



Železničář

TÝDENÍK SKUPINY ČESKÉ DRÁHY, a.s. | ČÍSLO 26-27 | ROČNÍK XVIII | 30. ČERVNA 2011 | CENA 5 Kč

Příští číslo Železničáře vychází až 14. července.

Jak vypadá design podle Kotase

Zpovídali jsme známého dopravního architekta.

PŘÍLOHA, STRANA 4



Buštěhradská dráha slavila 140

V Lužné u Rakovníka zatopili šest parních lokomotiv.

STRANA 2



Tratě na Vysočině v jedné místnosti

Ve Žďáru nad Sázavou otevřeli modelové kolejiště o rozměrech 12 x 9 metrů.

STRANA 7

krátce

Přesun výpravčích odložen na září



Vláda ve středu 22. června schválila návrh ministra dopravy Radka Šmerdy na odklad restrukturalizace Českých drah. Plánovaný přesun téměř deseti tisíců železničářů do státní společnosti Správa železniční dopravní cesty se odkládá na 1. září 2011. Podle Ministerstva dopravy je posun termínu nutný k vypořádání sociálních aspektů převodu zaměstnanců tak, aby v SŽDC nevznikly dvě kategorie zaměstnanců. S posunem termínu souhlasí i železniční odboráři. Přesun se týká výpravčích, signalistů, hláskářů, hradlářů nebo závorářů.

Gustav Slamečka vede ČD Cargo

Od čtvrtka 23. června vykonává funkci předsedy představenstva společnosti ČD Cargo Gustav Slamečka. Jeho úkolem je vypracovat strategii rozvoje firmy včetně expanze na zahraniční trhy, která povede k posílení konkurenceschopnosti českého nákladního dopravce v rámci evropského přepravního trhu. Jedním z kroků může být i zvažované spojení se slovenským nebo polským nákladním dopravcem.

Třetí vozidlo řady 380 na 2. koridoru



Od víkendů 18. a 19. června byla do zkušebního provozu nasazena třetí lokomotiva řady 380 (380.005) na trati Břeclav - Přerov - Bohumín. Cestující tam mohou nové lokomotivy potkávat například v čele vlaků R 406/407 Chopin, IC 530/531 Helfštýn nebo EC 136/137 Moravia. Zkušební provoz nadále pokračuje také na trati Praha - Brno - Břeclav. České dráhy si objednaly 20 kusů této lokomotivy.

Mezinárodní dluhopisy uspěly

Po třileté přípravě České dráhy úspěšně emitovaly mezinárodní dluhopisy v hodnotě 300 milionů eur. Zájem investorů převyšil objem emise. Dluhopisy budou splatné za 5 let a ČD uhradí investorům roční kupon ve výši 4,5 procenta z investované částky. České dráhy udělily mandát na aranžování emise dluhopisů společností Barclays Capital, Erste Group a Sociétés Générales jakožto společným vedoucím manažerům emise. Získané prostředky půjdou na obnovu vozidlového parku. (md, tis)



S OCHRANKOU. Přítomnost hlídky ve vlaku znamená menší riziko napadení cestujícího nebo zaměstnance drah. FOTO MICHAL MÁLEK

Bezpečnost pod palcem

Chránit svůj majetek a zdraví zákazníků i zaměstnanců patří k důležitým aspektům všech velkých firem. České dráhy nyní proto zavádějí jednotnou bezpečnostní politiku po celé republice.

VÝSTRAŽNÁ ČÍSLA ZA ROK 2010

Počet osob vyloučených z přepravy s asistencí ochranky: **330**
Počet zásahů ochranky: **1 141**
Počet napadených zaměstnanců ČD: **64**
Počet najatých agentur: **60**



ně, svědčí i právě vyhlášená zákazka Českých drah na zajištění ostrahy všech svých objektů jednou agenturou. Předpokládaný objem zakázky činí 80 milionů korun ročně, což je na úrovni současných nákladů na bezpečnost.

Jedna agentura pro celou republiku

V současné době pracuje pro České dráhy asi 60 agentur. To by se mělo od letošního podzimu do jarních měsíců příštího roku změnit. Vítězná agentura bude zajišťovat bezpečnostní služby na celé síti Českých drah. „U vybraného partnera předpokládáme jednotný standard kvality a vysokou míru flexibility a ope-

rativnosti, podobně jako u Policie ČR, se kterou samozřejmě budeme i nadále úzce spolupracovat,“ říká Ladislav Mikeš, ředitel Odboru bezpečnosti, k nové bezpečnostní koncepci drah.

„V žádném případě nevytváříme vlastní policii. Jde spíše o systémové změny. Současná praxe je totiž taková, že služby rozdílných bezpečnostních agentur si najímají samy výkonné jednotky podle svého uvážení. Kromě rozdílných cen za poskytnuté služby se setkáváme i s rozdílnou kvalitou služeb v jednotlivých regionech. Proto jsme se rozhodli používat jednu bezpečnostní agenturu na území České republiky.“

Tým proti graffiti

Více hlídek ve vlacích znamená i menší riziko napadení. „Pokud bude za křehkou průvodčí stát dvojice mužů vzbuzjících respekt, naprostá většina útočníků si svůj čin dvakrát rozmyslí. Bezpečnost a jistota zaměstnanců nám leží na srdci a ke spoustě tragických konfliktů by nemělo dále docházet. Narážím tak na nedávný smutný příběh vlakvedoucí, která v potyčce přišla o oko,“ říká ředitel Mikeš.

Samostatnou kapitolou je poškození majetku, zejména fenomén graffiti. Přímé roční škody způsobené graffiti a vandalismem převyšují 50 milionů korun. „Počítáme do toho i poškození skel diamantem nebo třeba házení pytlíků nebo PET lahví s barvou na vlaky. Tomu nebudeme jen přihlížet, proto bude jedním z požadavků vyhlášeného výběrového řízení i zřízení antigrafitového týmu agenturou,“ odkrývá plány ředitel Mikeš. Tento tým by měl nejen vést systematický boj proti vandalismu, ale i efektivně spolupracovat s Policií ČR. VÁCLAV RUBEŠ

S talenty tentokrát o majetku

Již popáté se konalo setkání talentovaných zaměstnanců s top managementem ČD. Tentokrát z oblasti správy majetku.

Jsou nemovitosti ČD rodinné stříbro, nebo přítěž? Jak je využít, jak s nimi efektivně nakládat, oživit je a sehnat prostředky na jejich opravy? Jak využít zbytečný a nezbytný majetek a co se zhruba 2 500 bytů v patrech výpravních budov? Tyto i další okruhy problémů diskutovala desítky mladých talentů, zaměstnanců Českých drah, na setkání s vrcholovým managementem společnosti ve středu 22. června.

Nádražní restaurace jako téma zaujaly

Náměstkovi generálního ředitele ČD pro správu majetku Mi-

lanu Matzenauerovi patřila úvodní slova. Uvedl téma několika důležitými čísly. České dráhy vlastní přibližně 6 500 nemovitostí, z toho asi 1 250 nádražních budov určených pro poskytování služeb cestujícím. Celková účetní hodnota nemovitého majetku se pohybuje v řádu miliard korun. V oblasti správy majetku byly již sestaveny dva klíčové dokumenty: komplexní analýza prodeje zbytečného majetku a plán obnovy železničních stanic.

Když náměstek Matzenauer dohovřel, chopili se ovladače dataprojektoru již pozvaní účastníci semináře, tedy talenti. Postupně prezentovali své



ve skupinách připravené návrhy na témata Zvýšení atraktivit nádraží pro veřejnost, Nádražní restaurace, Rozsah služeb ve vazbě na počet cestujících a konečně Nostalgie starých nádraží v designu pro 21. století. Mimochodem, u druhého tématu se rozvinula zajímavá a dlouhá diskuze, při které s praktickými postřehy přispěla především Jana Štůlová, vedoucí oddělení prodeje a pronájmu nemovitostí.

Příklad z Vysočiny

Stále aktuálnější problematiku tzv. Staničního poplatku prezentoval Jan Vraný z úseku správy majetku. Pilotní projekt Sledování čistoty nádraží představil ředitel ústecké Regionální správy majetku Patrik Konopásek a na závěr pracovního dne jeho brněnský

kolega Lubomír Křivánek s podporou bohaté obrazové dokumentace poodkryl pokličku tajemství úspěšné spolupráce Českých drah a samosprávy v kraji Vysočina v případě opravy nádražní budovy a zřízení autobusového terminálu v Telči. Stavební práce zde proběhly v letech 2009-2010, přičemž z celkové ceny 43,6 milionu korun České dráhy zaplatily 10,6 milionu a 92,5 procenta této částky bylo později uhrazeno z Regionálních operačních programů, tedy z prostředků Evropské unie.

Celé setkání talentů vedle zaměstnanců úseku správy majetku pečlivě připravily a podpořily pracovníce Odboru personálního vedené Blankou Havelkovou. Stejně jako v předchozích čtyřech případech se ukázalo, že komunikace zdola nahoru a naopak shora dolů je ve firemní hierarchii potřebná a užitečná. A nejen k tomu, aby se zaměstnanci dozvěděli, zda je či není výhodné vlastnit budovy. MARTIN NAVRÁTIL

sloupek

Vítáme budoucí zaměstnance

Dalších 26 mladých lidí se rozhodlo spojit s Českými drahami své vzdělání a následnou profesní kariéru.

České dráhy umožňují za výjimečně výhodných podmínek studentům, kteří se rozhodli s naší společností svázat svůj profesní život, získat odborné vzdělání a následně i zaměstnání.



PAVEL ŠVAGR

Náměstek gen. ředitele ČD pro personální záležitosti

Jako důkaz, že o náš Stipendijní program ČEDés panuje velký zájem, může posloužit počet uchazečů, kteří se každoročně hlásí do výběrového řízení. Letošní rok jsme během šesti týdnů vybrali ze zhruba sto padesáti zájemců 26 úspěšných mladých mužů, jejichž cílem je po ukončení studia pracovat u Českých drah, všichni v profesi strojvedoucího. Do lavic každé partnerské školy tak v září zasednou 2 až 3 noví stipendisti. Největší líní je tradičně děčínská dopravní škola, kde bude studovat pět studentů. Právě v těchto dnech s nimi podepisujeme smlouvy a od nového školního roku se zařadí k desítkám dalších mladých lidí, kteří již výhod ČEDésu využívají.

Loňští maturanti byli prvními, kteří došli zdárně do cíle stipendijního programu a všichni, kteří se nerozhodli pro studium na vysoké škole, našli u ČD své uplatnění. Letos ukončilo studium dalších 24 absolventů, kterým ČEDés usnadnil studium. Novým i stávajícím stipendistům přejí mnoho úspěchů při cestě, na jejímž konci je perspektivní a krásné, ale i náročné zaměstnání na železnici.

anketa

Bojíte se někdy při cestování vlakem?

PETRA DUBNICKÁ

Odborná poradkyně
Já osobně se nebójím, protože využívám většinou vlaků vyšší kvality, které mají vysokou úroveň bezpečnosti. Kamarádka ale jednou v ranním vlaku obtěžoval deviant.

JAROSLAV VEVERKA

Pedagog
Vybrám si spoje, u kterých je riziko minimální. Mám ale nepěknou zkušenost s vandalem, který mrštil kámen do okna vozu. Naštěstí se sklo neroztránilo.

PAVLA BÍLKOVÁ

Módní konzultantka
Ráno se nebójím, protože je ve vlaku plno lidí. Naopak večer jezdí různé zvláštní existence. (rub)

▼ pro vás

Na zájezd za méně peněz

Když budete plánovat dovolenou, nezapomeňte na ČD Bonus a z něj vyplývající slevy na In-kartu.

Po předložení In-karty Českých drah automaticky získáte na jakékoli pobočce CK Čedok slevu 7 procent ze základní ceny zahraničních katalogových zájezdů. Sleva platí nejen pro samotné držitele In-karet, ale i pro jejich spolucestující! Výhodou lze tedy například uplatnit pro vaši manželku, manžela, děti i přátele v rámci



jednoho zájezdu. Bližší informace o slevách, výhodách a podmínkách získáte na všech pobočkách CK Čedok, na www.cedok.cz nebo na bezplatném telefonním čísle 800 112 112, případně na e-mailu info@cedok.cz.

Druhý tip na slevu, který souvisí s dovolenou, vám přináší webové stránky www.kufry.com. Pokud se chystáte na letní dovolenou a nemáte dostatek zavazadel, s In-kartou ČD můžete tento problém vyřešit rychle a levně. Díky ní získáváte slevu 15 procent na zmíněném webu. Pohodlně můžete vybírat přímo na internetových stránkách nebo navštívit prodejnu v Praze ve Vinohradské ulici a v obchodním domě Kotva ve 2. patře. Na výběr jsou kufry, batohy, obaly na šaty, tašky na notebooky a další, to vše od světových značek Jaguar, Ghepard, Titan, Ciak Roncato, Rimowa a českých registrovaných značek Ergo a Golem.

(nov)

▼ analýza

Příčiny zpoždění v květnu 2011

Důvody v zahraničí	1,6%
Závady na vozidlech	4,3%
Závady na infrastruktuře	29,8%
Přepřevážní důvody	31,2%
Vyšší moc a ostatní	33,1%

V květnu letošního roku měly spoje Českých drah celkové zpoždění v rozsahu 200 758 minut. Největší podíl na zpoždění měly tradičně důvody spojené s vyšší mocí a nehodami. Z mimořádných událostí nebo závad, které negativně ovlivnily plnění jízdního řádu, lze vyjmenovat především:

- 1. 5. vykolejení vlaku Os 7313 při odjezdu ze stanice Stříbro a následné přerušování provozu do 4. 5. (nahrazeno bylo 130 vlaků)
- 7. 5. poškození sběrače lokomotivy vlaku Ex 351 ve stanici Beroun (odřeknuto 5 vlaků, zpožděno 30 vlaků)
- 10. 5. náleze usmrčené osoby v kolejišti mezi stanicemi Polom a Suchdol n. O. (nahrazeno 2 vlaky, zpožděno 9 vlaků)
- 23. 5. poškození trojevého vedení při posunu dopravce ČD Cargo ve stanici Všetaty (odřeknuto 9 vlaků, nahrazeno 23 vlaků, zpožděno 11 vlaků).

Buštěhradka v obležení páry

Výročí 140 let železnice v Lužné u Rakovníka a atraktivní setkání šesti zatopených parních strojů. To byla událost, kterou si přes deštivý víkend nenechaly ujít stovky fandů.

Muzeum Českých drah a Depo historických vozidel v Lužné u Rakovníka se 18. a 19. června proměnilo v místo oživé historie. Na zvláštních vlacích supěla Ušatá, Všudybylka, Němka, Kremák, 354.7 a také největší magnet – Zelený Anton 486.007 z Výhrevně Vrútky. Těch parních strojů bylo ale nakonec sedm, protože po areálu muzea ještě vozil návštěvníky parní vůz M 124.001 Komarek, u kterého tatínkové s oblibou fotografovali své ratolesti.

Jeden víkend znamená práci na rok

Po oba víkendové dny se zájemci mohli přímo do centra dění dopravit nostalgickými vlaky z pražského Masarykova nádraží, přičemž v sobotu přivezl zvláštní expres 1796 do Lužné právě obdivovaný předválečný triválec 486.007. V neděli se na stejném vlaku zaskvěla královéhradecká Ušatá 464.008.

BEZ NADŠENÍ MNOHA LIDÍ BYCHOM SI MOHLI NECHAT O AKCI JEN ZDÁT.

Z Lužné vyrazily dva dny zvláštní vlaky v čele s lokomotivami 354.7152 a 354.195 do Stochova, kde si cestující mohli prohlédnout prezidentský salonek T. G. Masaryka. Třešnickou na dortu, zejména pro železniční fotografy, bylo vypravení parního nákladního vlaku do Kamenných Žehrovců, v jehož čele stanuly dva stroje, které jsou synonymem pro těžkou nákladní službu – Němka 555.0153 a Kremák 534.0323. Dokonalou iluzi let padesátých tak narušovaly jen k oslňujícímu lesku vypulirované kotle parních dříčů.

Skutečnost, že taková nevedení podívaná přilákala zájemce o nostalgii z daleka, potvrdil letmý pohled na registrační značky aut na přeplněném parkovišti. V hloučcích fotografů bylo slyšet nejen češtinu mnoha dialektů, ale i němčinu a angličtinu. Takový zájem přes ne zcela letní červnové počasí byl největším uznáním organizátorům.

„Každá taková akce se připravuje s ročním předstihem a setkání parních strojů je intenzivní prací asi stovky lidí. Bez nadšení strojvedoucích, topičů, vozmisitrů a dalších, kteří bez ohledu na osobní volno nebo počasí za-



ZELENÝ ANTON. Při nedělní jízdě lemovaly celou trať davy fotografů. Na snímku úsek Řevničov – Nové Strašecí.

FOTO AUTOR (4x)



Ušatá nebo také Bulík 464.008 právě opouští Nové Strašecí.



FASCINACE. Supící parní krasavice poutaly pozornost velkých i malých. Zvláštní vlak do Stochova v obležení v Lužné u Rakovníka.



PRO NEJMENŠÍ. Na úzké v areálu muzea bylo stále koho vozit.

topí a udržují lokomotivy, sestaví historickou soupravu, udělají brzdu a mnoho dalšího, bychom si mohli o podobné podívané nechat jen zdát,“ vyzdvihl úsilí všech vrchní přednosta Depa

historických vozidel Jindřich Rachota.

Za rok přijedou Němky
Další očekávanou letošní akcí se stane o víkendu 24. a 25. září

JAKÉ MAŠINKY KOUŘILY V LUŽNĚ

- 486.007 Zelený Anton, 1936, Škodovy závody v Plzni
- 464.008 Ušatá, 1935, ČKD Praha
- 354.7152 Všudybylka sedma, 1917, První českomoravská továrna na stroje Praha
- 354.195 Všudybylka, 1925, Českomoravská – Kolben Praha
- 555.0153 Němka, 1944, Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf
- 534.0323 Kremák, 1946, Škoda Plzeň
- M 124.001 Komarek, 1903, Ringhofferovy závody Praha

setkání dnes již legendárních Břejlovců. „Nemohli jsme neřeagovat na břejlománii, která se strhla na modelovém trhu kolem lokomotiv původní řady T 478.3 a T 478.4. Proto jsme při-

pravili dostaveníčko těchto legend v měřítku jedna ku jedné. Samozřejmě budou moci návštěvníci konfrontovat skutečnost s modely ve známých, ale i méně rozšířených modelových měřítkách přímo tady v areálu muzea Českých drah,“ popsal další atraktivní setkání Jindřich Rachota a zároveň trošku poodhrnul oponu muzejní scény na rok 2012: „Pokud vše vyjde podle plánu, chtěli bychom jako jeden z hlavních taháků příští sezony uspořádat setkání takzvaných Kriegsslok neboli Němek, kterým budou dělat společnost naši neznámější těžkotonažníci – Štokry. Zatím mohu prozradit, že se neomezíme jen na stroje, které jsou na území České republiky.“

Párou mezi chmelnicemi

Dalším projektem, který je v Lužné v plném proudu je takzvaná Kolečovka, tedy historický provoz na trati mezi Krupou a Kolečovicemi, která leží v krásné krajině chmelnic střídajících se s lužními lesy. „Přestože mašinka řady 313.4, se kterou pro tento projekt počítáme, se dnes pohybuje vlastní silou, čekají ji ještě další dílčí opravy a v řešení je i odpovídající historická souprava,“ říká vrchní přednosta Rachota.

Ríká se, že nejlepší propagací železnice je železnice sama. V případě nostalgie to platí dvojnásob a důkazem toho může být i zájem lidí, který provází jak jednotlivé tematické akce, tak návštěvnické muzea Českých drah v Lužné. Zdejší projekty mají nejen výborný nápad a atraktivní program, ale i spád, takže pokud se rozhodnete strávit v Lužné celý den, nudit se nebudete ani chvíli.

VÁCLAV RUBEŠ

Pozvánka na Pernštejnské panství

V sobotu a neděli 2. a 3. července se uskuteční tradiční akce S párou do Nedvědice na oslavy Pernštejnského panství.

Oslavy proběhnou v městech Nedvědice, Doubravnicku a na hradě Pernštejně, tedy v oblasti mikroregionu Pernštejn. Mikroregion Pernštejn vznikl dohodou osmi obcí, které mají společně historické kořeny. Leží na území obydleném již v období raného středověku. Kolem byly hluboké lesy, průnik osídlení probíhal podél toků.

Osídlení je přičítáno pánům rodu s erbem zubří hlavy, pánům z Medlova, předkům proslulých Pernštejnů. Jejich rodový hrad Pernštejn, nazývaný „hradem hradů“ a také „mramorovým“, je považován za jednu



ŠLECHTIČNA. Děčínská parní lokomotiva 475.179 vyjíždí v sobotu z Havlíčkova Brodu, v neděli z Brna.

FOTO MILAN VAŠÍČEK

z nejkrásnějších hradních staveb střední Evropy. Střediskem panství byl Doubravnick, v němž postavili Pernštejnové v letech 1535–57 mimořádně krásný kostel Povýšení sv. Kříže v pozdně gotickém a renesančním slohu. Teprve počátkem dvacátého sto-

letí, po postavení textilního závodu a rozšíření těžby i zpracování mramorů, se rozvíjí někdejší podhradí hradu Pernštejna – městečko Nedvědice, které postupně získává střediskové postavení.

Letošní jízdy budou opět ve znamení dvou parních loko-

JÍZDNÍ ŘÁD PARNÍCH VLAKŮ

Stanice	TAM	ZPĚT
Brno hl. n.	9.40	17.30
Brno-Královo Pole	9.55	17.18
Kuřim	10.09	17.05
Tišnov	10.29	16.52
Doubravnick	10.48	16.34
Nedvědice	10.54	16.28
Nedvědice	11.25	12.43
Rožná	11.40	12.30
Havlíčkův Brod	9.00	19.12
Přibyslav	9.19	18.56
Žďár nad Sázavou	9.38	18.35
Nové Město na Moravě	10.07	18.06
Bystřice nad Pernštejnem	10.35	17.33
Rožná	10.55	17.19
Nedvědice	11.08	17.04

motiv – Šlechtičen: brněnské 475.101 a děčínské 475.179. Ta první vyjede v sobotu tradičně z Brna, druhá z Havlíčkova Brodu, přičemž pro odpolední návraty z oslav si vlaky vymění. V neděli tomu bude opačně, kdy brněnský stroj zahájí svoji jízdu v Havlíčkově Brodě, děčínský v Brně.

V Nedvědici u rybníka proběhne řada koncertů. V době, kdy budou v Nedvědici parní vlaky, se v sobotu představí Taverna (bluegrassová skupina) a legendární Plavci. V neděli pak Tereza Černochová a Xindl X. Na nádvorních hradu Pernštejna budou k vidění řemeslné dílny, tržiště řemeslníků a kupců, šermířská vystoupení, žongléři i dobová hudba. V Doubravnicku bude zpřístupněna hrobka hraběte Mittrowských s výkladem. Hlavním partnerem letošní akce jsou Subterra, nejvýznamnějšími partnery jsou Pars nova, AgroFreight Spedition CZ, městys Nedvědice a KPM Consult.

MICHAL TEPLÍK

Bez dopravy není prosperity

Dopravní obslužnost v krajích hraje důležitou roli pro mobilitu práce a s ní související míru zaměstnanosti. V integrovaných systémech, které vznikají po republice, pak železnice hraje první housle.

Olomoucký kraj je protkán železniční sítí, po které jezdí nejen dálkové vlaky, včetně nejrychlejšího českého vlaku Pendolino, ale pochopitelně i lokálními tratěmi. Současně se v kraji postupně buduje integrovaný dopravní systém, který by měl být dokončen v nejbližších dvou letech. O celé škále problematiky veřejné dopravy jsme diskutovali s náměstkem hejtmána Aloisem Mačákem.

Není automobil rychlejší a pohodlnější než vlak nebo autobus?

Osobně vnímám veřejnou dopravu a dopravní obslužnost jako základní prioritu. Jsme jeden z mála krajů, který v tomto roce zachoval rozsah dopravní obslužnosti a vyčlenil na ni ze svého rozpočtu potřebnou částku 734 milionů korun. Kvalitní dopravní infrastruktura a dobře fungující veřejná doprava jsou základním předpokladem ekonomické prosperity kraje, ale i celé České republiky. Dopravní obslužnost je velmi důležitá pro každodenní život našich občanů.

Nejedná se tedy jen o mobilitu pracovní síly. Jsem moc rád, že se nám podařilo v minulém roce po složitých jednáních zachránit zhruba 12 procent regionálních železničních tratí, které chtělo Ministerstvo dopravy zrušit, což by bylo v období vysoké nezaměstnanosti s prominutím cestou do pekla. Argument, že automobil je bezpodmínečně rychlejší, může být v mnohých případech lichý, a to zvláště při dojíždění do větších měst v regionu. Snažíme se nastavit takové parametry dopravního systému, který zajistí maximální podíl veřejné dopravy na dělbě přepravní práce.

Je železnice konkurencí autobusové linkové dopravě, nebo jejím partnerem?

Olomoucký kraj podporuje konkurenceschopnost veřejné dopravy vůči individuální dopravě prostřednictvím integrovaného dopravního systému. Železniční, tramvajová a autobusová doprava jsou spolupracujícími prvky, které se podílejí při zajišťování dopravních služeb pro cestující.



ALOIS MAČÁK
Náměstek hejtmána
Olomouckého kraje

Podobně jako z Prostějova se nejprve angažoval v Občanském fóru a polistopadových odborech a následně v komunální politice. V roce 1994 byl zvolen do Zastupitelstva města Prostějova a funkci zdejšího zastupitele vykonává dodnes. Od roku 1998 působil deset let ve funkci místostarosty Prostějova.

V roce 2004 byl zvolen do Zastupitelstva Olomouckého kraje a od roku 2008 je náměstkem hejtmána, který je odpovědný za dopravu. Mezi jeho priority patří dokončení integrovaného dopravního systému a jeho propojení se sousedními kraji. Je členem České strany sociálně demokratické.

Kdy se veřejnost setká ve vašem kraji s novými moderními vlaky?

Schválený projekt Moderní železniční vozidla pro Olomoucký kraj nabídne za podpory prostředků z dotace ROP NUTS II Střední Morava tři vozidla s elektrickou trakcí v třídílném dvousystémovém nízkopodlažním provedení. Půjde o vozy s kapacitou až 240 míst s variantním uspořádáním sedaček a předpokládanou nejvyšší dovolenou cestovní rychlostí až 160 km/h, klimatizací a multifunkčním informačním systémem. Zájmovými linkami v projektu předloženém dopravcem jsou tratě Olomouc – Prostějov – Nezamyslice a Šumperk – Zábřeh na Moravě. Dodávka vozidel se předpokládá v rozmezí 31. července 2012 až 31. října 2013. Velkým přáním našich občanů jsou také moderní, čistá a bezpečná nádraží se standardem 21. století.

Které železniční linky považujete za nejvýznamnější pro Olomoucký kraj?

Nejvýznamnější přepravní vztahy jsou realizovány obecně v radiálních směrech do Olomouce a zároveň mezi všemi městy v kraji nad zhruba deset tisíc obyvatel. Mezi dominantní dráží páteřní linky v Olomouckém kraji tedy patří dopravní směry Olomouc – Zábřeh na Mora-

vě – Jeseník, Šumperk – Zábřeh – Olomouc – Prostějov – Nezamyslice, Olomouc – Přerov – Hranice na Moravě, Olomouc – Uničov – Šumperk, Olomouc – Přerov – Nezamyslice, resp. Vyškov, Prostějov – Konice, Olomouc – Senice na Hané – Drahanovice a Olomouc – Moravský Beroun, resp. Krnov.

V Olomouckém kraji funguje integrovaný systém IDSOK. Jakou roli v něm hraje železnice? Při budování systému IDSOK je železniční doprava chápána jako nosný, dominantní prvek systému. Železniční doprava je v kraji zintegrována zatím asi z padesáti procent. Předpokládám, že v horizontu dvou let bude dopravně integrován celý kraj, a to pochopitelně včetně železniční dopravy.

Připravujete propojení integrovaného systému například s moravskoslezským nebo jihomoravským?

Jistěže ano! Dopravní vazby nekončí na jednotlivých územích krajů, ale jsou v rámci potřeb a spádovosti dojížděky realizovány tak, aby obyvatelé měli zachované dopravní spojení prostřednictvím prvků veřejné dopravy. Rádi bychom, aby se krajské integrované systémy propojily v horizontu nejbližších pěti let.

MARTIN HARÁK

odpovídá

Zvláštní jízdy na Brněnsku

Jaké zvláštní parní jízdy jste na jihu Moravy organizovali během června a jak se vám vydařily?

V sobotu 11. června proběhly jízdy parních vlaků v rámci festivalu Brno – město uprostřed Evropy. Tentokrát historická souprava vyrazila po dvou letech hned třikrát tunelovou trasou z brněnského hlavního nádraží do Králova Pole. České dráhy se tak tradičně zapojily do festivalu zábavy, který v Brně proběhl již po čtrnácté. Návštěvnost festivalu letos dosáhla



MICHAL TEPLÍK

Krajské centrum osobní dopravy Brno

rekordních téměř 1,3 milionu návštěvníků. Historické vlaky navštívilo opět téměř tři tisíce spokojených cestujících.

Dalším červnovým historickým parním vlakem byl charitativní vlak z Brna-Králova Pole do Lednice, který svezl 8. června děti z Ústavu Kociánka, Centra sociálních služeb v Řečkoviciích, Asociace pomáhající lidem s autismem APLA-JM, Diakonie ČCE – střediska BETLÉM a Dětského rehabilitačního centra Medvídek. I když byl původně naplánován směr jízdy do Kroměříže, dětem se výlet velmi líbil a neskryvaly své nadšení z jízdy. Vzhledem k nehodě u Vyškova na Moravě dva dny před plánovanou jízdou byla trať neprůjezdná a během jednoho dne bylo nutno připravit náhradní variantu výletu. Všem zaměstnancům ČD i SŽDC, kteří se zasloužili o zajištění akce v tak krátkém termínu, patří velký dík. Děti se tak mohly radovat z jízdy parního vláčku, na kterou se tolik těšily.

doprava

K dětskému kolu přilba

Do propagace bezpečnosti provozu se zapojil i motocyklový závodník Lukáš Pešek.

V květnu a červnu probíhala soutěž Ministerstva dopravy s názvem Přilby dětem. Zapojit se do ní mohly třídy 1. až 5. ročníku základních škol a děti měly za úkol zodpovědět deset otázek znalostního kvízu o Operačním programu Doprava a pravidlech bezpečnosti provozu. Současně musely namalovat obrázek s bezpečnostní tematikou. A výhra? Tou byly dětské cyklistické přilby, kterých bylo k dispozici celkem 5 tisíc.

Ve čtvrtek 23. června v dopoledních hodinách předali ministr dopravy Radek Šmerda a známý motocyklový závodník Lukáš Pešek 62 cyklistických přilb školákům ze Základní školy Na Smetance 1 v Praze 2. Sluší se zde podotknout, že všechny cyklistické přilby byly hrazeny z peněz, které poskytla Evropská unie prostřednictvím Operačního programu Doprava. Lukáš Pešek přinesl dětem ukázat závodní helmu poškozenou po pádu na motorce. Ta vzbudila u dětí největší zájem. Na vlastní oči se totiž mohly přesvědčit, jak je přilba při jízdě na kole, kolečkových bruslích či motorce důležitá. (md)

foto týdne



ČERVENÁ FRČÍ. Zasílejte nám své fotografie výhradně elektronicky na fotoarchiv@cd.cz. Zpráva musí obsahovat kromě jména autora i rodné číslo, adresu a číslo bankovního účtu. Snímky musí být na šířku! Zveřejněné záběry odměňujeme částkou 500 korun. Pravidla najdete na www.cd.cz v sekci Volný čas/Soutěže. FOTO JIŘÍ BAŤA

Hledání správných směrů a cest

Ohlížíme se za konferencí Nové směry v železniční dopravě, která se konala při Czech Raildays v Ostravě.

Železniční doprava je tak trochu popelkou mezi ostatními dopravními odvětvími. Je to způsobeno především tím, že se po dlouhou dobu v rámci probíhajících transformačních a restrukuralizačních procesů zahleděla jako by sama do sebe a nezachytila včas a s plnou intenzitou rozvojové trendy. Proto je cílem ostravských konferencí změnit tento stav a definovat taková technická, technologická, stavební a organizační řešení, která vedou k nabídce produktů, které jsou obyvatelem a podnikatelskou sférou žádány, tedy k takové nabídce, která bude atraktivní al-

ternativou jak k individuálnímu motorismu, tak k tranzitní kamionové dopravě.

Rychle a bezhlučně

Právě Ostrava, respektive spojení Ostravy s Prahou, dokládá, jaké možnosti má moderní železnice. Místo někdejších pěti hodin zajišťují ČD spojení obou měst v čase tři hodiny v tichých, čistých a klimatizovaných vlacích. Právě modernizované tratě a moderní vozidla mění železnici z reliktu minulosti na perspektivní dopravní systém. Rychlost 160 km/h, dosahovaná na spojnici Prahy s Ostravou, je první příčinkou, dalšími mezemi jsou podle evropské klasifikace rychlých železnic hodnoty 230–250 km/h a 300–350 km/h.

Odklon dálkových rychlíků na nové rychlé tratě uvolní přeplněné tradiční tratě pro příměstskou dopravu a pro nákladní vlaky, což povede ke zpříjemnění životního prostředí i ke zvýšení bezpečnosti a kvality silničního



Z VELETRHU. Nákladní dopravci obnovují vozidla. FOTO MARTIN HARÁK

provozu. V podstatě jedinou negativní stránkou je ale v některých případech nadměrný hluk a naši snahou je najít nová protihluková opatření jak u vozidel, tak na železničních tratích. Především taková opatření, která nebudou narušovat estetický vzhled našich měst a obcí.

Vize a cíle

Jelikož železniční doprava pojmáme jako systém a osobní železniční dopravu jako nedílnou součást dopravy veřejné, zabýváme se i dalšími otázkami. Diskuze se vede především o propojení budoucích vysokorychlostních tratí se stávající sítí, moderni-

zaci tratí včetně jejich přizpůsobení stávajícím a budoucím požadavkům, interoperabilitě v mezistátní dopravě nebo multimodalitě (především parametry a rozmístění přestupních terminálů) a podmínkách pro provozování zákaznickicky orientované nákladní dopravy. Za samozřejmost považujeme bezpečnou osobní dopravu v čistém a kulturním prostředí se všemi potřebnými službami během celého přepravního procesu ode dveří ke dveřím, v nákladní dopravě pak splnění požadavků na včasnost, kamionové dopravě konkurenceschopnou, rovněž ode dveří ke dveřím organizovanou přepravu zboží bez jeho poškození.

Naším základním cílem je výrazné zvýšení podílu železniční dopravy na celkovém přepravním trhu nejen v ČR, ale v celé Evropě. Veřejná doprava včetně železniční musí vytvořit kvalitní systém, který nebude „sockou“, ale kvalitní součástí běžného života každého z nás. BOHUMIL POKORNÝ

▼ I BŽD

Vyškov na Moravě
5. června

Po poledni mezi žst. Vyškov na Moravě a Ivanovice na Hané vykolejilo v km 51,081 třináct nákladních vozů řady Falls nákladního vlaku Vn 52061. Nikdo nebyl zraněn, byl silně poškozen železniční svršek a trakční vedení. Škoda byla předběžně vyčíslena na 1,4 milionu korun. Událost šetří RIBŽD Brno.

Spytihněv
8. června

V poledne u zastávky Spytihněv, která se nachází mezi žst. Napajedla a Huštěnovice, se na železničním přejezdu v km 147,076 střetl kamion Iveco s rychlíkem 806, u kterého vykolejila první náprava lokomotivy 362.173-7, rovněž vykolejil jeden osobní vůz. Nikdo nebyl zraněn. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením se



závorami, které bylo v době střetnutí v činnosti a při střetnutí bylo poškozeno. Poškozen byl také železničním svršek a budova zastávky. Škoda byla předběžně vyčíslena na 7 milionů korun. Událost šetří RIBŽD Brno.

Dobronín
8. června

V odpoledních hodinách mezi žst. Dobronín – Šlapanov se na železničním přejezdu v km 214,503 střetl traktor John Deere 8120 s osobním vlakem 14872. Nikdo nebyl zraněn. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor, které bylo v době střetnutí v činnosti. V čele osobního vlaku byla lokomotiva 242.219-4. Škoda byla předběžně vyčíslena na 280 tisíc korun. Událost šetří RIBŽD Brno.

Košice nad Ohří
12. června

Odpoledne mezi žst. Košice nad Ohří a Libochovice se na železničním přejezdu v km 19,460 střetl osobní automobil Renault Mégane s osobním vlakem 6107. V renaultu byl zraněn nezletilý spolujezdec. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži a doplněn dopravní značkou Stůj, dej přednost v jízdě! Osobním vlakem byl motorový vůz 810.322-8 s převyšným vozem řady Btax. Škoda byla předběžně vyčíslena na 35 tisíc korun. Událost šetří RIBŽD Ústí nad Labem.

(Mirko)

Přerovskému uzlu vévodí bagry

Náročná přestavba důležité železniční křižovatky pokračuje svižným tempem. Přesto těžká technika přímo ve stanici více vadí cestujícím než dopravákům.

Význam železničního uzlu Přerov na síti tranzitních železničních koridorů je dán především jeho polohou. Přerov leží na 2. tranzitním koridoru Břeclav – Petrovice u Karviné a zároveň je přípojnou větví na ramenu Přerov – Česká Třebová. Stavbaři začali pracovat v přerovském uzlu již před dvěma lety a letos již postoupili k samotnému obvodu osobního nádraží.

Výpravčí umí improvizovat

Stavební práce na osobním nádraží se rozeběhly koncem května, nicméně v té době byla již zrekonstruována jižní část prvního nástupiště. „Je to velká změna, hlavně co se týká počtu kolejí. Čtvrté nástupiště bylo zatím odstraněno, a tak nyní máme k dispozici jen pět průjezdných kolejí u třech nástupišť. To znamená, že výpravčí musí umět vlaky osobní dopravy více poskládat a počítat s neustálými mimořádnostmi v dopravě. V Přerově se totiž navíc provádí úvratová jízda, kdy řada spojů jedoucích od Ostravy směrem na Olomouc a naopak mění směr jízdy, takže o to více se musí dbát na perfektní výkon služby,“ říká přednosta Provozního obvodu Přerov Bohuslav Vrba.

„Z viny našich zaměstnanců proto nedošlo již dlouhou dobu k žádné mimořádné události. Pro zaměstnance tato stavba nicméně vyžaduje zvýšenou koncentraci na organizaci provozu. Z titulu stavebních činností však nemají vlaky větší zpoždění než pět až deset minut,“ zdůrazňuje ředitel Regionálního centra provozu Ostrava Petr Novák.

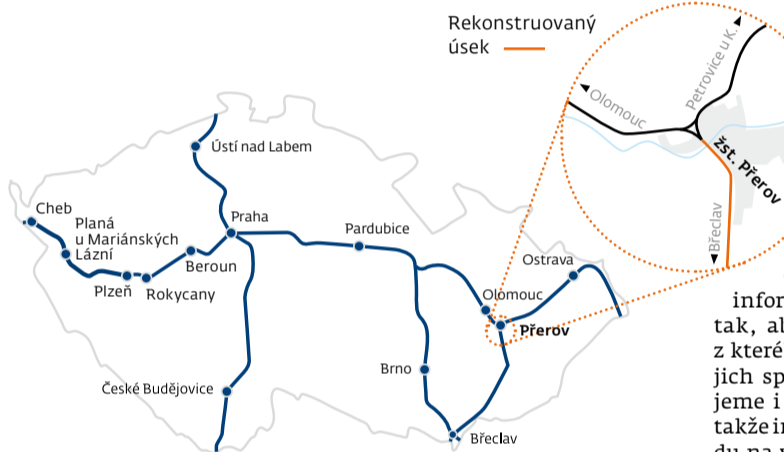
Zvyk je železná košile

A jak snáší stavební činnost samotní cestující? „Někteří naši zákazníci občas nemají pochopení pro tuto rozsáhlou rekonstrukci. Důvod je nasnadě. Řada regionálních novin přinesla reportáž, že se u nás na nádraží prakticky nic neděje, což je samozřejmě hloupost. Každý cestující, ale i jen návštěvník nádražního prostor, na vlastní oči vidí mohutný stavební ruch, který se momentálně odehrává na místě bývalého čtvrtého nástupiště a v přilehlých prostorách. Lidé totiž byli zvyklí léta chodit na stále stejná místa a nástupiště a dnes je všechno



ČILÝ RUCH. Přerovská osobní stanice dostává novou podobu, přičemž počet nástupišť se dočasně snížil.

FOTO AUTOR (2x)



Stavba způsobuje zpoždění vlaků obvykle jen do deseti minut.

ČTVRTÉ NÁSTUPIŠTĚ

Od 27. května prochází rekonstrukcí 4. nástupiště osobního nádraží, které muselo být zatím stavebně odstraněno. O kousek dál vznikne nové nástupiště a nové průjezdné koleje. Současně se staví část podchodu, směřujícího na moderní čtvrtý peron a dále směrem k dílnám DPOV. Mimo to probíhají práce na takzvaném Mádrovu podjezdu a stavbaři finišují na jižní části prvního nástupiště. Všechny nové prostory budou samozřejmě bezbariérové.

jinak. To u některých lidí vyvolává zmatek a následnou nespokojenost. Většina cestujících ale stavební činnost snáší bez problémů,“ vysvětluje Vrba.

Ředitel Novák doplňuje, že se cestujícím snaží aktualizovat informace v co největší míře tak, aby věděli s předstihem, z kterého nástupiště odjíždí jejich spoj. „Současně informujeme i o případném zpoždění, takže informační servis je opravdu na vysoké úrovni, ale záleží pochopitelně na každém jednotlivci, aby sám sledoval, z kterého peronu odjíždí jeho spoj. To už neovlivníme.“

Oslavy v provizoriu

Přednosta Vrba potvrzuje, že rekonstrukce kolejí u čtvrtého nástupiště a část takzvaného Mádrova podjezdu na jižním zhlaví směrem k Otrokovicím by měla být ukončena do 16. září, tedy dříve, než budou zahájeny oslavy 170 let tratě Břeclav – Bohumín, známé Ferdinandky, které proběhnou v říjnu. V té době budou sice hotové koleje, ale samotné čtvrté nástupiště bude používáno v provizorním režimu. Zvýší se ale počet kolejí ve stanici a tím se ulehčí práce provozních zaměstnanců. Celý Mádrov podjezd by měl být dokončen rekonstrukcí pod kole-

jemi 46 a 48 do konce tohoto roku. Po rekonstrukci čtvrtého peronu, který bude stavěn již v posunutém poloze, by mělo výhledově dojít také k posunu druhého a třetího nástupiště.

Finální podoba

Bezbariérový přístup cestujících k nástupišťům bude zajištěn novým jižním podchodem doplněným výtahy a také rekonstruovaným stávajícím podchodem. Historické zastřešení nástupiště bude repasováno a osazeno na nová nástupiště. Plánují zde zrekonstruovat silnoproudé rozvody, osvětlení železniční stanice a také trakční vedení. Zřízeno bude nové elektronické staniční zabezpečovací zařízení nejmodernější kategorie s ovládaním z centrálního dispečerského pracoviště.

„Přerov bude také připraven na zařízení jednotného evropského vlakového zabezpečovače ERTMS/ETCS. Provedena bude nová místní kabelizace, sdělovací zařízení včetně informačního systému a dispečerská řídicí technika. Z důvodu ochrany obytné zástavby před hlukem z železniční dopravy postavíme také protihlukové stěny. Celý projekt je navržen ke spolufinancování Evropskou unií z Fondu soudržnosti prostřednictvím Operačního programu Doprava,“ dodává Karel Janků ze SŽDC – Stavební správy Olomouc. MARTIN HARÁK

RSM Olomouc: Havířovské nádraží

Obyvatelé Havířova se brzy dočkají důstojného nádraží. To současné je už technicky zastaralé a naddimenzované.

Nádraží v Havířově se nachází na severozápadním okraji města mezi jeho středem a částí Šumbark. Centrum města je tak vzdáleno přibližně 1 km. Železniční stanice je vzhledem k zástavbě Havířova položena poměrně excentricky. Přesto je dobře dopravně dostupná prostřednictvím silniční dopravy, nachází se v těsné blízkosti křižení silnic č. 11 a č. 475, které je v místě nádraží provedeno formou kruhového objezdu.

Výpravní budova pochází z let 1964–69. Objekt byl pojat velkorýse, a to přesně tak, jak se v dobách budování socialismu řešilo i mnoho jiných nádraží. Jde o výraznou budovu reagující svými výrazovými prostředky na bruselské Expo 1968. Vlastní objekt výpravní budovy se skládá ze dvou částí. K hlavní sekci, tzv.



PŘILÍŠ VELKÁ. Stavba havířovského nádraží je nyní naddimenzovaná, což s sebou nese zbytečné provozní náklady.



NEMODERNÍ. Velkorýse pojatá stanice už bohužel nevyhovuje aktuálním potřebám. FOTO MARTIN HARÁK (2x)

halové části, ve které se nachází hlavní nádražní hala, je ze západní strany přistavěna čtyřpodlažní, podsklepená dopravní sekce, tzv. dopravní část.

Pomoc přichází z EU

Přestože nádraží dlouhá léta působilo moderním dojmem, je budova z technického hlediska celkově dožilá, technicky i morálně zastaralá. Halová část nyní působí unaveně až omšele. Nevychází současným požadavkům cestujících, z provozního hlediska je velmi předimenzovaná a tím i značně nevhodná.

Z těchto důvodů bylo v minulých letech navrženo do revitalizace v akci Živá nádraží. Projekt hledání investora metodou PPP bohužel úspěšný nebyl, a tak na další vzkříšení si výpravní budova musela počkat do současnosti. Loni bylo s poskytovatelem dotačních prostředků z programu ROP Moravskoslezsko projednáno převedení nevyčerpané části dotací na železniční kolejová vozidla do oblasti výstavby a rozvoje přestupních terminálů veřejné dopravy.

Po mnoha jednáních mezi zastupci RSM Olomouc a města Ha-

vířov absolovaných v uplynulých dvanácti měsících, předmětem kterých bylo mimo jiné stanovení objemu a rozsahu modernizace a určení žadatele o dotace, zadala RSM vypracování prověřovací studie se třemi alternativními přístupy k revitalizaci.

Radikální změny

V současnosti České dráhy preferují variantu úplné demolice halové části a postavení nového dopravního terminálu v nezbytně nutném rozsahu. Stávající dopravní část by v tomto případě byla zrekonstruována, přičemž by se do ní přesunuly některé činnosti ze zrušené halové části. Odhadované náklady podle studie činí asi 125 milionů korun.

Území by tak bylo řešeno zcela novým a hlavně moderním objektem, který bude splňovat veškeré požadavky na komfort cestujících. České dráhy a zastupce statutárního města Havířova nyní čeká mnoho práce na řešení projektové dokumentace a vydání územního rozhodnutí tak, aby se stihl termín podání žádosti o dotaci, kterým bude konec roku 2011.

VLADIMÍR ZAPLETAL

▼ průmysl

Pět souprav metra pro Prahu

Posledních 5 z celkové počtu 53 souprav metra pro trasu C pražského metra převzal Dopravní podnik hlavního města Prahy od zástupců výrobce, spo-



lečnosti Siemens. Úplně poslední vlak má pražský dopravní podnik ve svém stavu od počátku června. Základy souprav byly vyráběny v dnes již uzavřené filiálce firmy Siemens na pražském Zličíně a konečné práce byly provedeny v depu pražského metra na Kačerově. Jeho část má Siemens dlouhodobě pronajatou. Vlaky byly postupně dodávány objednateli v letech 1995 až 2011 v celkem čtyřech sériích. Od roku 2005 zajišťuje Siemens údržbu a servis všech vozů, které na lince C jezdí. Podle Siemens lehké vozy metra snižují opotřebení tratě, což je důležité například pro snížení zátěže Nuselského mostu, a nižší hmotnost se projevuje v lepších trakčních vlastnostech, například při jízdě do náročného stoupání z Nádraží Holešovice do stanice Ládví.

Pantografy z Lekova u Paříže

Český výrobce Faiveley Transport Nekov uspěl při přejímce prvního pantografu, určeného pro příměstské jednotky NAT provozované v síti příměstské dopravy v regionu kolem Paříže. Přejímka za účasti zástupců zákazníka, Bombardieru Crespin, a konečného zákazníka,



francouzských železnic SNCF, prověřila síly členů projektového týmu, neboť přejímací proces byl ukončen až druhého dne ve 22 hodin. Výsledek přejímky je oficiálně označován GO with reserve, což znamená schválení dodávek pantografu zákazníkovi a provozu v síti SNCF. Podmínkou je splnění akčního plánu vyplývající zejména z následujících procesních auditů, který byl součástí přejímky. Přes nové významné projekty v Asii a východní Evropě je odbyt pantografů ve Francii důležitým pro stabilitu produkce firmy.

Nejmodernější tramvaj má web

Všem, kdo se chtějí dozvědět nejčerstvější informace o tramvaji Škoda ForCity a také o všech akcích, které jsou s jejím provozováním spojené, nově slouží speciální web věnovaný tomuto unikátnímu vozidlu. Na stránkách www.forcitytram.cz lze najít vše o technických parametrech tramvaje, aktualitách z provozu, ale třeba i jízdních řádech na jednotlivých linkách, kde slouží. Web dále přináší ankety, tiskové informace Škodovky a mnoho dalšího. Nový web nebude věnován jen samotnému typu ForCity, ale i dalším tramvajím, které vyrábí plzeňská Škoda Transportation. Připravuje se fotografická soutěž o zajímavé ceny. (rub, acri)

Na střeše světa vlakem

Před pěti lety, v sobotu 1. července 2006, byl slavnostně zahájen provoz Čchingchajsko-tibetské železnice, nejvýše položené tratě na světě a výkladní skříně čínského železničního průmyslu.

Ekonomicky prosperující Čína se ráda vzhlíží v zrcadle své jedinečnosti a velikoleposti. Vytrvale se pyšní svou gigantickou Velkou zdí. Vybudovala Tři soutěsky, nejmohutnější vodní dílo současného světa. Od roku 2006 se honosí největší železniční stavbou 21. století. Přes 1 100 kilometrů dlouhý úsek vede z Golmudu až do hlavního města Tibetu Lhasy. Podle čínského prezidenta Chu Ťin-tchaa jde o „zázrak ve světových dějinách železniční dopravy“.

Vzdálený pohled na vztyčující se himálájské velikány svádí člověka k pokoře, touze pohladit jemně napřimená nebesa. Tři mimořádně silné diesellové lokomotivy si mohou konečně vydechnout. Po dvanácti hodinách vzrušující jízdy náročným vysokohorským terénem vjíždějí do supermoderního nádraží rozrůstající se tibetské metropole. Z příjemně klimatizovaných vagonů vystupuje téměř tisícovka spokojených cestujících. Především Číňanů.

Stavba plná rekordů

Od padesátých let minulého století snila sebevědomá Čína o vlakovém spojení s tibetskou Lhasou. V roce 2001 konečně začala svůj grandiózní projekt uskutečňovat. Sto tisíc dělníků pět let tvrdě pracovalo v extrémních klimatických podmínkách na výstavbě 1 142 kilometrů dlouhé horské tratě. Více než dvě třetiny z ní se odvázně klenou čtyři tisíce metrů nad mořem. Více než polovina si neohroženě razí cestu zamrzlým horským terénem. Stavební inženýři a dělníci museli vybudovat téměř 700 mostů o celkové délce 162 kilometrů. Vyšplhali se až na nejvyšší bod tratě (5 072 m), což je o dvě stě metrů více než dosavadní rekord peruánské železnice. Postavili nejvýše položené nádraží na světě (5 068 m), nejdelší železniční most (11,7 km) a nejvýše ražený tunel v hluboce zamrzlé hornině (5 010 m).



SYMBOL CIVILIZACE? Po kolejích se nyní dostanete z Pekingu až do centra Tibetu. Číňané demonstrují svoji vyspělost. FOTO WIKIPEDIA (4x)

ZAJÍMAVOSTI STAVBY

- Zahájení stavebních prací proběhlo u město Golmud 29. července 2001.
- První zkušební jízda se uskutečnila 1. července 2006.
- Náklady na stavbu dosahují tří miliard dolarů.
- Za první tři roky vlaky přepravily asi 13 milionů turistů.
- V úseku o délce 164 km je dosaženo převýšení až 2 tisíce metrů.
- Průměrná rychlost vlaku činí 100–120 km/h.



Cíl většiny turistů: palác Potala na Červené hoře.



Venkovní pohled na pět let staré nádraží ve Lhasě.



NÁDRAŽNÍ HALA. Supermoderní nádraží v hlavním městě Tibetu Lhasě je plné lidí. Většinou Číňanů a západních turistů.

Podloží chladí čpavek v dutých tyčích

Tvůrci železničního zázraku řešili ne jeden závažný technický problém. Museli například položit přes 500 kilometrů kolejí na tři metry navršené šterkové a kamenité podloží. Aby v létě nemohla varovně rozmrzát přilehlá zemina a deformovat kolejnice, zapustili kolem nich deset tisíc speciálních dutých tyčí. V nich

jako v ledničce neustále koluje čpavek vytvářející potřebný umělý mráz. Stavební inženýr Cheng Guodong k tomu sebevědomě dodává: „Vsadili jsme na novou mrazicí technologii v boji proti globálnímu oteplování. Pokud snížíme v příštích padesáti letech teplotu v zemi o tři stupně, nezpůsobí nám světový vzestup teploty o dva stupně žádný problém.“

krátké zprávy ze světa ▼

V Maďarsku platí letní jízdní řád

Na tratích MÁV platí od 18. června do 28. srpna tradiční letní jízdní řád. Dráhy ho zavádějí z důvodu zvýšené poptávky po cestování hlavně v okolí Balatonu. Z jižního nádraží v Budapešti (Déli pu.) kromě pravidelných rychlíků jedoucích k severnímu i jižnímu břehu Balatonu jsou vypraveny také posilové spěšné vlaky, které zastaví ve všech stanicích a zastávkách u jezera. V provozu bude také tzv. Siófolk Express do města Siófoku. Vlak odjede každou sobotu a neděli z Déli pu. v 8.46 h s příjezdem do Siófoku v 10.39 h.

New Pendolino pro polské tratě

Společnost PKP Intercity a Alstom Transport podepsaly kontrakt za 665 milionů eur na dodávku a údržbu 20 souprav New Pendolino. Mají být dodávány ze Savigliana, kde sídlí výrobní závod Alstomu v Itálii, od roku 2014 a spolu s probíhající modernizací infrastruktury zkrátí jízdu na trase Varšava – Gdaňsk na dvě a půl hodiny ze stávajících více než čtyř hodin. Vlaky o sedmi vozech pro PKP Intercity budou navrženy pro rychlost až 250 km/h, avšak budou vybaveny možností výkyvu.

Čtyři lokomotivy pro železnou rudu

Rada švédské státní společnosti LKAB, která se zabývá těžbou a úpravou železné rudy, v květnu oznámila, že koupí čtyři nové lokomotivy Bombardier typu dual - IORE. Objednávka je součástí investičního projektu za asi 111 milionů eur. Společnost LKAB chce pomocí projektu zvýšit vlakovou kapacitu pro přepravu železné rudy na 40 milionů tun ročně na lince Malmbanan. Do roku 2015 by se měla zvýšit dočasná kapacita této oblasti o 35 procent. Navýšení je klíčové pro otevření tří nových dolů v oblasti.

Privatizace nákladní dopravy na obzoru

Podle slov šéfa bulharských státních drah BDZ Vladimira Vladimirova plánuje tamní vláda privatizaci nákladní části tohoto podniku. Jde o část reorganizace této státní drážní společnosti, která má přinést nákladní dceři BDZ investiční prostředky pro umožnění růstu; toto nelze podle Vladimirova zajistit v rámci státního poradenství. Dále informoval, že Evropská komise počítá s finanční podporou pro zapojení privatizačního poradce. Plány na privatizaci pocházejí již z roku 2009, ale během hospodářské krize byly dány k ledu.

Nákladní spojnice mezi Pobaltím a SRN

Na veletrhu v Mnichově podepsali zástupci Litvské železnice a DB Schenker Rail Polska vzájemnou dohodu o spolupráci v oblasti mezinárodní nákladní dopravy. Dohoda umožní DB Schenker využít cestu z Polska do Litvy do stanice Šeštakai, která je vzdálená 10 km od hranice s Polskem, na níž se mění rozchod kolejí. Hlavním zájmem DB Schenker je vytvořit spojnici mezi Pobaltím a Německem. V první fázi bude přepravováno dřevo z východu, následně se má rozšířit výměna i na zboží v obou směrech.

Hamburský Billwerder dostává třetí modul

Symbolickým poklepem začalo rozšiřování přeprádkové stanice v Hamburku-Billwerderu. Během výstavby, která potrvá do konce tohoto roku, se zvětší kapacita zařízení z nynějších 300 tisíc na více než 400 tisíc ložných jednotek. Náklady přestavby ve výši 27 milionů eur se budou většinou financovat v rámci konjunkturního programu. Stanice dostává třetí přeprádkový modul. Sestává z čtyř nakládacích kolejí o délce 650 m, dvou portálových jeřábů i nové cesty pro nákladní auta.

Debata o prodloužení londýnského metra

Společnost Transport for London a developerská firma Treasury Holdings provedly druhou etapu veřejné konzultace týkající se navrhovaného prodloužení linky metra Northern Line z Kenningtonu k bývalé elektrárně Battersea. Společnosti chtějí znát postoje obyvatel k navrhovanému tříkilometrovému prodloužení linky, jež by bylo financováno ze soukromých zdrojů. Rozšíření metra je součástí celkové strategie města pro rozvoj oblasti Vauxhall, Nine Elms a Battersea. Na úseku mají vzniknout dvě nové stanice.

Trať podél pobřeží Středozezemního moře

Zatím je většina tratí ve Španělsku směřována do Madridu. Vláda ale nyní chce vybudovat normálně rozchodnou trať, která by to měla částečně napravit. Trať by měla vést podél pobřeží Středozezemního moře od francouzské hranice přes Barcelonu, Valencii, Murcii a Malagu do Algeirasu na Gibraltaru. Dílo má být dokončeno do roku 2020. Cestovní doba z Barcelony do Valencie se zkrátí ze 3 hodin na 45 minut. V oblastech kolem tratě žije 47 milionů obyvatel. Trať bude sloužit i pro nákladní dopravu.

slovensko ▼

První diesellová jednotka hotová

V přítomnosti slovenského ministra dopravy Jána Figela proběhl 16. června křest nové diesellové jednotky řady 861 vyrobené v ŽOS Vrútky. Nejnovější přírůstek vozidlového parku ZSSK nese jméno Mária a v následujících měsících bude vyrobeno dalších 11 takových vlaků. Již od podzimu budou postupně nasazeny na tratích v okolí Nitry, Humenného, Prešova a Košic. Jednotka pojme celkem 317 cestujících. Vlaky jsou nízkopodlažní, nechybí ani klimatizace a moderní informační systém.

Do tatranských vlaků zase průvodčí

Společnost ZSSK rozhodla zrušit specifický způsob odbavování cestujících v tatranských vlacích. Stalo se tak poté, co analýza prokázala propad v tržbách nadzory neklesajícímu počtu cestujících. Samoobslužný přepravní systém byl zaveden v roce 2004, kdy se zdálo, že přítomnost vlakové čety je zbytečná. Nynější průzkum však ukázal, že cestující se chovají odpovědně spíše v přítomnosti revizora. Úbytek tržeb činí meziročně 150 tisíc eur.

Šampionát nesplnil očekávání



Statisíce zahraničních turistů, zvýšený zájem o železniční dopravu a vyšší tržby z jízdného. Tato očekávání před letošním hokejovým šampionátem v Bratislavě a Košicích se ale nenaplnila. To potvrzují první údaje, které mají manažeři ZSSK. Tři mimořádné vlaky v trase Žilina – Bratislava byly obsazeny minimálně, lépe na tom byl jen čtvrtý „speciál“ do ČR. Na vině je podle ZSSK menší počet zahraničních fanoušků, než se původně předpokládalo. (gak, mh)

Přijíždí třetí generace vozů TGV Duplex

Tyto vozy byly objednány v červnu 2007. Vlakové soupravy pro rychlost 320 km/h budou vybaveny zabezpečovacími a vícenapětovým elektrickým zařízením pro použití ve Francii, Německu, Švýcarsku a Lucembursku a některé z nich budou osazeny protipožárními dveřmi pro provoz ve Španělsku. TGV třetí generace také tvoří základ pro 14 souprav objednaných marockými železnicemi ONCF v prosinci 2010 pro provoz na trati Tanger – Casablanca od roku 2015.

Drahám loni poklesl zisk o 20 procent

Švýcarské spolkové dráhy (SBB) dosáhly loni zisku ve výši 298,3 milionu franků (5,5 miliardy korun). Bylo to o 19,3 procenta méně než v roce 2009. V nákladní dopravě se zvýšila ztráta o 2,4 procenta na 48,7 milionu eur (cca 1,2 miliardy korun). Peníze přinesla SBB především osobní doprava – při poklesu o 12 procent – jakož i prodej nemovitostí. Vedení podniku považuje proto za výzvu dostat v letošním roce dopravu zboží a infrastrukturu do ziskovosti. (gak, mez, acri, kla, sh)

▼ pošta

Pochvala do Červeného Potoka

Prosím pochvalte výpravčí, která sloužila ve stanici Červený Potok dne 8. června. V okolí jsem si natácel bunkr z prvo-republikového opevnění z roku 1938. Když jsem čekal na vlak pro zpáteční cestu, paní výpravčí se mě ochotně ujala a sama od sebe poradila spojení domů a ještě mi řekla, na kterou kolej vlak přijede. A potom mě ještě upozornila, když se vlak blížil. Škoda že tato lokálka z Lichkova do Hanušovic se prý má rušit. VLADIMÍR RULA

Musí mít výpravčí ochrannou vestu?

Jsem výpravčí už 39 let. Můžu říci s čistým svědomím, že celou dobu jsem tuto práci dělala celým svým srdcem, s radostí a moc ráda. Výpravčí byl vždy osoba vážená a lidé se na nás obraceli s důvěrou, dnes bohužel mnozí nevědí, co výpravčí znamená. Nejprve některé z nás zbavili červených čepic, potom z nás udělali správce dopravní cesty. Nyní nás chtějí navléknout do ochranné vesty. Před čím nás má ale tato vesta ochránit? Pokud někdo bude ve špatnou chvíli na špatném místě, tak vlak před ním nezastaví! O tom, že výpravčí musí nosit ochrannou vestu, rozhodla Dopravní inspekce ze dne na den bez jakéhokoli vysvětlení. V předpise Op16 přitom není uvedeno nic o tom, že máme povinnost ochrannou vestu nosit. To by se přece mělo projednat s odbory a teprve pak provést změnu do předpisu. My, výpravčí, se pohybujeme v prostorách běžně přístupných cestující veřejnosti. To by tedy měli cestující mít na sobě též ochranný oděv? Pokud půjdou do kolejiště vykonávat pracovní činnost, pak si vestu obléknou, ale při pohybu mezi cestujícími na nástupišti to funkci výpravčího podle mě degraduje. Na stanici nám byla přidělena jedna vesta jedné velikosti, přitom se tu střídáme 4-5 výpravčích různých fyzických parametrů. Jeden kolega měří 190cm při váze 100 kg, já mám 165 cm a 70 kg. Po negativních reakcích bylo toto opatření s ochrannou vestou dočasně pozastaveno. Ale co bude dál? BLAŽENA LACINOVÁ

Přebíhání přes koleje ve Vršovcích

Před několika dny jsem čekal na stanici Praha-Vršovice. Byl krásný den, takže ani nevěděl, že kamarádí nestihli dohodnutý spoj a dorazí o 20 minut později. Byla odpolední špička, takže lidé se tu proměňovali jako na demonstraci. Po chvíli mě zaujal



pán, který utíkal přes koleje. Docela riskuje, pomyslel jsem si. Potom jsem ale pozoroval kolejiště pozorněji a zděsil jsem se. Během pár minut tu mezi 1. a 2. nástupištěm pobíhaly doslova davu lidí. Mladí, staří, kluci, holky, dědové, skupinky. To se opravdu nikdo nebojí? Neozvalo se ani výstražné hlášení, žádný zaměstnanec nepřišel a nepokoušel se zjednat nápravu. Možná si myslel, že by to bylo marné. Ale skutečně se s tím nedá nic dělat? Vždyť jde o život. JOSEF SEKYRKA

Dopisy jsou redakčně upravovány a kráceny.

Vysočina na několika metrech



MODELAŘINA S LÁSKOU. Miniaturní vláčky křijí krajinu podobající se pravé Vysočině. A dokonce tu přes Žďár nad Sázavou projíždí Pendolino!

FOTO AUTOR (4x)

Ve Žďáru nad Sázavou parta nadšenců v čele s Radislavem Wimmerem začala budovat největší modelové kolejiště Vysočiny u nás. Zatím je hotovo z jedné třetiny, ale rychle roste.

V sobotu 14. května nastal pro členy občanského sdružení Modelové království Žďár velký den. U příležitosti Svatojánské pouti bylo totiž otevřeno největší modelové kolejiště Vysočiny, které průběžně stavěli od října loňského roku. Předseda sdružení a hlavní organizátor projektu Radislav Wimmer říká, že model je hotov z více než jedné třetiny, přičemž se má co možná nejvíce přiblížit skutečným železničním objektům a tratím. Navíc na něm jezdí takřka výhradně lokomotivy české výroby.

Na modelu se stále pracuje

„Jako rodáci ze Žďáru jsme si vybrali za vzor Vysočinu a její přírodní krásy. Ústřední dominantou se tak stane nádraží ve Žďáru nad Sázavou se svým rozsáhlým kolejištěm a vlečkami, vedoucími do firem ŽDAS a ZZN. Naši snahou je co nejvíce se přiblížit realitě, ale i tak musíme dělat různé kompromisy a úpravy, i když máme k dispozici poměrně velkou místnost o rozměrech 12 x 9 metrů. Kolejiště je vedené po obvodu stěn do skoro uzavřeného písmene U. I tak bude mít modelová zmenšenina stanice Žďár nad Sázavou

úctyhodnou délku okolo sedmi metrů,“ říká Radislav Wimmer a dodává, že původně chtěli postavit také staré žďárské nádraží, ale nakonec dostaly přednost novější a hlavně známější stavby z blízkého i vzdálenějšího okolí.

Železniční nadšenci se tak mohou například těšit na loučský viadukt dlouhý přes dva metry třicet, lyžaři ocení věrně provedený sportovní areál s hotelem Ski u Nového Města na Moravě a milovníci památek si budou moci prohlédnout hrad Pernštejn nebo památku UNESCO – Zelenou Horu. „Musím ale zdůraznit, že na modelu Zelené Hory se stále pracuje a hrad Pernštejn také nemáme ještě finalizovaný,“ upozorňuje Wimmer.

Žádný cirkus, ale nenásilná výuka

Duchovní otec žďárských modelářů jedním dechem dodává, že asi zklame mnohé návštěvníky, kteří milují akční pohybové scény. „U nás opravdu nenajdete žádné kolotoče, blikající reklamy a jiné atrakce, které jsou součástí každého většího komerčního kolejiště. Naši snahou je začlenit malé i velké návštěvní-



Řízení provozu probíhá ve stejné místnosti jako provoz sám.



O KOLEJIŠTI

- Přístupné je každý víkend od 10 do 17 hodin v Kulturním domě v Dolní ulici 30 ve Žďáru nad Sázavou.
- Plocha kolejiště měří asi 50 m². Má tvar uzavřeného písmene U o délce 28 m a šířce 1,8 m.
- Celková délka kolejí v měřítku H0 je 585 metrů.
- Na osmi nádražích tu naleznete 185 výhybek.
- Kolejiště je řízeno programem Model Jop od firmy Maraton model.
- Kopie viditelných nádražních objektů znázorňují Žďár nad Sázavou, Nové Město na Moravě, Nedvědice a zastávku Hamry nad Sázavou.



CO NEJVĚRNĚJI. Tratě vedou přes dopravní stavby, které existují i v reálném světě. Jenom jsou ty mosty a viadukty o něco menší...

ky do toho, jak se doopravdy řídí jízda či posun vlakové soupravy. Půjde vlastně o nenásilnou didaktickou pomůcku, která může rozhodovat u leckterých malých návštěvníků, jakým směrem se bude ubírat třeba jejich životní dráha,“ vysvětluje hlavní organizátor.

Nadšence do železnice určitě zaujme řada věrných modelů tradičních hnacích vozidel, která jezdí přes Vysočinu. Od „plecháčů“ řady 242 přes „laminátky“ řady 230 či 240 až po dvousystémovou „esa“, tedy řady 362 a 363. Mimo to patří do výbavy i model Pendolina, u kterého lze simulovat jízdu přes Vysočinu, když je nějaký problém na koridorové trati Brno – Česká Třebová. Nepochybí proto ani rakouské elektrické lokomotivy Taurus řady 1216.

Na své si přijdou i milovníci autíček. Ti jistě uvítají tři nezávislé silniční okruhy. Na dvou z nich se již prohání auta systému Falter Car, která budou do budoucna předělána na ryze české značky.

Nic není zadarmo

A jak je to s penězi na výstavbu kolejiště a pořízování drahých

modelů? „Finance hrají opravdu nemalou roli, protože takřka veškeré nákupy si hradíme ze svých osobních prostředků se svými třemi společníky. A tak sháníme různé sponzory a granty. Pro tento účel jsme založili občanské sdružení s názvem Modelové království Žďár a jedním z darujících je mimo jiné i Federace strojířů. Už nás to jako klub stálo 970

V MÍSTNOSTI 12 x 9 METRŮ JEZDÍ PŘEVÁŽNĚ MAKETY ČESKÝCH VOZIDEL.

tisíc, z toho jsem tři čtvrtiny zaplatil ze svých úspor a stavebního spoření,“ vysvětluje vedoucí klubu.

Jedna modelová lokomotiva stojí několik tisíc korun a souprava s vagony tak přijde až na dvacet tisíc. Ve finále by mělo po kolejišti jezdit asi osmdesát vozidel. Stavba bude opravdu jedinečná, hlavně díky věrnému provedení modelových nádraží, ale i simulaci provozu. „Věřím, že se nám dílo podaří podle plánu dokončit. Stavbu, se kterou mně pomáhá ještě deset nadšených modelářů, ocenili i zastupitelé města Žďár nad Sázavou v čele se starostkou Dagmar Zvěřinovou, která přišla osobně na slavnostní otevření expozice. Jsem přesvědčen, že naše snaha nezůstane stranou zájmu širší veřejnosti a stane se třeba i lákavým turistickým cílem v kraji Vysočina,“ doufá optimisticky Radislav Wimmer.

MARTIN HARÁK

Díl 29.: Pokrokové metody u maturity

Boj s lidskou hloupostí se dá nejlépe vyhrát s humorem. Když ovšem u toho udržíte kamennou tvář.

Maturitní zkouška na železniční průmyslovce ve Valticích se chýlí ke konci. Frantík Rendlů je už v předmětu Železniční příprava za vodou. Předseda komise je spokojen a dává doplňující otázku mimo rámec zkoušky: „Co byste nám, soudruhu, mohl ještě sdělit k problematice železniční přepravy?“ „Zaujaly mne pokrokové pracovní metody sovětských železničářů,“ zní promptní odpověď. Mezi členy komise to zašumí. Hádají asi, co tím zkoušený sleduje. Chce jistě vylepšit chvalitebnou. Předseda se zeptá:

„A jaké konkrétní metody vás, soudruhu, zaujaly?“ „Metoda Žučichin a metoda Ivanovová!“

Vápnem k vyznamenání

A maturant vypráví: „Soudruh Žučichin byl komerční skladník. Přemýšlel přímo hlavou. Tu dostal geniální nápad. Ve svém skladišti si začal nadepisovat vápnem na stěnu směry. Zboží pak roztřídil a uložil pod vyznačené nápisy. Přitom striktně dodržoval zásadu, že těžké kusy patří vespod a lehké nahoru. Svou metodou zabránil bloudění zásilek a také zničení křehkého zboží těžkým a neskladným. Zamezil tak velkým hospodářským ztrátám a byl navržen na rezortní vyznamenání. V současnosti se dá jeho pokroková metoda používat třeba při ukládání do košíku v samoobsluze! Soudružka Ivanovová si vzala do osobní péče celý vagon.



Historiky ze života kolem dráhy

Vzpomínky se vracejí do kouzelných časů studování. Druhá polovina padesátých let. Polovojenská kázeň, doba stvořená pro švejkovány. A k tomu přepetrá paleta figurek kantorů a vychovatelů. Valtice. Tři školní budovy v parku jsou dnes opuštěny a chátrají. Co se tady odehrálo příběhů, studentských lásek a průšvihů! Nesmějí být zapomenuty. Patří ke koloritu doby i k železnici.

Do služby chodila s krosnou a celý vůz vylepšila záclonkami. Jako průvodčí vlaků si vzala do socialistické péče i služební samovar. Na Transsibijské magistrále si to mohla dovolit. Jela ve svém vagonu šest dnů. Tato pracovní metoda je ovšem v našich podmínkách poněkud nevhodná k následování. Naši Československou republiku lze totiž projet naděl za dvacet čtyři hodin. Po celé akci vyběhl za maturantem na chodbu ředitel školy, kovaný soudruh. Dlouze se pak díval Frantíkovi do očí. Hledal v nich záblesk srandy. Frantík to ustál. Pro jistotu měl ale po ruce sešit, do kterého mu obě metody byly nadiktovány už v prvním ročníku.

Neprávem zapomenutí vynálezci z Ruska

V těch dobách byly nejen prosazovány sovětské pokrokové pracovní metody, ale vynořila se i spousta

sovětských vynálezců. A protože českoslovenští soudruzi byli vždy papežštější než papež, bylo kolem plno legrace. Tak parní stroj prý vynalezl Rus Polzunov a žárovku zase Jablčkov. Otcem bezdrátové telegrafie byl Popov a padák vynalezl Kotělnikov. Rentgen byl dítkem Rentgenova! Prý honil Marusju nahajkou kolem dřevěnice u Káňáků! „Já do tebe vidím!“ A ozubené kolo vynalezl Ivan Nikolajevič Ozubov. Když se mu ale jistá intimní část jeho těla dostala do soukolí, vynalezl také jódlování!

Hečíř a vypravěč vtipů Frantík Rendlů se naučil ovládat svou tvář, aby získal kamenný výraz Friga na mašině. Zkusil si svoje vypravěčské schopnosti i u maturity. Záblesk srandy v očích jej mohl prozradit. Ale neprozradil. A tak složil úspěšně maturitu i v téhle nesnadné disciplíně.

FRANTIŠEK MENDLÍK

▼ kam jet

Zbýšovské jízdy u muzea

Když na průmyslovou úzkokolejku, tak do Zbýšova. Pravidelné sobotní jízdy Regionální úzkorozchodné železnice ve Zbýšově (blízko Zastávky u Brna) s motorovou lokomotivou BN 30 se budou dít 16. či 30. července, 13. a 27. srpna. Ve dnech 9. a 23. července a 6. a 20. srpna pak vyjede lokomotiva parní typu BS 80. Drážku provozuje Muzeum průmyslových železnic Brno. Jízdné je řešeno formou celodenní vstupenky. Více informací na www.reuz.cz nebo www.mpz.cz.

Letní sobota na zubačce



Železniční společnost Tanvald pořádá v letní sezoně hned několik zajímavých akcí. Podrobně o nich na www.zubacka.cz. První tip je na tzv. Letní sobotu na zubačce (9. července), kdy vyjedou vlaky s Rakušankou T 426.001 i s motorovým vozem M 240.056. O týden později, v sobotu 16. července, vypraví týž organizátor zvláštní historický motorový vlak mířící na slavnosti piva ve Svijanech. Vlak tvořený vozem M 240.056 pojede v trase Tanvald – Železný Brod – Turnov – Příšovice – Turnov – Železný Brod – Tanvald.

Podřipský motoráček do září

Výletní vlak KŽC jezdí do dolním Pohřím a dolním Polabím z Roudnice nad Labem přes Straškov, Libochovice, Lovosice do Litoměřic vyjíždí v sezoně 2011 poprvé. Vlak jede každou sobotu a neděli od 2. července do 28. srpna a dále 17. září. Po trati z Račiněš do Libochovic se svezete pouze Podřipským motoráčkem, protože kraj tu pravidelnou osobní dopravu od prosince 2006 už neobjednává. Motoráček vás z Roudnice nad Labem zaveze pod Říp do Straškova, Mšeného-lázní, vodního hradu v Budyni nad Ohří, zámku Libochovice, Lovosic až do Litoměřic horního nádraží a zpět. K návštěvě zve též zřízenína hradu Hazmburk či vrchol Lovosic u Lovosic. Dne 17. září je ve vlaku řazen bufetový vůz Bixovna. Osobní vlak vyjede v 9.07 z Roudnice n. L., Libochovice 10.14-10.35, Litoměřice hl. n. příjezd 11.25, odjezd zpět 12.44, příjezd Roudnice n. L. 14.41 h.

Čtyři okruhy na zámku Veltrusy



Dlouholetý spolupracovník redakce Železničáře Kamil Bureš vás zve na státní zámek Veltrusy. Uvidíte ho v roli průvodce ve dnech 1.-3. 7., 5.-10. 7., 12.-17. 7. Vybrat si můžete celkem ze čtyř okruhů: Zámecké zahrady, Jak se opravuje památka, dále expozici Historické kočáry a pokud chcete udělat něco pro svoje zdraví, zvolte věhlasnou Cykloprohlídku zámeckým parkem. (mn, bur)

Žhavá Arábie plná pravidel



POVINNÁ NÁVŠTĚVA. Mecca představuje pro všechny muslimy posvátné místo, kam se musí vydat aspoň jednou v životě.

FOTO WIKIPEDIA

Když cestujete po Saúdské Arábii, nemůžete se bez dozoru ani hnout. Stále se kolem vás motá nějaká hlídka. Ve městě to ani tak nepocítíte, ale v poušti působí policejní doprovod jako pěst na oko.

Do Saúdské Arábie se běžně necestuje. Nejsou tu žádné noclehárny či ubytovny, v centru města scházejí informační střediska pro turisty, často chybí i samotná centra měst. Na letištích jsme viděli jen letadla místních značek, zahraniční tam prý nepouštějí. Cizinci navíc musí vystupovat vždy ve městě Džidda (Jeddah), i když mají jiný cíl cesty. V Džiddě je totiž hlavní středisko pro kontrolu příchozích hostů, včetně poutníků do Mekky. Zaevidují vás a pak si případně přestoupíte do dalšího letadla.

Hotely pouze luxusní

Dálnice tu nejsou tak přeplněné jako v Evropě. Naopak působí pustě, jen tu a tam spatříte velký nákladní, obvykle cisterňový vůz s benzinem či naftou. Krajina je jednotvárná: suchá, nekonečná poušť, ze které vám je teskno. Stálá teplota: 30 až 40 stupňů Celsia. Vzdálenosti mezi městy jsou značné, takže místní obyvatelé dávají přednost cestování letadly, která fungují tak trochu jako naše MHD. Do prá-

ce se tu létá klidně 50, 100 nebo 200 km.

Městečka a vesnice jsou malé nebo ještě menší, spíše archaického vzhledu, ale rychle rostou. Rostou i velká města, a to závratným tempem. Vždyť hlavní město Rijád bylo založeno teprve nedávno, v roce 1932, a dnes už má několik milionů obyvatel. Architektura ve městech je skutečně hypermoderní, nikde se nešetří místem ani penězi. Hotely najdete jen prvotřídní (žádné jiné se nestaví), ovšem bydlí v nich zdejší lidé na pracovních cestách, ne turisté! Cestovní ruch se tu nevede, nenajdete zde ani turistickou kancelář.

Modlení pětkrát denně

Večer vidíme obchody plné nakupujících žen. Vybírají si textil, ale přítom na ulicích chodí výhradně v černém. Ženy nesmějí ani řídit auto, ale chodí běžně bez mužského doprovodu, i ve skupinkách. Navzdory tomu, co se u nás povídá, málokdy mají přes ústa roušku. Roušky jsou k vidění spíše v Íránu nebo v Jemenu. Hodně žen se na ulicích tvářilo docela vesele...

Každý den se lidé pětkrát modlí. To se zavírají obchody (na půl hodiny i na hodinu) a nastává velebný klid. První modlení je po čertech brzy ráno a musí každého probudit. Další už probíhají během dne, ale nepodařilo se nám zjistit, kdy přesně, protože hlášení muezinů nebývá příliš přesná. Obchodníkům na tom ale nezáleží a turisté se musí přizpůsobit.

Při našich cestách nás vždy doprovází dvě nebo tři auta. Je



Architektura v hlavním městě nabývá fantastických tvarů.

ZÁKLADNÍ INFO

- Rozlohou 2,2 mil. km² se jedná o 14. největší stát planety.
- Počet obyvatel přesahuje 24 milionů.
- Státní zřízení: značně nedemokratické království.
- Občany mohou být pouze muslimové. Odpadlictví od viry je trestným činem.
- Pouště představují 59 procent rozlohy země.
- Asi 70 procent spotřebovávaných potravin je nutné dovážet.
- Jsou tu největší zásoby ropy na Zemi.



MOŘE PÍSKU. Stádo velbloudů v poušti nedaleko Rijádu sbírá sílu na další cestu. Lidé ale už dávají přednost letadlům. FOTO PIXMAC (2x)

nás ve skupině osm, policistů někdy stejně. Na cizince kromě diplomatů zde totiž nejsou moc zvyklí. Diplomáté ale mají svou ochranu, i my tedy dostáváme pár mužů v bílém. Někdy se to ale i hodí, když váš autobus zapadne v písku. Policisté ihned zavolají pomoc a záhy dorazí nějaké ty vyprošťovač. Připadáme si

jako V.I.P., což ovšem není leg-race, když se kolem stále motají muži v bílém.

Sláva Hedjazské dráhy

Na severu Arábie bývala železnice, Hedjazská dráha. Její aktivní éra ovšem už dávno skončila, když se po první světové válce rozpadla Osmanská říše. V nástupnických

státech se mluví stejným jazykem a píše stejným písmem. A píše zprava doleva. Železnice měla dlouhou trať z Damašku do Mediny. Fungovala hlavně v letech 1900-08. Zejména pro dopravu věřících.

Místní obyvatelé se o bývalou trať dokonale starají, ošetřují ji již nejezdící lokomotiva a staré nádraží. Na této železnici jezdil i známý britský důstojník z první světové války: Lawrence z Arábie. Dnes funguje jen něco málo kolejí poblíž Perského zálivu, ale velká železnice se má stavět.

Rijád a Mecca

Hlavní město Rijád je architektonickým experimentem. Tolik stavebních zajímavostí snad nikde jinde nevidíte. Ale jít se kamkoli na něco podívat – to je obrovský problém. Na Evropana je všechno daleko a zkuste pochodovat ve vedru nad 40 stupňů pod prudkým sluncem. Dobré je vždy se někde na chvíli schovat do jakéhokoli domu. Vždy tam funguje dokonale klimatizace. Rozdíl mezi venkovní a klimatizovanou teplotou bývá ale pouhých 5 stupňů.

Asi nejdůležitějším místem v zemi je Mecca. Každý rok toto město navštíví přes miliónty poutníků muslimského vyznání. Přijíždějí nebo přilétají do zmíněného města Jeddah a potom koridorem do Mekky. Ten nesmí opustit. Není to ani dost dobře možné, vždyť by zahynuli v poušti. Každý muslim má za povinnost navštívit toto svaté místo aspoň jednou v životě. Jenže do Mekky smí pouze pravověrní. Pokud byste ji chtěli navštívit, platí pro vás zákaz. Máte prostě smůlu. **ZDENĚK LIPOVČAN**

Kde si připomínáme Cyrila a Metoděje

Velehrad se každý rok na začátku července stává cílem cesty poutníků z celé republiky.

Historie Velehradu se začala psát před více než 800 lety, kdy do údolí říčky Salašky přišlo 12 cisterciáckých mnichů, aby nedaleko Veligradu (dnešní Staré Město) vybudovali klášter. Právě na základě své polohy dostal klášter jméno a záhy se stal nositelem duchovní tradice, která sahá až do 9. století, kdy na Moravu přišli slovanští věrozvěstové – Cyril a Metoděj.

Srdcem místa, kam po stáletí proudí tisíce poutníků, je ba-

zilika Nanebevzetí Panny Marie a sv. Cyrila a Metoděje. Původně pozdně románská stavba z první třetiny 13. století získala v důsledku válečných pohrom a zejména požáru v roce 1681 barokní podobu. Zvláštní pozornost si zaslouhuje Slovanský sál deklarující úsilí našich předků o „sjednocení Slovanů ve víře“ a tzv. Zimní sál vyzdobený působivými barokními freskami.

Ačkoliv čeká letos velehradské poutníky řada omezení, otevírá se jim v letošní poutní sezoně také nová nabídka. Tu představuje především nově otevřený Velehradský dům sv. Cyrila a Me-



POUTNÍ MÍSTO. Na Velehradě si i letos připomeneme duchovní odkaz slovanských věrozvěstů. FOTO ARCHIV ČD

toděje, který vznikl rekonstrukcí bývalých hospodářských budov sýpky a konírny. Poutníci a turisté, kteří sem 4. a 5. července zavítají, zde naleznou informační centrum, občerstvení, WC, knihkupectví a také výstavy dokumentující archeologické objevy a stavební obnovu poutního areálu. V roce 2013 by měla být ve Velehradském domě sv. Cyrila a Metoděje otevřena stálá expozice Velehrad na křižovatkách dějin.

Další nabídku v okolí Velehradu představuje zámek Buchlov, hrad Buchlov, Muzeum Tupeské keramiky v Tupesích, Památník Velké Moravy ve Starém Městě a Uherské Hradiště se svojí městskou památkovou rezervací. **PETR HUDEC**