma, parkování pod uzamčením zdarma

Česká republika

Krkonoše – hotel Idol

Vánoční pobyt; termín: 21. 12.–25. 12. 2013

Cena: 2 280 Kč/os./pobyt

Cena zahrnuje: 4 noci, 4x polopenzi, pokoj s vlastním sociálním zařízením TV/SAT.

Slovensko

Podhájská – penziony Quatro II a III

Prodloužený Quatro víkend 21. 10.–30. 12. 2013

Cena 1 950 Kč/osoba/pobyt

Cena zahrnuje: 3x ubytování v penzionech Quatro II/III, 3x snídaní formou švédských stolů, 2x hodinový vstup do termálních bazénů nového WELLNESS ENERGY (v příjezdový a odjezdový den), 2x celodenní vstup do termálních bazénů ENERGY I, parkování. Dítě 3–12 let na přistýlce 1 450 Kč.

Itálie

Vlakový poznávací zájezd – na staré FIP!!!

Itálie – Neapolský záliv a jeho okolí

Termín: 19.–24. 3. 2014

Cena: 5 590 Kč

Cena zahrnuje: 3x ubytování v hotelu nebo penzionu se snídaní, 2x místenku, služby vedoucího zájezdu. Jeden z nejkrásnějších koutů Itálie – Neapolský záliv a jeho okolí – navštívíme antické Pompeje, zámek a rozlehlé zahrady v Casertě, antické chrámy v Paestu, celodenní výlet na nejkrásnější ostrov v zálivu – Capri.

Více informací na telefonním čísle 972 243 051 – Veronika Žebrakovská

Itálie

Vlakový poznávací zájezd – na staré FIP!!!

Itálie – za památkami antického Říma

Termín: 21. 2.–25. 2. 2014

Cena: 3 690 Kč

Cena zahrnuje: 2x nocleh se snídaní, 2x místenku, služby vedoucího zájezdu. Pojeďte s námi objevovat starobylé město. Navštívíme tržiště Campo dei Fiori, Ústa pravdy, bývalý stadion Cirkus Maximus, Tiberický ostrov, malebnou a světoznámou čtvrť Trastevere, pahorek Gianicolo s výhledy na Řím, prohlídka Říma – antická dominanta města Koloseum, Forum Romanum, Palatinské návrší, Kapitolské náměstí, památník Viktora Emanuela II., kostel San Pietro in Vincoli, Lateránská bazilika, Svaté schody a další...

Více informací na telefonním čísle 972 243 051 – Veronika Žebrakovská

Železničář VYDÁVÁJÍ České dráhy, a. s., nábf. Ludvíka Svobody 12, 110 15 Praha 1, IČ 70994226 | Vychází každý druhý čtvrtek. | e-mail: zeleznicar@cd.cz | web: zeleznicar.cd.cz | telefon: 972 233 091 | **ŠÉFREDAKTOR:** Václav Rubeš

VEDOUcí ODDĚLENí: Zdeněk Ston | **GRAFICKÁ ÚPRAVA:** Jakub Smetana | **ADRESA (MÍSTO VYDÁNí):** Železničář, České dráhy, a. s., Generální feditelství, nábf. L. Svobody 1222, 110 15 Praha 1 | **INZERCE A PŘEDPLATNÉ:** 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. Nevýžádané rukopisy a fotografie se nevracejí.

VYDAVATELSKÝ SERVIS ZAJIŠŤUJE: České dráhy, a. s., ZC Česká Třebová, PJ Praha, Tiskárna Olomouc | Registrováno Ministerstvem kultury ČR pod č. MK ČR E 6680 ze dne 4. 2. 2003. | ISSN 0322-8002

Marie na stanovišti vládne s ženským půvabem

Začátek profesní kariéry Marie Sehnalové byl následující. Před jednácti lety přišla z Vysochiny do Prahy, od roku 2009 pracovala jako vlakvedoucí a později revizor (krok špatným směrem). Nakonec zakotvila v Depu kolejových vozidel Praha. Čekaly na ni dílna, zkoušky, zácvik a zase zkoušky. K tomu ještě studium na Fakultě dopravní ČVUT. Dnes patří mezi (pouhé) tři ženy ve Skupině České dráhy v profesi strojvedoucí. Při získávání svých pracovních zkušeností si musela pomoci hlavně sama. I když na dílně ve Vršovicích získala výborné přátele a dodnes s tamními chlapy, elektromechaniky, chodí na pivo. Byla ráda, že ji v prvních dnech neprovázely žádné obličeje jako: „Ježíš, zase další

Byla ráda, že ji v prvních dnech neprovázely žádné obličeje jako: „Ježíš, zase další buchta, co bude chtít dělat strojvedoucí!“

buchta, co bude chtít dělat strojvedoucí!“ Vlastním impulzem k práci na stanovišti bylo školení vlakových čet v obsluze elektrických jednotek 471 v Praze. Tehdy položila dotaz náměstkovi přednosta Vítu Marešovi, zda ještě berou strojvedoucí. A pak to začalo.

V únoru 2012 nastoupila na zácvik, pak šla do České Třebové na osm týdnů do školy, udělala odbornou zkoušku z dopravních a technických předpisů V 06. „Nejdřív jsem začínala na měsíc na Legu na topírenském posunu, abych se rozjezdila po točně. To je docela těžké na obratnost. Následovaly posuny na Smíchově, na pražském hlavním nádraží a tady v depu „na Balkáně“. Potom jsem strávila měsíc na „kasičkově“ Osmsetdesítce na Pražském Semmeringu. Další sbírání zkušeností bylo různorodé: na Regionových, na motorácích, na rychlících do Tanvaldu stejně jako na Posázavském pacifiku,“ vypočítává Marie a dodává, že se stihla svést i na svých oblíbených lokomotivách řady 750.7 na trati Praha – České Budějovice, ovšem to jen během spolujízdy se služebně starším kolegou.

Na kolegy z dílny má jen chválu
A jak řeší závady na mašině? „Fírové v nouzi říkají: No co, má to hák vepředu a hák vzadu, tak se to odtáhne! Ale není to legrace, zvlášť když je spěch a ten je vlastně vždycky. U Osmsetčtrnáctky mi třeba nezbyvá než shodit vozidlo do baterek a pak se pokusit znovu nahodit. Jednou mi umřela Veselá kráva neboli Dvojlego. U ní spíš člověk může zkontrolovat základní věci, které by mohly způsobit poruchu, pak zavolat kolegům z dílny nebo zkušenějším strojvedoucím. Další možností už je volat o náhradní



FOTO AUTOR (2x)

Kolegové z pražského depa Marii Sehnalovou dobře znají. V jejich řadách jsou totiž pouze dvě strojvůdkyně. Ostatní zaměstnanci na dráze si je ale občas pletou, takže jednou na ni výpravčí zavolal: „Jé, vy už zase jezdíte?!“ Přišel blíž a byl překvapen, že to není Markéta, druhá strojvůdkyně z DKV Praha. Většinou jsou ale chlapi udivení, že v kabině vidí ženu.



V současnosti pracuje na depu v pražských Vršovicích.

stroj, protože závada je takzvaně na dílnu.“ Z úst Marie zní chvála na kolegy z dílny, kteří ji toho spoustu naučili, včetně znalosti čtení elektroschémat. A sverázná strojvůdkyně přidává ještě jednu zkušenost ze zálohy z pražského Odstavného nádraží Jih: „Zajímavé je, že mašina se nejčastěji porouchá během noční, když je nejvíc práce!“

Zabodovala ve Zvolenu
Než byla Marie převelena jezdit „před kopeč“, tedy do Vršovic, dělat poznání na Dobříš a na pražské spojky, stihla na popud pana Kothery z Odboru kolejových vozidel ještě jednu reprezentativní událost. Jelikož její dvě kolegyně z ČD a ČD Cargo nemohly, tak nakonec coby jediná zastupovala Českou republiku na mezinárodních závodech lokomotiv ve Zvolenu. Tam skončila „na bedně“ na krásném druhém místě. „Soutěž proběhla v pohodě, i zázemí bylo fajn, a hlavně jsem se bavila. Jenom jsme ze začátku nevěděli, co nás čeká, jak moc to berou vážně. Nečekala jsem, že to bude taková legrace a hlavně divadlo pro přihlížející. To bych si z recese vzala třeba i nějakou starou uniformu,“ směje se a vysvětluje, že nejméně jí šla disciplína najíždění na přesnost. „Protože přede mě

místo nárazníku postavili plechovky piva a tomu se jako správná Češka bojím ublížit!“ Naopak v přesném zastavení mezi dva praporky excelovala.

Plánuje napsat průvodce po středočeských lokálkách
Vršovická strojvedoucí má samozřejmě svá hobby: cyklistiku, kolečkové brusle nebo lyže. Dříve dělala i bojové sporty, například taekwondo. Nyní už kvůli turnusu musí leckterý trénink oželeť a sportu se věnuje pouze rekreačně. A také má jeden malý spisovatelský sen. Už dříve se chystala, že by napsala knížku o středočeských lokálkách. „Kdysi dávno jsem měla dělat školní práci na téma Orlická dráha. Když jsem svoje zápisky z turistiky po tamních končinách dávala číst kamarádovi, hned mi říkal, že to je vlastně super průvodce a že bych to měla napsat a vydat,“ vzpomíná a hned si představuje, že až jí odpadne učení a bude mít volněji, vrátí se k tomu a některé další tratě projede, nafotí a pak se uvidí. „Myslím si, že kdyby vyšla nějaká knížka s turistickými výlety v okolí našich lokálek, mohlo by to na nějakou ohroženou trať přitáhnout cestující a možná jí tak trochu pomoci oddálit zastavení provozu.“ **MARTIN NAVRÁTIL**

POŠTA

Napínavá cesta do Prahy a zpět

Chci vás poprosit o zveřejnění poděkování četě vlaku R 679 z RCVD Jihlava, především vlakvedoucí s osobním číslem 09-0190, a panu Syrovátkovi ze stanice Praha-Smíchov. Dne 14. srpna jsem cestoval rychlíkem 912 z Havlíčkova Brodu do Prahy. Vystoupil jsem na hlavním nádraží a šel si vyřídit osobní věci, konkrétně jsem byl u lékaře. Navíc se mi vybil mobil. Vše jsem bohužel nestihl a pro zpáteční cestu jsem zvolil zmíněný spoj 679. Po odjezdu z Prahy jsem si uvědomil, že nemám bundu, kterou jsem zapomněl v raném vlaku. Zpanikařil jsem, neboť jsem v ní nosil klíče od auta i bytu. Od auta jsem dokonce žádné další klíče ani neměl. Naštěstí mi vlakvedoucí dovolila zavolat si ze služebního telefonu manželce, která by se jinak o mě bála (jsem totiž kardiak).

Paní vlakvedoucí obvolávala všechny úschovny, zda se tam má bunda nenalézá. Bohužel neúspěšně. Nakonec jsem tedy musel z Havlíčkova Brodu pokračovat vlakem místo autem. Doma jsem dal mobil do nabíječky a začal jsem pátrat a obvolávat. Ve stanici Praha-Smíchov mi dal výpravčí kontakt na úklidovou četnu na peroně. Telefon vzal pan Syrovátka, který se mě zeptal, jak klíče vypadají. Když jsem mu je popsal, sdělil mi, že je má u sebe – bundu ale bohužel ne. Obratem jsem odjel na Smíchov, kde mě pan Syrovátka čekal i s klíči. Jaké bylo mé překvapení, když mi ukázal také tašku s bundou. Měl jsem velkou radost, že na dráze jsou zodpovědní a svědomití lidé. Sám jsem 39 let pracoval jako strojvedoucí, takže toto prostředí dobře znám. Přeji naší železnici hodně takových ochotných a milých zaměstnanců, jaké jsem při této příležitosti potkal. **VÁCLAV**

Ochotnou vlakvedoucí byla Marie Holcová. Dopis jsme dostali do redakce až v říjnu. Pisatel si nepřeje zveřejnit své příjmení.

IC Moravia do Vídně jen s lůžkovými vozy

V novém jízdním řádu je v tratových tabulkách 270 a 330 podle mě zavádějící informace u vlaku IC 100/101 Moravia. Tento spoj jede prý v relaci Bohumín – Vídeň a zpět. Na první pohled to vypadá, že vznikne atraktivní každodenní spojení, ale zdání klame. V přehledu vlaků dálkové dopravy se totiž uvádí, že tento nový vlak pojede denně pouze v trati Bohumín – Břeclav a zpět, zatímco v úseku Břeclav – Wien Westbahnhof jen třikrát týdně a poveze pouze ruské lůžkové vozy! Je tedy pro normální cestující prakticky nepoužitelný. Na přípoj do Vídně se v Břeclavi bude muset čekat 72 minut.

JŘÍ ZAJÍČEK

Jako turisté podnikáme výlety po železnici



Píši vám jako předplatitel vašeho časopisu. Spolu s manželem jsme velkými fandý železnice. Jsme oba členy Klubu českých turistů v Českých Budějovicích a 90 procent našich výletů uskutečňujeme vlakem. V našem klubu všichni používáme In Karty s nějakým tarifem, většínou pro seniory. Jeden z našich výletů nás zavedl do vesnice Vrčeň na Nepomucku. Mnozí železničáři možná tuto oblast znají, nás sem zavedl vedoucí Jaroslav Vosoba. Dvě hodiny neplánované, ale příjemné, jsme prožili s velkým fandou dráhy panem Navrátilem, který si namaloval na domeček lokomotivu a návštěidla. Kdybychom si nenaplánovali další kilometry výletu, jistě bychom u něj strávili celý den. Pan Navrátil totiž dokáže poutavě vyprávět, zejména o historii, a je velmi šikovný. Jeho domov připomíná železniční muzeum. Přejeme hodně zdraví panu Navrátilovi, vaší redakci i všem železničářům. **MARIE DOUDĚROVÁ**

Dopisy jsou redakčně upraveny a kráceny.

AUTOR PETR HAJNÍŠ

KŘÍŽOVKA

A. P. Čechov (1860–1904) – ruský prozaik, dramatik: I TAKOVÉ HODINY, KTERÉ STOJÍ, ... (dokončení v tajence).

POMŮCKA: ETE, TOF	PUK	STOČENÉ SARDELOVÉ REZY	PARÁDÍVÁ DÍVKY (EXPR.)		AKADEMICKÁ ZKRATKA	MÍ	NEDALEKÉ	NEVY-TRHNOUT	MEZINÁRODNÍ KÓD ISLANDU	STŘEŠNÍ ZLAB	PLASTICKÉ HMOTY		OBYVATEL STARÉHO RECKA	OSTEN	JMÉNO FENKY		VZDALENÝ	ZNAČKA PRAČHO PRAŠKU	STÍRAČ PRAČHU NA HOLI	PAPOUŠEK
HEBREJSKÝ BUBINEK				ZKRATKA PRO AMBULANCI				KOVOVÝ PRVEK			STOVKY				VE SVĚM BYTĚ					
OŠETROVÁNÍ ČLENA RODINY (ZKR.)				SATNÍ MOTÝLEK ZAHUBEN				ZNAČKA KOL			CHOMÁČ TRÁVY				BŮŽEK LÁSKY ŽEN, JMÉNO (ZDROB.)					
ZAČÁTEK TAJENKY								ŽELEZNIČNÍ SOUPRAVA SLADKÉ PEČIVO			AFRICKÝ KOPYTNÍK PULZ									
SVIT (Z NĚM.)					SVĚTNICE (SLOV.) SÍČ VLÁRNA			JM. HERCE KOSTKY VÁHA						AVŠAK PŘÍTMÍ				PÁDOVÁ OTÁZKA	KVĚTENSTVÍ ŠERÍKU	ŠTĚTINA ČERNÉ ZVĚRE
	ZADNÍ ČÁST KRKU	NĚMECKÝ JEDEN NĚMECKÁ SPOJKA (A)				TENISOVÝ DVOREC MEZIN. KÓD TANZANIE				JM. MODER. MARESE NÁTER					KOLEM KARTA DO MOBILU					
KONEC TAJENKY																				
PRŮZKUM VEŘEJNEHO MÍNĚNÍ							VLÁČET				MUŽSKÉ JMÉNO						ELEKTŘAR-NATEMELIN (ZKR.)			
PODROBEN DÁNÍ							ÚTOKY				VADA COCKY						LENÍK			

Dostupné pouze v tištěné podobě

12

ZA POZNÁNÍM

Íránské dobrodružství skupinky českých železničářů

1. díl



DIVOKÁ EXOTIKA. Írán nabízí zpravením turistům dlouhou a krásnou přírodní a urbanistickou scenerii. Návštěvníci ze západu však musí stále počítat s tím, že je někdo ostrážný pozoruje. FOTO: AUTOR IAG

Již samo vyřizování víza do Íránu je bez pomoci agentury dobrodružnou kapitolou. Informace a pokyny zabírají dvě strany A4, samotná žádost má rozsah dvou dvoulistů, které je nutné vyplnit na stroji (!), a všechny písemnosti se odesílají ke schválení až do Teheránu. Odpovědi se dočkáte obvykle za tři týdny, pokud vám to nezkladí nějaký státní svátek. Hlavně se před nikým na velvyslanectví nezmiňujte, že byste chtěli jet přes Izrael.



NA KOLEJÍCH. O dobrá místa ve vlaku jsme museli svádět třídy boj. Když jsme chtěli mít kupé sami pro sebe, pomohly rozsluněné přestupy u průvodčího.

občanů. Nacházíme se totiž na území problematického Kurdistanu. Trať je ve velmi špatném stavu, hájí to s námi ze strany na stranu, nabíráme zpědění.

Pětihodinový maraton v kartách
Přihlásíme na nádraží v Tabrizu, odkud je náš vlak směřující k trajektu u jezera Van. Zde přestupujeme do lodí a za zvuků orientální hudby a reproduktorů se dostáváme do přístavu. Tady se dozvíme, že musíme čekat na přípojný vlak do Teheránu. Během nám nedokáže říct jak dlouho. Po nekončících pěti hodinách kanasty příjdi s mohutným houkáním náš vlak do Teheránu. V malém budově u koleji nám u péračky skontrolovali znovu pas a suverénně přečíslovali čísla vočů i místítek na jízdenkách.

V čele vlaku je již íránská motorová lokomotiva, za ní výrůstají vůz na páru, takže směr vozu a na předních je již jenom mlha. Vnitřní ještě jidejní vůz a šest mělkových a lehátkových vočů. Po



ÍRÁN

Tehran

V jidejním voze si dávám výborné kuře s kari rýží, kávu, jogurt a limonádu – to vše za šest dolarů.



Rezervace lůžka z ísanburu do Teheránu nás stála asi 1 700 korun.

rozložitých protestech jsme dostali místo ve čtyřlůžkovém oddílu, ve kterém jsme sami. Vozy působí omšele, WC je turecké. Ve stánku Kapkov opět musíme na pasovou kontrolu. Mluví zvláštní španělštině. Více problému ve věci slůvků a bez komplikací, ale zpoždění narůstá. Už přesáhlo sedm hodin Podle jidejních říků jsme měli od íránských hranic vyjet ve 22.35, zatímco náš vlak je 2.30 ráno. Po krátkém spánku přijíždíme v polodni do prvního většího města v Íránu – do Tabrizu.

Stali se z nás milionáři
Zprvu měly z vlaku vystoupit, až po půl hodině přírodní soupřavu odemykají a můžeme do vestibulu. Ve směrně 12 hodin nás po dolarů „dáváme“ jidejním řídk. V jidejním voze si dávám výborné kuře s kari rýží, kávu, jogurt a limonádu – to vše za šest dolarů. Vesku zase přel, trať se kroutí hornatou kraj-



SILNIČNÍ RUCH. Na úzkých ulicích uvidíte na motorech i ženy (a dívky).

o Íránu jsme vyrazili ve trojici. Bezmezi si s sebou jak doklady, tak pasy. Pro cestu volíme samotný vlak. Do Budapešti jsme přijeli rádi se čtyřlůžkovým nákladem. Nechtěli jsme riskovat, že nám ujedou přípoj na Bělehrad. Je krátké procházet a posazení jsme nastoupili do vlaku a udeřili si kupé sami pro sebe. V noci nám byla pěkná síma, nakolání jako pumpy spíše do rána. V Bělehradu přenesli nás na vlak do Sofie, ještě se mi v tomto úseku nestalo, abychom dočtrčili jidejní řád. Se zpožděním o minutu přijíždíme do Sofie a hleďme nasestoupit spoj do íranbulu. Paní v informacích nám s úsměvem oznámila, že ten už půlce odjel. Hrklov nás jako starých pendlováků. Náš vlak se podíval na perony – a náš vlak tam stál!

Cestování po Turecku
Za minutku jsme se rozjeli. V kupé jsou pouze sedáčky, takže víme, že toho moc nemáme. Je to kupodivu velmi čisto, udrží si na WC. Na bulharském přechodu v Krumovgradu – zde se ještě o něco jmen s rovněž poměrně nízkým srážkovým místem – nás vyhnali z vlaku, protože přestupujeme do řízkových vočů do Turecka. V Kaplivské musíme znovu ven. Čekala nás známá cesta k okénku v kabině tří v nádražní hale pro razičko do pasu. V dešti a tlmě nám vše připadalo složité. Nacházíme se v bezolnní zóně, skoro všichni cestující zde kupují levné cigarety a alkohol. Ve vlaku ale pak bylo natřetí teplo, kamna na uhlí na představech fungovala bez chyby.

Předplaťte si čtrnáctideník
Železničář
na telefonu 972 233 090