



## SLOUPEK

### Ve srovnání s Evropou jsme na tom dobře

Přestože konkurence na českých kolejích každým rokem roste a naši soupeři dělají možné i nemožné, aby nás vykreslili v těch nejčernějších barvách, čísla dokazují něco jiného. Vynásobte si například současný počet obyvatel naší republiky šestnácti a dostanete přibližný počet cestujících, které v minulém roce odvezly vlaky Českých drah. Celkem to bylo téměř 169 milionů zákazníků. Za poslední tři roky ČD zaznamenaly vždy nárůst cestujících.



**Miroslav Šebeňa**

výkonný ředitel pro marketing a produkty

Samozřejmě že nedosahujeme v podobném srovnání tak skvělých čísel jako evropští mistři tohoto oboru – Švýcaři. Nejsme ještě ani na číslach, která vykazují Dánové či Němci, kde je cestování vlakem mimořádně populární. Ovšem jestliže použijeme podobný vzorec a porovnáme ho s výkony například na Slovensku, v Maďarsku, v Polsku či ve Slovinsku, jsme na tom jednoznačně lépe. A podobně jako Francouzi nebo Nizozemci. Nemluvě o tom, že náklady na vlakokilometr jsou u nás nižší než u sousedů v Německu a na Slovensku.

Netýkájí se nás ani horory, které zažili v posledních letech tradiční železniční operátoři (a také vlády) v Belgii, Bulharsku, Portugalsku a Španělsku, kteří museli o záchranu požádat stát. V neustálých vážných finančních problémech je také rumunský národní dopravce. A nemá pak cenu rozebírat katastrofální finanční díru ve státních drahách v Řecku, u nichž dosáhli dluh postupně gigantických 13 miliard dolarů. Řeči se vedou různé. Čísla Českých drah jsou ale ve srovnání s většinou Evropy dobrá, často dokonce daleko lepší.

FOTO: VÁCLAV RUBEŠ (3x)

## Otevřeli jsme modernizované nádraží pro Ústecký kraj

Cestující mířící do Ústí nad Labem byli po celý minulý rok přivítáni čilým stavebním ruchem. Nyní přišla odměna za určitá provozní omezení a jejich trpělivost. Zbrusu nová odbavovací hala Českých drah, navazující na citlivě zrekonstruovanou část původní výpravní budovy, jim nabízí nejen moderní vzhled a nové služby, ale díky vyhlídkovému ochozu i netradiční pohled na provoz nádraží, kterým ročně projdou asi dva miliony lidí.

Hlavní nádraží v Ústí nad Labem se během minulých měsíců měnilo takřka před očima. Zatímco na úplném začátku roku 2012 probíhala pro cestující nejméně příjemná fáze rekonstrukce – uzavření odbavovací haly a nutnost přechodně využívat provizorních prostor – v polovině loňského roku už nově otevřená, prosklená odbavovací hala naznačovala, že tato proměna nebude jen kosmetická. Svým rozsahem se jedná o jednu z nejvýznamnějších rekonstrukcí nádražní budovy Českých drah v uplynulých dvou letech, jejíž náklady dosáhly 45 milionů korun.

### Bezdrátový internet v hale

Význam rekonstrukce hlavního nádraží v Ústí nad Labem, která začala v listopadu 2011, dokreslovala přítomnost nejvyšších představitelů Českých drah, Sprá-



V rámci přestavby vzniklo i moderní zázemí pro zaměstnance. FOTO: AUTOR

vy železniční dopravní cesty, Ústeckého kraje a města Ústí nad Labem na slavnostním ukončení 13. února 2013. Právě díky jejich spolupráci se neproměnila jen samotná výpravní budova, ale i nástupiště a přednádražní prostor, navíc vznikl i nový přístup k nádraží, který navazuje na labské nábřeží s propojením na most spojující obě části města. Výsledek má tak efekt nejen pro cestující, ale i pro obyvatele Ústí, kteří již při pěší cestě do středu města nemusí využívat tmavého podchodu pod tratí, ale vzdušného bulváru vedoucího přímo zrekonstruovaným nádražím.

Moderní odbavovací hala zcela nahradila pravé křídlo výpravní budovy, které bylo od roku 1945 provizoriem. Na konci druhé světové války bylo totiž ústecké nádraží poškozeno při bombardování. Prosklená stavba cestujícím nabízí na

450 čtverečních metrech celkem čtyři odbavovací přepážky včetně mezinárodní, ČD centrum a moderní informační systémy. Čekání na vlak pomůže zkrátit bezdrátová síť wi-fi s připojením k internetu zdarma. Zajímavým architektonickým prvkem je ochoz kolem celé haly, který je volně přístupný z prvního nástupiště nebo výtahem z haly.

### Klenot v srdci města

Projekt nezapomněl ani na historickou část nádražní budovy, která se proměnila během druhé poloviny loňského roku nejen zvenčí, ale zejména v interiéru. Zatímco exteriér plně respektuje nezměnitelný architektonický výraz původní budovy, za jejími zdmi cestující Českých drah najdou důstojné prostory pro doplňkové služby. Kromě zavazadlové pokladny a úschovnic skříňek

jde o několik komerčních obchodů s občerstvením a tiskovinami, které dosud v požadovaném počtu a kvalitě chyběly. Z hlediska Českých drah je nezanedbatelná také úspora za vytápění vzniklá zateplením budovy a nesrovnatelně kvalitnější podmínky pro zaměstnance díky novému zázemí.

Díky spolupráci národního železničního dopravce (RSM Ústí nad Labem), správce drážní infrastruktury i krajské a městské samosprávy se zdejší hlavní nádraží a přilehlé okolí staly nejen funkčním a moderním celkem, ale i architektonickým klenotem v srdci města. Z nádraží můžete sledovat svět doslova s nadhledem.

VÁCLAV RUBEŠ



Další fotografie najdete na stránkách [zeleznicar.cd.cz](http://zeleznicar.cd.cz).

## Na Brněnsku jezdí další spoje po patnácti minutách

V Jihomoravském kraji zůstal od nového jízdního řádu rozsah regionální dopravy přibližně na stejné úrovni. Mezi novinky však patří zavedení poměrně náročného patnáctiminutového intervalu v regionální dopravě mezi Brnem a Blanskem v době přepravních špiček. Konkrétně mohou cestující nově využít osobní vlaky ČD každou čtvrtdinu v tomto úseku v pracovní dny mezi pátou a osmou hodinou ránní a druhou

a šestou odpolední. Dosud se z Brna takto jezdilo (a stále jezdí) do Tišnova a do Hrušovan u Brna.

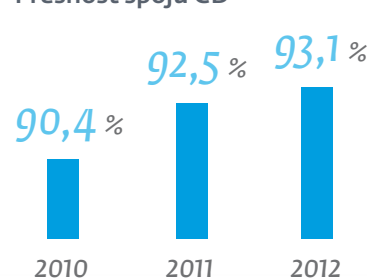
K zahuštění regionální dopravy u druhého největšího města České republiky došlo nejprve v úseku Brno – Kuřim – Tišnov. Stalo se tak přesně na Nový rok 2004, kdy byla fakticky spuštěna první etapa Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje.

→ Pokračování na straně 3

## Jak jsme v loňském roce splnili grafikon

V loňském roce dosáhly České dráhy spolehlivosti a přesnosti svých vlaků na standardní západoevropskou úroveň. Jízdní řád byl splněn na 93,1 procenta, takže více než dva a čtvrt milionu spojů v loňském roce jelo načas. Během posledních dvou let se přesnost vlaků stále zvyšuje, když v roce 2011 dosáhla 92,5 procenta a v roce 2010 pak 90,4 procenta. Tradičně nejpřesnější byly loni osobní spoje (93,9 procenta) a spoje SC Pendolino (93,4 procenta). Naopak nejméně přesně jezdily noční vlaky kategorie EuroNight

### Přesnost spojů ČD



(71,7 procenta). V průběhu roku se jezdilo nej přesněji v lednu a v březnu (95,9 procenta) a nejhůře v říjnu (90,2 procenta).

Spolehlivost vlaků ČD je srovnatelná s jinými západoevropskými státy. Například německé DB plnily jízdní řád v posledních třech letech na 91 až 95 procent. Vysokou spolehlivost spojů ČD dokládá i fakt, že deset nejčastěji zpožděných rychlíků v roce 2012 přijíždělo se svým zdržením ze zahraničí a v Česku se podařilo u více než poloviny těchto vlaků zpoždění snížit.

PETR ŠŤÁHLAVSKÝ

### Když se na Vysočině koná mistrovství světa

Pomáhali jsme zvládnout nápor fanoušků biatlonu v Novém Městě na Moravě.

STRANA 2

### Nová řada Bdmpee vyjede ze Šumperka

Ve společnosti Pars nova právě vznikají modernizované vozy určené pro mezistátní spoje.

STRANA 4

### Další polské lokomotivy na našich kolejích

V čele spoje EC Praha můžete spatřit Tauruse, který ale patří firmě PKP Intercity.

STRANA 8

### Souboj stejnosměrného a střídavého proudu

Evropské země musely během elektrifikace svých tratí řešit, jaký zvolit napájecí systém.

VNITŘNÍ DVOUSTRANA 6-7





## PRO VÁS

Slevy na In-karty  
v soutěži vlakových čt

Jedním ze způsobů, jak obstát v sílící konkurenci na železnici, je pro dopravce získání co největšího počtu věrných zákazníků. V případě Českých drah se jedná zejména o držitele In-karty s aplikací IN 25 % a IN 50 %. V této souvislosti jsme uspořádali soutěž pro vlakové čety, jež v období od 2. do 20. března rozdávají cestujícím kartičky, které fakticky slouží jako kupony pro získání nové In-karty se slevou. Příznání slevy je ovšem podmíněno vyplněním e-mailového kontaktního zájemce a souhlasem se zasláním obchodních sdělení v žádosti o In-kartu. Tato akce se týká všech druhů aplikací IN 25 % (standardní na tři roky i pro mladé do 26 let) a IN 50 % (stan-



dardní s platností na jeden rok, pro mladé do 26 let a pro důchodce) na In-kartě. České dráhy garantují zájemcům slevu minimálně ve výši 10 procent! Kartička s nárokem na slevu je určena primárně pro prvo-uživatele, tedy pro zákazníky ČD, kteří In-kartu dosud nevládní.

Všichni cestující, kteří chtějí získat nárok na slevu, přijdou k pokladně s takto získanou a vyplněnou kartičkou a podají žádost o vystavení In-karty. Musí tak ale učinit do konce března letošního roku, potom přestává sleva platit! (Standardní podmínkou pro vystavení In-karty zůstává odevzdání fotografie.) Pokladník při vyřizování žádosti vybere z nabídky slev „Modré srdce“.

Odebrané kartičky se po skončení kalendářního měsíce odesílají na GR ČD na oddělení prodeje, kde proběhne vyhodnocení úspěšnosti jednotlivých vlakových čt. Hodnocení se uskuteční v průběhu dubna a bude zveřejněno v květnu. Pořadí bude vycházet z počtu porízených nereklamovaných In-karet s aplikací IN 25 % a IN 50 % přepočteného na počet zaměstnanců vlakového doprovodu ČD v příslušném Regionálním centru vlakového doprovodu (stav k 1. lednu 2013). Současně musí být splněna podmínka minimálního pořízení aspoň jedné In-karty na každé čtyři zaměstnance vlakového doprovodu, což znamená asi 800 In-karet. Odměnu dostanou tři Regionální centra vlakového doprovodu: za první místo 500 korun, za druhé místo 400 korun, za třetí místo 300 korun. Navíc deset nejlepších pracovníků z každého RCD obdrží poukázku v hodnotě 400 korun.

Všem zaměstnancům vlakového doprovodu, kteří k soutěži přistupují aktivně, dopředu děkujeme. Co se týče dosavadního průběhu akce, k 17. únoru 2013 bylo pořízeno 836 In-karet v celkové hodnotě 620 200 korun. Uvedený počet svědčí o tom, že mezi zákazníky je o slevy zájem a že zaměstnanci Českých drah přistoupili k soutěži zodpovědně. Udržíme-li stávající tempo, můžeme se na konci března těšit na tři tisíce nových In-karet. (hop)



S RADOSTÍ. Kdo chtěl vidět závody v biatlonu, mohl jet pěkně vlakem – nebo se mačkat v autobusu.

FOTO AUTOR (2x)

Jak se připravovaly  
na závody v biatlonu

## 1) České dráhy

- Zrekonstruovaly nádražní budovy v Novém Městě na Moravě a ve Žďáru nad Sázavou.
- Posílily vlakovou dopravu tím, že místo obvyklých Regionov nasadily soupravy složené z většího množství přívěsných vozů.
- Na určených spojích nasadily zdvojené jednotky Regionova v sestavě TRIO a DUO.
- Prodloužily prodej v osobní pokladně v Novém Městě na Moravě.
- Na základě objednávky organizátora vypravily 9., 10. a 16. února pár zvláštních vlaků v úseku Nové Město na Moravě – Žďár nad Sázavou.

## 2) Správa železniční dopravní cesty

- Zrekonstruovala podchod a postavila výtahy na všechna nástupiště ve stanicích Žďár nad Sázavou.
- Zmodernizovala nástupiště zastávky Nové Město na Moravě zastávka.
- Zrekonstruovala kolejiště (včetně nového ostrovního nástupiště) v Novém Městě na Moravě.

# Přepravili jsme fanoušky na Mistrovství světa v biatlonu 2013

Česká republika se poprvé ve své historii stala pořadatelem Mistrovství světa v biatlonu, a tak se na tuto akci pečlivě a důstojně připravila. Mezi partnery akce patřily i České dráhy, které zrekonstruovaly nádraží v Novém Městě na Moravě i Žďáru nad Sázavou a posílily osobní dopravu včetně vypravení zvláštních vlaků.

Velká domácí naděje Michal Šlesingr nenastoupil kvůli horečce, Gabriela Soukalová závodila vzápětí po překonání zdravotních problémů. To je krátké ohlédnutí za účastí českého sportovního týmu v prvním dni desetidenního světového šampionátu v biatlonu v Novém Městě na Moravě, kde mezi partnery nechyběla společnost České dráhy. Právě do Nového Města směřovaly tisíce návštěvníků nejen z Česka, ale z celé Evropy, kteří chtěli „být u toho“. Někteří jeli svými automobily, jiní využili k přepravě do srdce Vysočiny osvědčené železniční spoje.

Nejblíže na závody to  
měli fanoušci od kolejí

Pro závody proto byla speciálně upravená trasa v lesním areálu Vysočina Aréna poblíž Nového Města na Moravě. A hned první den v závodě smíšených štafet potěšil český tým tisíce tuzemských fanoušků svým krásným třetím místem. V následujících dnech proud návštěvníků neustával, neboť bylo vyprodáno prakticky na všechna kláně tohoto krásného zimního sportu. Nejkratší přístupová trasa na závodníště vedla od železniční zastávky v Novém Městě na Moravě, což využila řada návštěvníků. Ti, kteří nejeli vlakem, byli nuceni zaparkovat své automobily na okrajích obou měst a dále využít autobusovou kyvadlovou dopravu, která byla ovšem v určitých chvílích silně přetížená. (Pražanům připomněla MHD



POHODLNĚ. Kvůli mistrovství v biatlonu v Novém Městě na Moravě tu České dráhy výjimečně vypravovaly pětivozovou soupravu složenou ze dvou Regionov.

v době povodní 2002.) Kdo chtěl jet v klidu a v pohodlí, použil raději vlak.

Posílené spoje a prodloužená  
doba osobních pokladen

České dráhy kvůli mistrovství v biatlonu posílily na tratovém úseku mezi Žďárem nad Sázavou a Novým Městem na Moravě některé vlaky, a to spojením dvouúhlé a tříúhlé Regionovy v pětivozovou soupravu. Netradičně se na této trati cestující mohli svést soupravou vedenou motorovými lokomotivami řady 742 nebo 754. Navíc se do stanice Nové Město na Moravě bylo možné dostat navečer vla-

kem představovaným výjimečně dvěma RegioSpidery místo obvyklého jednoho. A aby byl výčet úplný, v průběhu prvního a druhého únorového víkendu nabízely větší počet vozů i rychlíky z Brna přes Žďár nad Sázavou do Prahy.

„Návštěvníkům a také našim zákazníkům jsme vyšli maximálně vstříc, proto jsme prodloužili pracovní směny osobních pokladních v Novém Městě, kde jsme rozšířili možnost nákupu jízdenek pomocí platebních karet nebo za hotové třeba i v eurech. Ve spolupráci s pořadateli šampionátu pak byly jak na novoměstském, tak i žďárském ná-

draží k dispozici veškeré informační materiály včetně denně vydávaného informačního časopisu se soupiskami soutěžících, aktuálními trasami a dalšími užitečnými informacemi,“ říká přednosta osobní stanice Žďár nad Sázavou Roman Vorálek, který má výše uvedené stanice na starosti.

## Příprava s předstihem

České dráhy se spolu se Správou železniční dopravní cesty připravovaly na tuto významnou sportovní akci s větším předstihem. V posledních dvou letech prošly rekonstrukcí výpravní budovy ve Žďáru nad Sázavou a Novém Městě na Moravě a na žďárském nádraží byla v lednu ukončena zásadní modernizace nástupiště, podchodu a výstavba výtahů. Na zastávce v Novém Městě na Moravě vzniklo nové nástupiště s bezbariérovým přístupem a staničním rozhlasem, opticko-zvukovým zařízením byl zabezpečen i tamní přejezd. A navíc byl u „velkého“ novoměstského nádraží postaven moderní autobusový terminál.

Ještě v pátek 25. ledna dělníci pokládali v mrazivém větru poslední metry mozaikové dlažby na prvním nástupišti žďárského nádraží. Tím skončila jedna z nejrozsáhlejších rekonstrukcí železničních stanic v Kraji Vysočina, žďárské nádraží se stalo plně bezbariérovým – včetně toalet a všech ostatních prostor. „Rovněž byl vybudován nový informační systém, který byl uzpůsoben i pro nevidomé a slabozraké. První modernizační práce započaly v roce 2011 – ty se týkaly především prostor Českých drah. Opravy podchodu a výstavby nových výtahů se ujala Správa železniční dopravní cesty. Naši zákazníci, soutěžící i fanoušci biatlonu tím získali opravdu důstojné a moderní prostory,“ říká manažer KČOD Jihlava Jiří Sysel. MARTIN HARÁK

## Fotbalem ke zdraví, týmové spolupráci i propagaci

V roce 1998 vznikla myšlenka uspořádat fotbalovou halovou ligu firm. Od té doby každým rokem přibýval jak počet týmů, tak i počet soutěží, mediálních partnerů a partnerů reklamních. Soutěž PRE Golden Tour tak představuje sportovní společenskou akci, kde zaměstnanci reprezentují v největší halové fotbalové lize tohoto druhu ve střední Evropě svou společnost. Mezi firmami, které vyslaly své týmy do turnaje, patří i České dráhy, které se rovněž staly oficiálním dopravcem letošního již třináctého ročníku. Své mužstvo tu má i společnost ČD Cargo.

Letošní ročník v Praze oficiálně začal 7. ledna a skončí 17. března. Všechny zápasy se odehrávají v Areně Sparta na Podvinném mlýně v Libni v devátém pražském obvodu. (Další části turnaje PRE Golden Tour ale souběžně probíhají v Brně, Plzni, Ostravě a Bratislavě.) Mužstvo Českých drah patří do druhé



V POHYBU. Mužstvo složené ze zaměstnanců Českých drah, především pražských strojevedoucích, bojovalo o čestný výsledek v Areně Sparta v Libni. FOTO MARTIN NAVRÁTIL (3x)

ligy, divize B, zatímco tým ČD Cargo do třetí ligy, divize B.

V sobotu 2. února se mužstvo Českých drah, složené zejména z pražských strojevedoucích, pořádně zapotilo. V prvním



zápase se zaměstnanci společnosti ČPP si spravilo ve druhém utkání, kde naši borci porazili tým společnosti T-Systems 5:2. Bohužel ve třetím duelu s Koopera-

tivou se nám opět nedařilo a tým ČD prohrál 1:3. O výsledek ale nejde za každou cenu. Liga je výbornou příležitostí, jak skloubit pracovní kolektiv a hlavně se odregovat od běžných starostí v zaměst-



nání i v soukromí. Turnaj PRE Golden Tour pomáhá sportovcům k lepší fyzické a firmám k viditelné prezentaci a budování dobrého jména na veřejnosti.

MARTIN NAVRÁTIL, PETR HORÁLEK



# K úspěchu nám musí pomoci každý zaměstnanec

Za uplynulých pět let se České dráhy významně změnily. Přibylo nových a modernizovaných vozidel, zlepšilo a zprůhlednilo se hospodaření. Společnost uzavřela dlouhodobé smlouvy s objednateli dopravy ve veřejném závazku, na druhou stranu však čelí rostoucí konkurenci na liberalizujícím se trhu. Za budoucnost ČD přirozeně nese největší odpovědnost jejich vrcholový management, zejména generální ředitel, se kterým přinášíme rozhovor.

**P**etr Žaluda je vůbec nejdéle sloužícím generálním ředitelem Českých drah od doby vzniku samostatné republiky v roce 1993. Tuto funkci vykonává již od ledna 2008 a před několika týdny byl potvrzen jako předseda představenstva. Při této příležitosti jsme se přišli zeptat, jaký vývoj na proměnlivém železničním trhu očekává v blízké budoucnosti.

**Koncem ledna jste byl potvrzen ve funkci předsedy představenstva Českých drah na dalších pět let. Pro hlasovali všichni členové dozorčí rady. Taková podpora je neobvyklá. Co tomu říkáte?**

Vnímám to jako projev důvěry vlastníka společnosti a samozřejmě i ocenění dosavadních změn, které jsme na Českých drahách provedli.

**Které z těch změn jsou nejdůležitější?**

Když jsem do funkce na začátku roku 2008 nastoupil, vykazala sice firma v předchozím roce zisk, ale jen proto, že byla dofinancována ze zisků tehdy výdělečné společnosti ČD Cargo. Osobní doprava byla ve skutečnosti v obrovské ztrátě. Bylo to až 1,4 miliardy korun. Bez příjmů z ČD Cargo nám dalo opravdu hodně práce, abychom konsolidovali hospodaření, zajistili další financování osobní dopravy prostřednictvím dlouhodobých smluv s objednateli a rozjeli změny, které přinesly zefektivnění hospodaření a úspory v řádech stovek milionů ročně. Pravda, museli jsme i propouštět lidi a škrtnat výdaje. Pokud bychom to ale neudělali, byly by dnes dráhy v daleko složitější situaci.

**Podalo se také zahájit obnovu vozidlového parku za desítky miliard korun, což nemá obdoby. Oponenti to kritizují, že jste tím firmu příliš zadlužili. Šlo postupovat jinak?**

Uspějete jedině tehdy, když dokážete nabídnout kvalitní produkt. Před pár lety jsme byli prakticky jediný dopravce na českých kolejích, ale už tehdy bylo jasné, že přijde otevření trhu. Proto jsme usilovali o mezinárodní rating, abychom dosáhli na komerční zdroje financování, které nám umožnily zahájit tak masivní modernizaci. Od roku 2008 do roku 2012 jsme díky tomu uvedli do provozu nová a modernizovaná vozidla v celkové hodnotě 25,1 miliardy korun.

**Jak budou ČD financovat nákup vozidel v budoucnu? Bude potřeba nakoupit i vlaky pro dálkovou dopravu, kterou bude ministerstvo dopravy soutěžit...**

To je otázka, kterou řešíme neustále. Máme majetek, který nepotřebujeme. Jen jeho ostraha a údržba nás stojí stovky milionů ročně. Tento majetek chceme prodat a nakoupit vlaky. Peníze utřené za prodej tohoto státního majetku investujeme do vlaků, které jsou také státní.

**Kritici tohoto postupu ale upozorňují na to, že České dráhy získaly tento majetek zdarma. Podle nich je to neférové jednání. Jak to vidíte vy?**

A jak jinak jsme měli ten majetek získat? České dráhy vznikly jako jedna z následnických organizací státních drah v roce 2003. Stát chtěl, aby zajišťovaly dopravu a založil je jako akciovou společnost, do které vložil majetek. Ten je od té doby součástí firmy. Nemůžeme státní majetek rozdat zadarmo, to by nás mohl náš vlastník pohnat před soud.

**Konkurenti Českých drah často mluví o vysokých dotacích, které dostávají. Jenže dotace dostávají i oni a jak ukazují jejich výsledky, prodělávají na jedné jediné trati i 50 milionů korun za rok. Jak to hodnotíte?**

Konkurenční dopravci rádi používají populistická hesla a kroutí s fakty a čísly, jak se jim to hodí. Je to vidět na soutěži o trasu Olomouc – Krnov – Opava – Ostrava. Konkurence získala údaje o naší prokazatelné ztrátě v roce 2010 a úřadům i veřejnosti tvrdila, že bude jezdit levněji. Jenže naše čísla už dva roky na této trati říkají, že jsme dokázali výrazně snížit náklady a jezdíme za nižší ceny, než jaké nabídlí v tendru oni. Stát by na takovém tendru nakonec hodně prodělal.

**Když porovnáme rok 2009, kdy stát a kraje zaplatily za dopravní obslužnost celkem 12,36 miliardy, a rok 2012, kdy ČD inkasovaly 12,372 miliardy, je vidět, že prokazatelná ztráta inflace či ceny energií. Čemu to přispíváte?**

Z uvedených úhrad vyplývá, že navýšení plateb bylo ve zmíněném období od krajů a státu vyšší o 0,1 procenta. Ale kumulovaná inflace dosáhla v letech 2009–2012 téměř 8 procent. Vyjádřeno finančně, České dráhy samy absorbovaly 1,4 miliardy ko-

run, a to mluvíme pouze o sanaci inflačního růstu cen vstupů. K tomu je třeba přičíst další stovky milionů způsobené růstem cen ropy a elektřiny, které bychom museli také absorbovat. Z toho je jasné, že každoročně šetříme na nákladech stovky milionů a dál hledáme úspory, aby byla zajištěna dopravní ob-

## PETR ŽALUDA

Vystudoval Vysoké učení technické v Brně. Absolvoval studijní programy na univerzitě v Utrechtu a Sheffield Business School. Pracoval ve společnosti Stork Demtec na pozici country managera. Mezi lety 1993 a 1996 působil jako branch office manager v Ernst & Young. V roce 1998 se stal generálním ředitelem a předsedou představenstva Winterthur penzijního fondu. V letech 2002–2006 vedl skupinu Winterthur v ČR a na Slovensku. V roce 2007 se stal generálním ředitelem AXA, Country CEO pro ČR a SR. Předsedou představenstva a generálním ředitelem Českých drah je od ledna 2008.

služnost za co nejvýhodnějších podmínek pro objednatele. Přesto každý rok bojujeme o dofinancování skutečných nákladů.

**Možná mají objednatelé dojem, že tak velký dopravce má i jiné zdroje, ze kterých může vlaky dotovat, nemyslíte?**

Dojem možná mají, ale realita je jiná. Dokážeme ještě najít vnitřní úspory a tlačíme i na ceny v soutěžích, to ale nejde donekonečna. Snažíme se také zvyšovat tržby, což se daří. Ani tyto zdroje ovšem nestačí pokrýt růst cen, který ostatně pociťuje každý občan naší země. Musíme prostě najít kompromis mezi rozsahem dopravy, její kvalitou a výší úhrady prokazatelné ztráty. Budeme hledat další úspory, ale současně i zadání takového rozsahu objednávek dopravy, která je při stávajících úhradách plně finančně pokryta.

**Podarí se v následujících letech podobného kompromisu dosáhnout? Vždyť masivně šetří a škrtnají nejenom firmy, ale i obce, města, kraje, státy...**

Jinak to nepůjde. Můžeme mít jen to, na co máme peníze. Každý den vypravujeme 6 800 spojů, z toho téměř všechny si objednaly kraje a stát, plníme dobře funkci národního dopravce. Budeme dál zefektivňovat naše hospodaření. Například vznikem centra sdílených služeb v rámci Skupiny České dráhy. Pokud chceme uspět, musí se na tom podílet každý zaměstnanec. Jen spokojený zákazník se k nám vrátí a dá nám vydělat.

RADEK JOKLÍK

**Pravda, museli jsme i propouštět lidi a škrtnat výdaje. Pokud bychom to ale neudělali, byly by dnes dráhy v daleko složitější situaci.**

## Na Brněnsku jezdí další spoje po 15 minutách

← Pokračování ze strany 1

Do Tišnova se od roku 2004 jezdilo zprvu ve dvacetiminutovém taktu v pracovních dnech, ale pouze v ranní špičce. Tento stav vydržel čtyři roky. V prosinci 2007 se do tohoto ranního taktu vždy po hodině vložily spoje jezdící v trase Kuřim – Brno – Židenice – Brno-Slatina. Tyto vlaky začaly jezdit i odpoledne a na části tišnovské trati tak vznikl odpolední čtvrt hodinový interval. „Další vývoj v letech 2009 až 2010 z větší části opustil zajištění do Slatiny ve prospěch brněnského hlavního nádraží a postupně prodloužil trasy vložených vlaků i do úseku Kuřim – Tišnov a Brno – Hrušovany u Brna. Vznikl tak čtvrt hodinový takt ve špičkách pracovních dní na trase Brno – Tišnov a také podobný, byť nepravidelný odpolední patnáctiminutový interval z Brna do Hrušovan u Brna,“ vysvětluje Alan Butschek z brněnského KČOD.



Nově přidané vlaky z Brna do Blanska si již našly své cestující. FOTO AUTOR

**Přibylo sedm spojů do Blanska**

V pořadí již třetí patnáctiminutový interval se podařilo zavést 9. prosince 2012 na trati Brno hlavní nádraží – Blansko. „Nebyl to vůbec snadný úkol. Musely se totiž zkoordinovat požadavky Jihomoravského kraje a ministerstva dopravy. To vše s omezenými dopravními možnostmi brněnského železničního uzlu včetně přetíženého hlavního nádraží. Oproti minulému jízdnímu řádu nyní nabízíme navíc v ranní špičce cestujícím do Brna tři výchozí vlaky z Rájce-Jestřebí a jeden z Blanska. V odpolední špičce přibyly čtyři páry osobních vlaků z Brna do Blanska a zpět, které jsou navíc bezbariérové,“ informuje ředitel brněnského KČOD Pavel Karšulín.

**Pomáhají i třídlínkové Regionovy**

Na nové spoje ve čtvrt hodinovém intervalu se používají v ranní dopravní špičce soupravy sestavené z osobních vozů

řady Bdmtee vedených elektrickými lokomotivami. Odpolední čtyři páry vlaků jsou z jihomoravské metropole do Blanska zabezpečeny třídlínovými motorovými jednotkami Regionova Trio řady 814.2. Podle prvních údajů si vlaky našly okamžitě své cestující. Navíc do Blanska jede vlak z Brna přímo údolím, zatímco silnice vede komplikovaně okolním členitým terénem.

„Vložené vlaky pomohly takzvané náředit silně vytížené pantografy či soupravy, které již nějaký čas jezdí na trati v půlhodinovém taktu. Předpokládáme, že kratší interval s návazností na autobusové přípoje v Bílovicích nad Svitavou, Adamově a Blansku přiláká k železnici další cestující. Částečně se to projevilo již při zimním sledování frekvence a očekáváme, zda jarní sčítací kampaň přinese další navýšení počtu cestujících,“ upřesňuje ředitel Karšulín.

MARTIN HARÁK

## KRÁTCE

**Bezbariérový park ČD má už 537 vozidel**



V loňském roce České dráhy rozšířily svůj vozidlový park o rekordní počet nových bezbariérových souprav a vozů. Přibylo jich 83 a celkem jich je tak 537 kusů. Moderní bezbariérové vozy vznikají jak přestavbou starších, dosud bariérových vozidel, tak dodávkou úplně nových vozů. V jízdním řádu 2013 přibyly například dvě nové rychlíkové bezbariérové linky. Nejvíce nových bezbariérových vozidel ale bylo zavedeno v regionální dopravě.

**Pohádky o mašinkách s černokněžníkem**



I v březnu a dubnu si můžete zajít na pražské hlavní nádraží na roztomilé loutkové představení Nejlokomotivovatější lokomotiva. V kulturním sále ve 2. patře Fantovy budovy hru uvidíte od 2. do 10. března a od 16. do 23. dubna, a to vždy od 16 hodin. Na objednávku lze zajistit i dopolední představení (od 9 nebo 10 hodin) pro žáky mateřínek a prvního stupně základních škol. Představení, které vychází z Pohádek o mašinkách, je nejhodnější pro děti od 3 do 11 let. Na své si ale přijdou i milovníci modelové železnice, protože ve hře „vystupuje“ i osm vlákových souprav značky Lehmann jezdících po kolejišti a dva (hračkové) vlakmistři. Hlas černokněžníka Zababy namluvil Jiří Lábus. Podrobnosti najdete na [www.prodivadlo.tode.cz](http://www.prodivadlo.tode.cz).

**Tajemství železnic s Mojmírem Krejčířkem**

Od 26. ledna uvádí Česká televize na programu ČT2 každé sobotní dopoledne nový seriál o zajímavých místech naší železniční historie pod názvem Tajemství železnic. Kromě herce Martina Dejgara se na seriálu podílí také Mojmír Krejčířek, autor mnoha publikací o naší drážní historii. Po železničních tragédiích se začalo s filmovou kamerou putovat v rodišti Martina Dejgara na dnes už zaniklém nádraží v Chrastu u Chrudimi. Seriál zahrnuje celkem devět zeměpisných oblastí. Druhé pokračování nazvané Vlakem po Praze připomnělo architekturu pražských nádraží a viaduktů. Třetí díl Vlakem na dno Želivky pojednává o tom, jak železnice ustupovala vodním dílům. Dalšími tématy jsou například projížďka po Osoblažce nebo Jára Cimrman v Kaprounu.

(PešT, hop, mh)

INZERCE

**PRO PŘÍZNIVCE ŽELEZNICE jsme připravili novou kolekci Legendy na kolejkách**

- barevné a černobílé hrnký
- pivní kriegly
- trička pro děti i dospělé
- pohlednice
- přívěsky

Vše s motivy legendárních historických i současných lokomotiv jako Albatros, Papoušek, Šlechtična a řada dalších známých typů.

Navštivte náš e-shop: [www.aeroteam.cz](http://www.aeroteam.cz)

**AEROTEAM**



## MIMOŘÁDNOSTI

## Turnov

10. ledna  
V ranních hodinách v žst. Turnov vykolejila za jízdy osobního vlaku 9564 Regionova 814/914.130 na výhybce číslo 31. Škoda byla předběžně vyčíslena na 105 tisíc korun.

## Nová Role

11. ledna  
Odpoledne v obvodu žst. Nová Role se na přejezdu v km 11,823 střetla dodávka Iveco Daily s osobním vlakem 17108 s motorovou lokomotivou 742.195-1 v čele. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 140 tisíc korun.

## Vysoké Mýto

13. ledna  
Večer při jízdě osobního vlaku 15066 do dopravní D3 Vysoké Mýto vykolejil motorový vůz 810.425-1 a Regionova 814/914.074 na výhybce číslo 1. Škoda byla předběžně vyčíslena na 550 tisíc korun.

## České Budějovice

15. ledna  
V odpoledních hodinách vykolejil v obvodu českobudějovického depa při posunu osobní vůz řady B na výhybce číslo 340. Škoda byla předběžně vyčíslena na 50 tisíc korun.

## Šluknov – Rumburk

17. ledna  
Odpoledne mezi stanicemi Šluknov a Rumburk se na přejezdu v km 4,560 střetl dodávkový automobil Mercedes Benz V220 s osobním vlakem 16013, kterým byla jednotka Desiro 642.323-9. Řidič dodávky byl zraněn. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 450 tisíc korun.

## Nová Role – Chodov

18. ledna  
Odpoledne mezi žst. Nová Role a Chodov se na přejezdu v km 1,919 střetl osobní automobil Škoda Superb s osobním vlakem 27113, kterým byl motorový vůz 810.425-9. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčíslena na 200 tisíc korun.

Loučovice –  
– Lipno nad Vltavou

20. ledna  
V dopoledních hodinách mezi dopravními D3 Loučovice a Lipno nad Vltavou se na přejezdu v km 21,166 střetl osobní automobil Dacia Duster s osobním vlakem 18804, kterým byla Regionova 814/914.073. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčíslena na 50 tisíc korun.

## Ratboř – Bečváry

21. ledna  
V ranních hodinách mezi žst. Ratboř a Bečváry se na přejezdu v km 15,290 střetl osobní automobil Fiat Doblo s osobním vlakem 22202, kterým byla Regionova 814/914.185. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 70 tisíc korun.

Svobodné Heřmanice –  
– Mladecko

22. ledna  
Dopoledne mezi dopravními D3 Svobodné Heřmanice a Mladecko se na přejezdu v km 18,117 střetl osobní automobil Volkswagen Polo s osobním vlakem 23405, kterým byl motorový vůz 809.398-1. Řidič automobilu byl těžce zraněn. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 130 tisíc korun.

Liberec –  
– Mníšek u Liberce

23. ledna  
Odpoledne mezi železničními stanicemi Liberec a Mníšek u Liberce se na přejezdu v km 164,187 střetla dodávka Mercedes 214 KA s osobním vlakem 6366, kterým byla motorová Regionova 814/914.165. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 80 tisíc korun. (Mirko)

# Ze Šumperka vyjíždějí nové vozy pro dálkové spoje

V šumperské společnosti Pars nova doslova před několika dny dokončili první modernizovaný vůz nové řady Bdmpee Českých drah. Celkem zde vznikne 40 vozů této řady určených pro mezistátní dálkové spoje především do Žiliny a Mnichova. Cestující se v nich postupně svezou v průběhu letošního a příštího roku i rychlostí až 160 km/h.



**Z VÝROBY.** Do léta 2014 dostanou České dráhy 40 modernizovaných vozidel nové řady Bdmpee, která právě vzniká v šumberském závodě společnosti Pars nova. FOTO AUTOR (3x)

Na začátku loňského prosince uzavřely České dráhy se společností Pars nova smlouvu na modernizaci 40 osobních vozů řady Bmee na novou řadu Bdmpee. U vozů, které byly vyrobeny na přelomu osmdesátých a devadesátých let, se změnil nejen technické vybavení, ale především interiér. Zakázka za téměř 700 milionů korun má být realizovaná do 32 měsíců od podpisu smlouvy. První vůz nové řady již v Šumperku vznikl a v těchto dnech prochází testováním.

## Úprava pro domácí i zahraniční zákazníky

Cestující určitě ocení novinky, které vozy úpravami získají, ať už se jedná o klimatizaci, moderní přehledný informační a rezervační systém, zásuvky pro notebooky, vakuové toalety nebo držáky na kola. Původní uspořádání s oddělenými oddíly pro cestující se mění na otevřený velkoprostorový oddíl s minimálně 80 místy k sezení. Zásadní změnou prochází i elektrická výzbroj včetně osvětlení, podvozky a brzdový systém. Vozy jsou určeny pro náročný mezinárodní provoz. Především pak pro německé tratě je nainstalována další bezpečnostní magnetická kolejničová brzda a nově je dosazena veškerá elektrická výzbroj včetně osvětlení. První vozy, které budou upraveny na maximální rychlost 160 km/h, se objeví na dálkových spojích Českých drah ještě letos. Vozy by měly být po-

## O řadě Bdmpee

- Cena kontraktu je 695,6 milionu korun bez DPH.
- Předmětem je modernizace 40 vozů původní řady Bmee.
- Zakázka má být hotova do července 2014, prvních 20 vozů do ledna 2014.
- Modernizace zahrnuje především nové podlahy, obložení, okna, osvětlení, toalety, elektrické zásuvky, klimatizaci, brzdy a podvozky a vybudování velkoprostorového uspořádání sedadel.
- Upravené vozy jsou určeny pro mezistátní dálkové spoje především na tratích Praha – Mnichov a Praha – Ostrava – Žilina.

stupně nasazovány z Prahy přes Ostravu do Žiliny a také na mezistátních spojích z Prahy do Mnichova.

„Jsme velmi rádi, že jsme tento tendr vyhráli a uspěli v mezinárodní konkurenci. Takto zajistíme práci lidem v regionu, který je dlouhodobě sužován vysokou nezaměstnaností,“ řekl k zakázce předseda představenstva společnosti Pars nova Tomáš Ignačák. Ve firmě pracuje přibližně 800 lidí, což ji řadí mezi nejvýznamnější zaměstnavatele na

Šumpersku. Prototyp modernizovaného osobního vozu nyní jezdí po zkušebním okruhu ve Velimě. „Naším cílem je uvést první vozy do zkušebního provozu již během jarních měsíců a následně zahájit sériové dodávky. Termín předání prvních dvaceti kusů do ledna 2014 splníme,“ dodává Tomáš Ignačák.

## Končí výroba Systů

Důležitým výrobním, ale především vývojovým projektem šumberských zaměstnanců se stal i řídicí vůz řady 961, přezdívaný Sysel, který navázal na dříve dodávané vozy řady 954. Nový řídicí vůz, který vznikl zcela zásadní přestavbou osobního vozu Bdt, je určen jak pro regionální, tak dálkovou dopravu. Dodávka se již blíží ke konci a poslední z 34 vozů bude Českým drahám předán letos v květnu.

Dalším projektem, blížícím se ke svému závěru, je remotorizace s částečnou modernizací motorových vozů řady 842. V roce 2009 uzavřela společnost Pars nova s Českými drahami smlouvu na modernizaci 37 vozů z první poloviny devadesátých let, které jsou v areálu šumberské firmy postupně rekonstruovány. Jedná se především o remotorizaci, dosazení řídicího systému se zařízením automatické regulace rychlosti a automatického vedení vlaku, ale také například o výměnu zesílených náprav a nových nápravových převodovek. Do vozů

je současně dosazen například nový vakuový systém WC s retenční nádrží či gelové baterie. Nová je také elektrokalibela a širší dveře zavazadlového prostoru. V kabině strojvedoucího je instalována klimatizace a cestující dostali nové čalounění sedadel a audiovizuální informační systém.

## Zaměřeno také na lokomotivy

Modernizací v Pars nově procházejí v současnosti vybrané stejnosměrné elektrické lokomotivy řady 163 na dvousystémové stroje řady 363,5 určené pro společnost ČD Cargo. Navíc v loňském roce uzavřela Pars nova smlouvu na hlavní opravy čtyřiceti elektrických dvousystémových lokomotiv řad 362 a 363 pro České dráhy. Opravy potrvají až do roku 2015. V šumberském závodě procházejí dále opravou motorové vozy řady 854. „Podílíme se s odborníky i na výrobě nových vozidel, a to především dodávkami podvozků pod elektrické jednotky vyráběné v ostravském podniku Škoda Vagonka. Současně je realizována výroba běžných podvozků pro dvoupodlažní jednotky řady 675, které Škoda Vagonka dodává pro Ukrajině železnice,“ uvádí tisková mluvčí Pars nova Michaela Linhartová. MARTIN HARÁK



Další fotografie najdete na stránkách [zeleznicar.cz](http://zeleznicar.cz).

## Vzniká centrum IT služeb pro Skupinu ČD

Společnost ČD - Informační Systémy prošla k 1. lednu 2013 významnými změnami. Stalo se tak kvůli celkové transformaci IT ve Skupině České dráhy. V ČD - IS se tak upravila jak organizační struktura, tak systém průchodu zakázek a nastavil se zcela nový ekonomický model. Cílem změn byla příprava a nastavení společnosti ČD - IS tak, aby bylo možné realizovat další kroky zmíněné transformace, na jejímž konci by měla společnost ČD - IS být jediným poskytovatelem IT služeb ve Skupině České dráhy. Samozřejmostí je splnění podmínek efektivity, kvality a spolehlivosti dodávek.

### Oddělení firmy se nově člení podle produktů a ne území

Došlo k přechodu od lokálního řízení oddělení a skupin. Nově jsou oddělení členěna podle produktů, a to napříč geografickými lokalitami. Nově vznikl Odbor implementace, jehož práce spočívá



Výkonnost oddělení se nově posuzuje dle nákladů. ILLUSTRACI FOTU PIXMAC

v zajišťování konzultační a projektové činnosti. Cílem je metodické řízení implementačních projektů a získání kompetencí k odborným konzultacím se zákazníky v rámci Skupiny ČD. Další cíl leží v zefektivnění dodávek na implementačních projektech. Naopak byl zrušen Odbor SAP, jehož zaměstnanci přešli podle náplně práce do Odboru implementace, do nově vzniklého vývojového oddělení SAP Odboru analýzy a vývoje nebo do Odboru provoz. Dále bylo vytvořeno oddělení skupinové IT, které by mělo zajišťovat jednotný koncept strategického rozvoje IT tak, aby došlo k využití synergetického efektu Skupiny ČD.

### Hlavním ukazatelem je minimalizace nákladů

Ve společnosti byl také nastaven nový ekonomický model tak, že hlavním ukazatelem již nadále nebude výše tržeb. ČD - IS se stává nákladově řízenou společ-

ností a ukazateli výkonnosti budou minimalizace nákladů, kvalita dodávek a efektivita poskytovaných služeb. Došlo tedy k významným změnám ve stanovení klíčových ukazatelů výkonnosti jak pro celou společnost, tak i pro jednotlivé odbory, oddělení a zaměstnance.

Poslední velkou novinkou je změna řízení zakázek tak, aby byla finanční a kvalitativní stránka poskytovaných služeb snadno vykazatelná a sledovatelná v rámci celé Skupiny ČD. Dalšími úpravami projde společnost ČD - IS, stejně jako celé IT ve Skupině ČD, během letošního roku. Finálním výsledkem by mělo být na jedné straně středisko centrálně poskytovaných IT služeb, na druhé straně spokojený zákazník v rámci Skupiny ČD. JAKUB SVOBODA



V Brně-Maloměřicích, jedné z rozhodujících vlakových stanic společnosti ČD Cargo, ale také v Havlíčkově Brodě, prošla v poslední době významnou úpravou pracoviště posunovačů. Na jižní Moravě i na Vysočině dostali zaměstnanci k dispozici kultivované pracovní prostředí v objektech vedoucích posunů první zálohy, odkud se řídí veškeré posunovací práce.

Jak v Brně-Maloměřicích, tak ve stanicích Havlíčkův Brod se stanoviště posunovačů nacházejí uprostřed kolejiště. Vzhledem k tomu, že k nim nevede jiný přístup než přes koleje, zůstávají poněkud ukrytá zrakům cestujících i ostatních železničních zaměstnanců. A tak možná leckdo ani netuší, že se v malých, nyní nově rekonstruovaných domcích nacházejí důležitá pracoviště vybavená počítačovou technikou, odkud se řídí posun po tamních seřadovacích nádražích.

**Za tři týdny rekonstrukce se posunuli o několik desetiletí**

„V rámci zlepšování pracovních podmínek pro zaměstnance se nám podařilo společně s Odborem investic a majetkových účastí ČD Cargo pro naše posunovače zmodernizovat a zkultivovat obě pracoviště. V Havlíčkově Brodě jsme mohli navázat na částečnou modernizaci, která se uskutečnila před šesti lety, maloměřické stanoviště v Brně ale prošlo komplexní ozdravnou kúrou,“ vysvětluje odborný ekonom brněnské Provozní jednotky ČD Cargo Marek Šustáček.

**Měsíčně ušetříme na těchto stanovištích až třicet procent nákladů za elektrický proud, což je velmi významná položka.**

Ekonom k tomu dodává, že obě stanoviště posunovačů se během třítydenní rekonstrukce fakticky přenesla z hlubokých padesátých let minulého století, kdy byla postavena, do druhého desetiletí 21. století. „Oba objekty jsme nechali opravit podle současných stavebních trendů, vybavili je i nejmodernějším způsobem vytápění a nechali je zateplit. Vzhledem k tomu, že jsou obě stanoviště – jak na Vysočině, tak na jižní Moravě – nechráněná a takřka utopená v okolních kolejích, měli jsme každou zimu vysoké účty za elektrickou energii. Vysvětlíme je nasnadě: v objektech se topilo přímotopnými elektrickými tělesy, která byla zapnuta takřka celou zimu, obzvláště pak na Vysočině, kde panují drsnější podmínky. Spotřeba proudu pak byla doslova omračující,“ říká Marek Šustáček.

**Místo elektrických kamínků topí stropními infrapanely**

Vzhledem k tomu, že do „ranžírů“ s bezpečným kolejí není možné zavést bezpečným způsobem přívod plynu, jsou



**PRO ZAMĚSTNANCE.** Do malých domků posunovačů vedou cesty jen přes koleje. I proto do nich obvykle nelze zavést bezpečným způsobem plyn. FOTO AUTOR (3x)

# Uprostřed kolejiště mají posunovači moderní zázemí



**DŘÍVE.** Objekt v Maloměřicích byl postaven v 50. letech minulého století. Podle toho i vypadal. FOTO MAREK ŠUSTÁČEK (2x)



**2013.** Interiéru i exteriéru pracoviště posunovačů ČD Cargo prošly v minulých měsících radikální proměnou.



A aby byl výčet úprav pokud možno úplný, je dobré zmínit, že v brněnských Maloměřicích jsou kompletně vyměněna všechna okna. Celý interiér prošel úpravou s využitím sádkokartonových desek. Zásadní změny doznala i elektrická instalace. Na Vysočině se nemusely dělat úpravy v takovém rozsahu, neboť se stanoviště z větší části nechalo opravit před šestnácti lety. V obvodu stanice Havlíčkův Brod se proto vyměnila pouze elektrická instalace a domek posunovačů se kompletně zateplil.

**Důstojný pracovní prostor při dvanáctihodinové směně**

„Naši zaměstnanci jsou s novým pracovním prostředím samozřejmě velmi spokojeni. Jejich pracovní podmínky se tak rapidně zlepšily, že o tom není žádná diskuze. Navíc ještě počítáme s tím, že maloměřické stanoviště dovybavíme v brzké době odpovídajícím kancelářským nábytkem,“ doplňuje vedoucí Provozního pracoviště ČD Cargo Brno-Maloměřice Pavel Sychra. Říká, že jde o velmi exponované místo, kde se pracuje nepřetržitě ve dvanáctihodinových směnách, proto si lidé zaslouží příjemné prostředí.

„Mimo vedoucího posunu jsou všichni naši zaměstnanci většinu času v terénu, takže být na chvílky odpočinek potřebují trochu kulturní zázemí. Těch chvilček ale opravdu není moc, protože v rámci redukce zaměstnanců pracuje na posunové službě třetina z bývalého počtu posunovačů. Nicméně jsem jednoznačně přesvědčen, že pěkné prostředí ovlivňuje jak psychiku, tak pochopitelně i pracovní výkon každého zaměstnance,“ dodává vedoucí Pavel Sychra.

MARTIN HARÁK

zaměstnanci odkázáni i po modernizaci na elektrické topení. V Brně-Maloměřicích byly na stanovišti posunovačů zabudovány stropní topné infrapanely nejmodernějšího typu, které vyhřívají

místnost šířením infračervených vln a jejich odrazem od předmětů v místnosti. Podle brněnského vedení tím došlo již za prvního měsíce provozu k radikálnímu snížení účtů za elektrickou

energii. „Měsíčně ušetříme na těchto stanovištích až třicet procent nákladů za elektrický proud, což je velmi významná položka,“ potvrzuje ekonom ČD Cargo Marek Šustáček.



## V České Třebové funguje kontejnerové překladiště

Letos v lednu bylo do zkušebního provozu uvedeno zbrusu nové kontejnerové překladiště v České Třebové v sousedství tamního seřadovacího nádraží. Terminál je majetkem společnosti Metrans, zatímco společnost ČD Cargo pak na základě obchodní smlouvy zajišťuje komplexní odbavení vlakových souprav včetně návozu a odvozu nákladních vlaků pomocí svých lokomotiv. Nový kombinovaný terminál se třemi mohutnými jeřábovými dráhami, který slouží především železniční kontejnerové dopravě, ale částečně i silniční kamionové dopravě, je umístěn doslova ve středu České republiky.

**Ostrý zkušební provoz**

„Terminál doplnil naše stávající překladiště v Praze, Zlíně, Ostravě a Dunajském Středě na Slovensku,“ říká provozní šéf terminálu Česká Třebová Tomáš Klímek ze společnosti Metrans. „Takzvaný před-



Překladiště patří společnosti Metrans, odbavení zajišťuje ČD Cargo. FOTO AUTOR

zkušební provoz jsme si vyzkoušeli s kolegy z ČD Cargo v prosinci a začátkem letošního roku jsme již najeli na ostrý zkušební provoz, který plánujeme do června. V začátcích jsme si museli pochopitelně secvíčit různé úkony. Naši jeřábníci se učili perfektně ovládat nejen nové portálové jeřáby, ale i samotnou manipulaci s kontejnery, a také jsme kompletně prověřili funkčnost a možnosti moderního zabezpečovacího zařízení,“ dodává provozní šéf terminálu Tomáš Klímek.

**Prakticky všechny nákladní vlaky odbaví ČD Cargo**

Jiří Držmíšek z českotřebovské Provozní jednotky ČD Cargo říká, že poslední loňský měsíc využili hlavně strojvedoucí a posunovači k poznání příjezdové tratě a kolejiště v nově vybudovaném terminálu. ČD Cargo zabezpečuje kompletní obsluhu a odbavení všech kontejnerových

vlaků přijíždějících na terminál. Na českotřebovském vjezdovém nádraží strojvedoucí po příjezdu vlaku soupravou cestou posunu doveze po nově vybudované trati do přísně střeženého a oploceného areálu nového průjezdního překladiště. Tam se vlaku ujme posunovač, který vozy rozvěsí, a po překládce kontejnerů i tranzitér, který zkontroluje po přepravní stránce nejen vlastní vlak, ale i vlakovou dokumentaci, a provede odbavení pro odjezd soupravy do nové cílové stanice.

„Součástí této práce je i technická prohlídka a po nástupu nové lokomotivy i zkouška brzd, kterou provádí náš vozmistr,“ vysvětluje Jiří Držmíšek ze společnosti ČD Cargo. „Jednoduše se to dá shrnout, že vše, co se děje na kolejích, je v naší kompetenci. Kompletně tedy obsluhujeme všech šestnáct vlakových souprav, které na terminál dojedou během dvaceti čtyř hodin.“

**Nakládání pomocí GPS**

Podle Tomáše Klímka se v areálu nacházejí nejmodernější portálové jeřáby od německé firmy Künz, které byly vyvinuty ve spolupráci právě s českým Metransem. Pomocí GPS systému je jeřábník přesně naváděn na každý kontejner na určené koleji. Některé kontejnery jsou překládány na silniční kamiony, které rozvázejí zásilky převážně po blízkém okolí ke koncovému zákazníkovi, zpravidla tam, kam nevede dráha, či do míst, kam nezajíždějí nákladní vlaky. „Základ naší činnosti je ale v přepravách po železnici, která je neekologičtější druhem dopravy. I díky tomu jsme mohli postavit terminál z části peněz poskytnutých Evropskou unií,“ dodává Tomáš Klímek.

MARTIN HARÁK





# Dostupné pouze v tištěné podobě

## Evropa pod měděnou pavučinou

### aneb souboj střídavého a stejnosměrného proudu

Již na konci předminulého století nadchly výkony prvních elektrických vozidel na zkušebních tratích světa. Realizace čisté železnice bez kouře a sazí se zdála být na dosah ruky, jenže konkrétní technické řešení se stalo jablkem sváru politických, mocenských i technických kruhů. Evropa okupovaná elektrickými vlaky se rozdělila na stejnosměrnou a střídavou, navíc v několika mutacích. Pestrou směsí systémů se v Evropě vedle Francie vyznačovalo zejména Československo.

**O**teřlivému evropskému je to jed- no. Bude pokračovat v tradičním střídavém proudu, nebo se nakloní? Že- leznice bez kouře a sazí se zdála být na dosah ruky, jenže konkrétní technické řešení se stalo jablkem sváru politických, mocenských i technických kruhů. Evropa okupovaná elektrickými vlaky se rozdělila na stejnosměrnou a střídavou, navíc v několika mutacích. Pestrou směsí systémů se v Evropě vedle Francie vyznačovalo zejména Československo.

**Střídání proudů přelom** a **Ukrajinský vývoj** Přelomový vývoj v železnižní dopravě nastal v roce 1900, kdy se začala realizovat výstavba železnice z Moskvy do Kyjeva. Vzhledem k velkému množství přepravovaného zboží bylo rozhodnuto o použití stejnosměrného proudu. Tento systém se vzhledem k nízké ztrátě při vedení proudů podzemními kabely ukázal jako výhodnější než střídavý proud.

| VÝHODY A NEVÝHODY SOUSTAV | Střídavý proud   | Stejnoseměrný proud  |
|---------------------------|--|--|
| <b>Plusy</b>              | 1. Jednoduchá konstrukce<br>2. Vysoká rychlost<br>3. Vysoká kapacita | 1. Vysoká kapacita<br>2. Vysoká rychlost<br>3. Vysoká kapacita |
| <b>Mínusy</b>             | 1. Vysoké ztráty<br>2. Vysoké ztráty<br>3. Vysoké ztráty             | 1. Vysoké ztráty<br>2. Vysoké ztráty<br>3. Vysoké ztráty       |

**Evropská síťová soustava** Evropská síťová soustava je tvořena soustavou stejnosměrných proudů. Tato soustava je charakteristická vysokou kapacitou a vysokou rychlostí. Vzhledem k nízké ztrátě při vedení proudů podzemními kabely ukázal jako výhodnější než střídavý proud.



**Šířka umykadla podle infrastruktury - příklady zemi**

|          |          |          |          |
|----------|----------|----------|----------|
| 1 450 mm | 1 500 mm | 1 550 mm | 2 050 mm |
|----------|----------|----------|----------|



**V roce 1945 jsme se přiklonili k stejnosměrnému proudu**

Československo se rozhodlo pro stejnosměrný proud, což bylo v souladu s evropským trendem. Tento systém umožnil výstavbu nových tratí a zvýšil kapacitu existujících.

**Střídavá trakce potvrdila v běžném provozu své hlavní výhody výkon a jednoduchost. To se ale netýkalo střídaných tokoměrů.**

Střídavá trakce má výhody výkonu a jednoduchosti, ale střídané tokoměry jsou složitější a dražší. Tyto problémy byly řešeny vývojem nových technologií.



**Evropská síťová soustava** Evropská síťová soustava je tvořena soustavou stejnosměrných proudů. Tato soustava je charakteristická vysokou kapacitou a vysokou rychlostí.

**Výšle náklady na vozidla** Výšle náklady na vozidla jsou vysoké, zejména kvůli složitosti a vysokým nákladům na materiál. Tyto náklady jsou však odůvodněny vysokou rychlostí a kapacitou.

**Československo se přiklonilo k stejnosměrnému proudu** Československo se rozhodlo pro stejnosměrný proud, což bylo v souladu s evropským trendem. Tento systém umožnil výstavbu nových tratí a zvýšil kapacitu existujících.



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





**DOHODA.** Na mezistátní spoje mezi Prahou a Varšavou jsou nasazovány i polské lokomotivy – kromě Taurusů také stroje řady EP09.

FOTO AUTOR (2x)

Lokomotivní řada EU44, čili Husar nebo Taurus, je právem chloubou dálkového osobního dopravce v Polsku – PKP Intercity. Jako takový byl i kvůli svému výkonu určen vzájemnou česko-polskou dohodou pro dopravu reprezentativního spoje EC 110 Praha z Varšavy do Prahy. Tento vlak patří k nejrychlejším mezistátním spojům u nás a mezi Prahou a Ostravou dosahuje průměrné rychlosti 113 km/h, v celé trase z Prahy až do Varšavy pak asi 99 km/h.

„Poláci vlastní deset Husarů, ze kterých ale potřebují sedm na turnusovou službu na trasách z Varšavy, respektive Gdyně přes Poznaň do Berlína. Ze zbývajících tří strojů jsou dva záložní a jeden je počítán na trasu do Prahy. V případě mimořádné situace nebo poruchy vyčleněného stroje jeho výkon převzme lokomotiva řady EP09. Ono to má nakonec svou logiku, protože épěčka nejsou uzpůsobena pro provoz na německém trakčním napětí 15 kV, ale pouze na stejnosměrné trakci 3 kV,“ vysvětluje důvody občasných změn v řazení přednosta bohumínské Provozní jednotky DKV Olomouc Jan Podstawka.

#### Půlhodinový pobyt v Bohumíně

Oba zmiňované polské stroje jsou sice uzpůsobeny na rychlost 160 km/h, ale trasu Varšava – Praha by mohly ujet ještě rychleji. V současné době totiž některé ze spojů stojí zbytečně téměř půl hodiny v Bohumíně. „Je nám líto, že polská strana pozdě zareagovala na návrhy vzájemného nasazování hnacích vozidel v česko-polském mezistátním provozu. Při současné vozbě, kdy náš strojvedoucí veze vlak již z polských Katovic, by v Bohumíně stačil jen dvou- až třímínutový pobyt. Místo toho vlak čeká na čas, který byl plánován na střídání strojvedoucích a technickou prohlídku vlaku. Polská strana ale na příští jízdní řád slíbila nápravu,“ říká přednosta.

## Polská výpomoc u nejrychlejšího EuroCity

Na našich kolejích se setkáváme nejen s Taurusy ÖBB, ale nově i se stejnými stroji polského dopravce PKP Intercity. Ty jsou předurčeny pro vedení nejrychlejšího vlaku EuroCity 110 Praha, který má v některých úsecích téměř shodné jízdní doby jako Pendolino. Husarů, jak se polským Taurusům říká, má však polský dopravce málo, a tak je někdy nahrazují stroje EP09.



**PARTNERSTVÍ.** V čele spoje EC 110 Praha můžete vidět i Taurusy (Husary) polského dopravce PKP Intercity.

### Nasazení řady EU 44 PKP Intercity u ČD

**EC 110**

Warszawa Wschodnia – Bohumín (odj. 13.15) – Praha hl. n. (přij. 16.45)

**Ex 543**

Praha hl. n. (odj. 18.09) – Bohumín (přij. 22.10) – jezdí pouze v sobotu

**Ex 541**

Praha hl. n. (odj. 20.16) – Bohumín (0.10) – jezdí v pondělí až pátek a neděli

**R 406**

Bohumín (odj. 2.48) – Warszawa Wschodnia

#### Jaká lokomotiva přijede?

Další obtíží je skutečnost, že čeští dispečeri do poslední chvíle nevědí, jaká lokomotiva z Polska přijede. „Polská strana přestala z neznámých důvodů předhlašovat nepravděpodobnosti v nasazování lokomotiv. Pro vozbu po českém území jsou totiž uzpůsobeny jen některé partnerské stroje, takže v případě zařazení jiného vozidla je za ně nutné hledat adekvátní náhradu pro dopravu příslušného vlaku v úseku Petrovice u Karviné – Bohumín, kde pak dochází k přepřahu vlaku za lokomotivu Českých drah. Většinou se tato situace vyřeší vysláním české lokomotivy třeba i pomalejší řady do Petrovic u Karviné, ale je dobré, abychom byli na tuto situaci včas připraveni,“ stýská si vedoucí provozního oddělení Provozní jednotky Bohumín Pavel Kaláč.

I tady se ale blýská na lepší časy. Sledování konkrétního nasazení polských vozidel na výkonech do Česka by pomohla on-line aplikace, kterou budou vyplňovat dispečeri PKP Intercity před odjezdem vlaku z Varšavy směrem do Prahy. Tabulka je nyní zkušebně zavěšena na jednom internetovém vyhledávači a přístup k ní budou mít přesně určení zaměstnanci se svým přístupovým kódem a heslem. „Tato webová aplikace bude sloužit i potřebám kolegů ze společnosti PKP Intercity, kteří předběžně přislíbili její on-line aktualizaci,“ dodává Pavel Kaláč.

#### Kdyz exotika, dnes každodenní záležitost

Všechny polské lokomotivy, které zajíždějí do českého vnitrozemí, musí být vybaveny naší radiostanicí, vlakovým zabezpečovačem Mirel a elektronickým rychloměrem. Oprávnění k vozbě do České republiky má všech deset již zmíněných Husarů, které jsou vlastně shodné s lokomotivami Taurus řady 1216 Rakouských spolkových drah, které jezdí na ramenu Vídeň – Brno – Praha. Jediný rozdíl je v tom, že polské stroje jsou navíc vybaveny polským vlakovým zabezpečovačem SHP+CA.

„Pro českou infrastrukturu dopravce PKP Intercity ještě přizpůsobil sedm lokomotiv řady EU07, které do českého vnitrozemí zajíždějí již několik let. Ty jsou ale určené jen do maximální rychlosti 120 km/h a používají se na jiné vlaky než EuroCity nebo expresy. Z nich pak ještě dvě mohou jezdit od státní hranice pouze do Bohumína. Aby byl výčet úplný, nelze nezmínit deset modernizovaných lokomotiv řady EP09, které pocházejí z dvacetikusové rekonstruované série společnosti PKP Intercity. Šest strojů je již schváleno pro provoz po našem území, zbývajících čtyři by měly být připraveny maximálně do letošního dubna. Právě tyto stroje tvoří zálohu za chybějící Husary a lze se s nimi tedy běžně setkat na vlacích EC 110 a Ex 543, resp. Ex 541 mezi Bohumínem a Prahou,“ doplňuje Jan Podstawka. Pro tuzemského železničného fanouška je tudíž zajímavé, že díky spolupráci dopravců a podobnosti české a polské infrastruktury tyto dříve exotické lokomotivy na českých kolejích takřka zdomácněly.

MARTIN HARÁK

## RSM Hradec Králové: Osvětlení veřejných prostor

Při realizaci úspěšnějších systémů osvětlení je v dnešní době možno vybírat z několika systémů. Vždy ovšem záleží na konkrétní lokalitě a technických a finančních možnostech. Nejnovější technologií jsou svítidla osazená zdroji LED (Light Emitting Diode), která nyní nabízejí široké spektrum použití od malých, víceméně designových zdrojů světla až po reflektory o příkonu řádově stovky wattů.

#### LED: s vysokou cenou pomáhají soukromé firmy

Výhodou těchto zdrojů je jejich vysoká účinnost, možnost plynulé regulace intenzity osvětlení a deklarovaná dlouhá životnost. Nevýhodou svítidel LED zase spočívá v jejich prozatím vysoké ceně, která brání většímu rozšíření této technologie. Existuje však způsob, jak tuto nevýhodu „změkčit“: využít nabídku některých firem na financování výměny

osvětlení ze svých zdrojů a splácet vynaloženou částku až postupně, a to z peněz získaných úsporami vzniklými právě využitím technologie LED osvětlení. Další překážkou pro použití této technologie však mohou být požadavky památkových úřadů, případně architektů, na nepřímé osvětlení. Jako problematické se ukázaly i vysoké stropy v některých výpravních budovách Českých drah – ty nejsou také vhodné pro LED technologii.

Druhou možností, využívanou hlavně při rekonstrukci stávajících osvětlovacích soustav, je výměna starých zářivkových světel za nová tělesa s trubnicemi s vyšší účinností, popřípadě osazení nových trubnic pomocí adaptérů do původních těles. Výhodou tohoto řešení jsou jeho nízké pořizovací náklady při zachování účinnosti srovnatelné s technologií LED.

Pro osvětlení prostor s vysokými stropy, popřípadě při požadavku nepřímého osvětlení vysokých stěn, je zatím



**ZÁŘÍME.** V rámci hospodaření s nádražními budovami musíme myslet na zajištění dostatečného osvětlení s co nejnižšími náklady.

FOTO RSM HRADEC KRÁLOVÉ

PETR BEDLIVÝ

nejvýhodnější variantou použití moderních výbojkových reflektorů, případně s možností zvýšení jejich účinnosti zařízením snižujícím napájecí napětí po nastartování a zahřátí výbojek.

#### Úspory díky distribuční sazbě

Nezamedbatelnou možností snížení plateb za elektrickou energii osvětlení veřejných přístupných prostor je zařazení těchto odběrů do výhodné distribuční sazby C62 určené právě pro veřejné osvětlení. Samozřejmě je spolupráce s provozovateli těchto prostor pro správné určení časového nebo prostorového určení zapnutí osvětlení. Odborní pracovníci RSM Hradec Králové v souladu s Energetickou koncepcí Českých drah pravidelně sledují jak technický, tak cenový vývoj v oblasti osvětlovací techniky a navrhují co možná nejekonomičtější osvětlovací soustavy v nádražních budovách.



# V ostrovním království vypukla elektrifikační horečka

Kolébku železnice – Velkou Británií – čeká po dvaceti letech elektrifikační boom. Během několika let má elektrická trakce ovládnout nejen hlavní trať v západní části země z Londýna do Bristolu, ale i další lokality. Náklady blížící se 10 miliardám liber se přitom mají vrátit nejen formou úspory za drahou naftu, ale i v podobě zvýšeného jízdného od cestujících.

Ve Velké Británii je nyní elektrifikováno necelých čtyřicet procent železničních tratí. Téměř dvě třetiny elektrifikovaných tratí je ale provozovaných na napětí 660 nebo 750 V a energie je distribuována pomocí boční kolejniče. Tento systém je ale vhodný spíše pro lehké osobní vlaky a limitovaný rychlostmi kolem 100 mil za hodinu. Vhodnější střídavý systém 25 kV/50 Hz je proto instalován na významnějších tazích, kterých je však elektrifikováno poměrně málo. Od roku 2016 má být ale zatrolejována dráha Great Western Main Line z Londýna do Bristolu a v následujícím roce pak její pokračování do Cardiffu a Swansea. Elektrické vlaky tady sice jezdí od roku 1994, ale pouze na 19 kilometrech z londýnského nádraží Paddington na letiště Heathrow, kde jsou provozovány letištní vlakové expresy.

## Poprvé ve Walesu

Trať Paddington – Bristol Temple Meads přes stanice Didcot Parkway, Swindon a Bath má délku 190 kilometrů. V Bristolu, kde je nejvyužívanější stanicí průjezdné nádraží Temple Meads, jsou již připravovány na to, že vlaky z Londýna budou po elektrifikaci končit na starém hlavovém nádraží, v památkově chráněné nádražní budově z roku 1840 od stavitele Brunela. Jde o nejstarší hlavové nádraží na světě, které od roku 1965 není používáno, kolejiště je sneseno a plocha slouží jako parkoviště.

Elektricky se nebude jezdit jen po Great Western Main Line, ale i po některých z ní odbočujících tratích. Jde například o 27 kilometrů dlouhou trať Reading – Newbury nebo Cherwell Valley Line v úseku Didcot Parkway – Oxford. Elektrické vlaky by se měly objevit i na South Wales Main Line, konkrétně na trati z Wootton Bassett do Swansea. Pod proudem se plánují i tratě v okolí Cardiffu, které se napojují na trasy South Wales Main Line. Pro Wales, který nemá podobně jako Albánie nebo Moldávie prozatím žádné elektrifikované železniční tratě, to bude bezesporu velká událost.

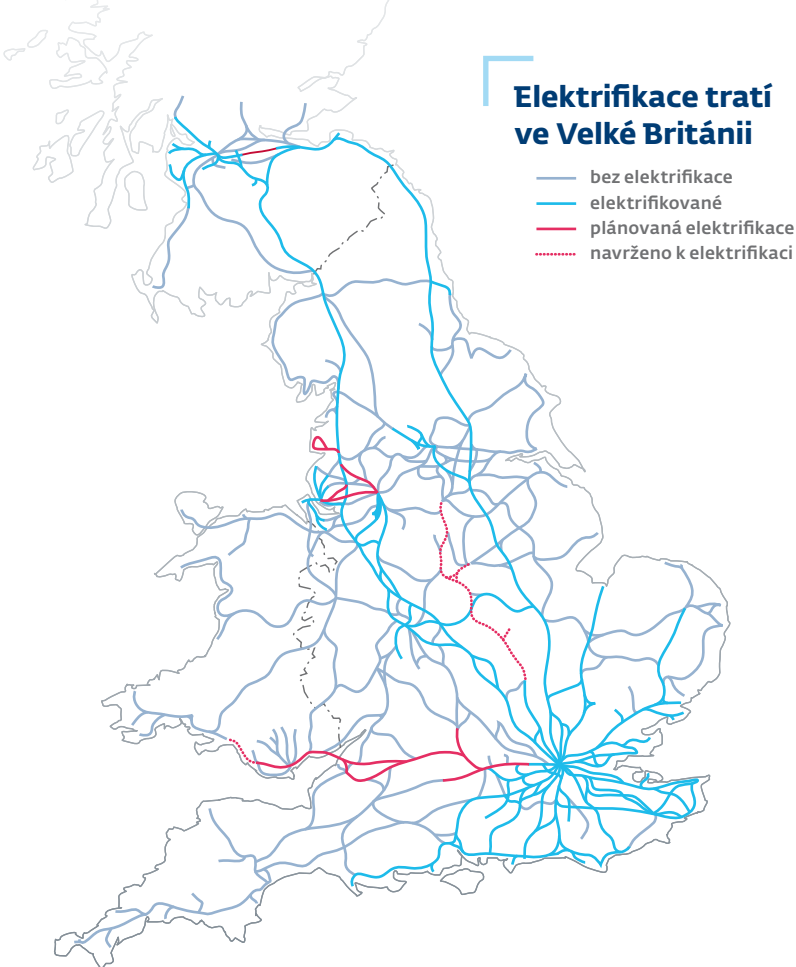
## Za noc troleje na 1,6 km tratě

S elektrifikací je spojeno i vybavení tratí novým zabezpečovacím zařízením, ale i nákupem kolejových vozidel. Na trati by měly jezdit nové jednotky s označením Super Express od firmy Hitachi. Tyto vlaky, dosahující maximální rychlosti 225 km/h, by měly být vybaveny evropským zabezpečovacím systémem ETCS Level 2. Pro elektrizační práce objednal provozovatel britské železniční infrastruktury, společnost Network Rail, u německého výrobce Windhoff speciální stavební vlak s 23 vozy, jehož cena by měla být 35 milionů liber. Čtyři zaměstnanců speciálního vlaku by měly vždy za jednu noc kompletně zatrolejovat 1,6 kilometru tratě, která před tím bude pochopitelně stavebně připravena. Stavební práce na Great Western Main Line by měly začít ještě v tomto roce. Celkové ná-



**PROMĚNA.** Britská železnice prochází rozsáhlou elektrifikační vlnou, která zasáhne hlavně Anglii.

FOTO RUDOLF TYLLER



klady na modernizaci, ve kterých bude započítána elektrifikace, zabezpečovací zařízení, ale i kolejová vozidla, by měly činit 5 miliard liber.

## Na severu Anglie již finišují

Britská vláda loni v létě dodatečně schválila částku 4,2 miliardy liber na další modernizaci železničních tratí, která je určena pro léta 2014 až 2019. Nově budou elektrifikovány například tratě Basingstoke – Reading, Oxford – Leamington – Coventry nebo Oxford – Bedford a další. Na severu země již elektrizační práce probíhají a v následujících letech by měly být postupně dokončeny. Jedná se o tratě Manchester – Newton-le-Willows (dokončení se plánuje letos), Manchester – Liverpool a Huyton – Wigan (plán na rok 2014) a Manchester – Preston – Blackpool (plán na rok 2016). K tomu ještě patří nové elektrizační projekty Crossrail a Thameslink v londýnské oblasti pro rok 2018.

Všechny nově elektrifikované tratě budou fungovat na střídavý proud o napětí 25 kV/50 Hz. Odborníci tvrdí, že se jedná o zásadní rekonstrukci železniční infrastruktury, která nemá za poslední desetiletí ve Velké Británii období. Financování je rozděleno tak, že část peněz na stavby se použije z dražšího jízdného, o němž bylo rozhodnuto již v roce 2010, a další část prostředků poplyne z ušetřených provozních nákladů na elektrifikovaných tratích nyní poježděných motorovou trakcí.

STANISLAV HÁJEK

# Švýcarské Cargo prochází redukční dietou

Nenjen domácí nákladní dopravce hledá úspory a zvažuje, kam se bude ubírat přeprava jednotlivých zásilek. Tuto otázku řeší i společnost SBB Cargo, která od počátku platnosti jízdního řádu 2013 začala uvádět do praxe plánovaný restrukturalizační program v oblasti přepravy vozových zásilek.

## Méně stanic, méně typů vozidel

Společnost přestala dodávat zásilky do 126 stanic. Přestože se jednalo o malé množství jednotek, má to pro některé zákazníky neblahé následky. Jako příklad lze uvést firmu Landi ve stanicí Illnau v blízkosti Curychu, která ročně manipuluje zhruba 130 vozů. Společnost nestačila svoji logistiku včas přeorientovat na dopravu po silnici, a proto musela nákladní divize švýcarských spolkových drah SBB Cargo svůj záměr u tohoto zákazníka o rok odložit a sta-



Úspory má přinést i koncentrace trakčních vozidel. FOTO MARTIN HARÁK

nici Illnau bude zatím i nadále v rozporu s původním plánem obsluhovat. Redukce přepravy vozových zásilek postihla i firmu Holcim, která v několika stanicích v okolí Curychu přečerpávala cement ze železničních do silničních cisteren.

Snížení nákladů si dopravce také slibuje od koncentrace trakčních vozidel pro řadičské práce, která využije také k obsluze míst v okolí seřadovacích nádraží. V této souvislosti SBB Cargo plánuje, že výhledově bude používat pouze tři typy trakčních vozidel. Konkrétně jde o těžkou motorovou lokomotivu Am 843, malou elektrickou posunovací lokomotivu řady Eem 923, doplněné malými diesellovými stroji Tm 232.

## Stěhování centrály do levnějšího nájmu

Finance chce SBB Cargo rovněž spořit tím, že od podzimu 2014 přeloží své hlavní sídlo z Basileje do Oltenu, který se nachází ve střední části Švýcarska. Centrála společnosti SBB Cargo je totiž zatím v dost vysokém nájmu. Jiné místo, které by nebylo tak drahé, se pro 500 zaměstnanců ústředí v Basileji nepodařilo najít, a tak dojde ke stěhování do zmíně-

ného Oltenu. Právě tam se našlo vyhovující místo v nové budově nedaleko nádraží za mnohem příznivějších cenových podmínek. Firma tak uspoří ročně až milion švýcarských franků (asi 20 milionů korun).

SBB Cargo si však v rámci redukce počtu pracovníků ústředí pronajme v Oltenu menší kancelářskou plochu než v Basileji. Lehce pikantní na celém stěhování je to, že částečným vlastníkem budovy, kde dnes v Basileji SBB Cargo sídlí, je dceřiná společnost Švýcarských spolkových drah SBB Division Immobilien. Vzhledem k přestěhování centrály z Basileje do Oltenu ale bude muset značná část zaměstnanců dojíždět. Týká se to především velkého množství lidí, kteří dříve pracovali v zákaznických centrech v Bernu a Fribourgu. Nová centrála tak bude výhrou pouze pro pár zaměstnanců, kteří bydlí v nedalekém okolí.

STANISLAV HÁJEK

## KRÁTCE

### ITÁLIE

#### Finanční podpora EU na stavbu tunelů

Evropská unie poskytne finanční podporu ve výši 10 milionů eur dvěma klíčovými infrastrukturními železničními projektům v severní Itálii. Projekty přispějí k realizaci trasy z francouzského Lyonu na ukrajinskou hranici. První získá podporu 5 milionů eur, přičemž částka je určena zejména na technické vybavení milánského kontrolního centra pro trasu Turín – Milán – Verona – Padov. Druhý italský projekt, kterému případně zbývají 5 milionů eur, zahrnuje výstavbu dvou tunelů na zmíněné trase.

### FRANCIE

#### Boj o prosazení holdingu v další fázi

Francouzská vláda zveřejnila plán na sloučení společnosti SNCF (dopravce) a RFF (správce infrastruktury) tak, aby společně tvořily holding a současně vyhověly legislativě EU. Podle ministerstva dopravy je současná struktura nefunkční a dluh železniční společnosti narůstá. Podle jeho výkladu má být správa infrastruktury posílena o údržbu vozidlového parku. Současně mají být zavedena jasná pravidla, podle kterých bude možné určit priority pro jednotlivé druhy dopravy. V plánu je také zřízení kontrolního výboru, který bude řešit případné spory.

### ŠPANĚLSKO

#### První vysokorychlostní trať vede přes hranice

Na začátku ledna oslavilo Španělsko dokončení první vysokorychlostní linky spojující Pyrenejský poloostrov s ostatními evropskými zeměmi. Projekt v hodnotě 3,7 miliardy eur pokrývá kromě jiného výstavbu 30 tunelů a vybavení systémem ERTMS. Vybudování linka Madrid – Barcelona – Figueres bylo z velké části dotováno z fondů Evropské unie, ze kterých přišlo 3,44 miliardy eur.

### RAKOUSKO

#### Objednávka na stovku elektrických jednotek

Dozorčí rada Rakouských spolkových drah vydala souhlas týkající se firemní objednávky na 100 elektrických vícedílných jednotek Siemens Desiro ML. Kontrakt má hodnotu 550 milionů eur. Třívozové jednotky pro rychlost 160 km/h mají být dodány do konce roku 2015. Objednávka zahrnuje 30 jednotek pro hustý provoz sítě S-Bahnu ve Vídni. Jednotka bude mít 244 míst k sezení a pro rychlý výstup je opatřena šesti dveřmi na každé straně. Další 70 jednotek bude představovat regionální verzi s 259 sedadly a čtyřmi dveřmi po každé straně, přičemž 35 bude použito v Dolním Rakousku, 18 ve Štýrsku a 17 v Horním Rakousku.

### ŠVÉDSKO

#### Debaty o zelených nákladních koridorech

V Göteborgu se v polovině ledna uskutečnilo závěrečné setkání workshopu projektu Supergreen (Super zelený). Cílem projektu byla podpora rozvoje železniční nákladní přepravy cestou, která bude příznivá pro životní prostředí. Při zahájení projektu se ozývaly hlasy obávající se, že kritéria ohleduplnosti k životnímu prostředí převáží nad ekonomickými požadavky. Výsledek závěrečné studie vyústil v kompromis. Mezi doporučeními v závěru studie lze zmínit zejména výzvu Komisi, aby pokračovala ve zvyšování konkurenceschopnosti železnice a zaměřila se na multimodální koridory.

### EGYPT

#### Metro v Káhiře využije jihokorejská vozidla

Státní úřad pro tunely podepsal v polovině ledna kontrakt v hodnotě 2,16 miliardy egyptských liber s firmou Hyundai Rotem o dodávce 20 devítivozových klimatizovaných vlakových souprav pro linku metra v Káhiře. Dohoda stanoví, že místně vyrobené komponenty budou představovat aspoň 22 procent z hodnoty obchodu. Společnost Hyundai Rotem má zajišťovat údržbu a opravu vozů během osmi let po uplynutí dvouleté záruční lhůty. (mez, acri)





**UHLÍ VÍTĚZÍ.** V letech 1887–1960 tu fungovala pro osobní dopravu dráha Počeradice – Vrskmaň.

FOTO WIKIPEDIA, LYSIPPOS

## STANICE A ZASTÁVKY

Počeradice (stanice, km 0, otevřeno 1872, později Počeradce)

Polerady u Mostu (zastávka, km 4,0, do roku 1920 jen Polerady)

Koporeč (zastávka, km 6,0, otevřena 1. 4. 1933)

Havraň (stanice, km 7,9)

Malé Březno u Mostu (zastávka, km 11,4, postupně se jmenovala Malé Březno, Horní Malé Březno, Malé Březno u Chomutova)

Strupčice (stanice, km 13,6)

Okořín (zastávka, km 15,8, otevřena 15. 5. 1933)

Vrskmaň (stanice, km 17,6, Vrskmany, od 1913 Vrskmany nádraží místní dráhy, od 1. 5. 1923 sloučeno s Vrskmany)

Vrskmaň (stanice, km 17,8, otevřeno 1870)

Není-li uvedeno jinak, zastávky byly otevřeny 1. 3. 1887.



Lokálku do Počerad přibližují už hlavně staříčké mapy. FOTO SBÍRKA AUTORA

V letech 1938–45 byla trať Potscherad – Wurzmies nesoucí v jízdním řádu číslo 167p pochopitelně v državě DR s ředitelstvím v Drážďanech. Osobní dopravu tu ještě zpočátku války zajišťoval některý z chomutovských zabraných kolejových autobusů řady M 120.3, pak už parní trakce. Po válce zde vlaky jezdily dále – motorové vlaky například v roce 1947 jsou uváděny v šesti párech.

## Proti znárodněnému těžkému průmyslu neměla lokálka šanci

Rozšiřování povrchových hnědouhelných velkolomů – nesly jména Vršany a Jan Šverma – bohužel udělalo definitivní kříž i nad touto lokálkou. Po roce 1960, kdy byla (údajně k 1. lednu) zastavena osobní doprava, tu fungovala ještě doprava nákladní. Hned v sousedství vyrostla nová vlečka Počeradice – Čepirohy dopravující uhlí do elektrárny dokončené v 70. letech. Stará vlečka na důl Hrabák zanikla do roku 1963, k jámě dorazily nové koleje z Komořan i z Počerad. Pak načas zbyl úsek Havraň – Vrskmaň, kde se nákladní provoz zastavil roku 1984.

Dnes už vlaky nejezdí ani na Hrabák a na tzv. Velebudickou výsypku. Obrazně řečeno v chřtánu jámy velkolomu se ocitla i část hlavní Ústecko-teplické dráhy mezi Jirkovem a Komořany včetně odbočné stanice Vrskmaň. I když v ní železniční cestovatelé prý ještě před deseti lety objevili zbytky kolejnic v asfaltu. Mimochodem, lokálka ve Vrskmani měla své samostatné nádraží o čtyřech kolejích a spojku do paralelně ležícího „velkého“ nádraží. Všechny koleje byly výjimečně ukončeny podle německého vzoru nikoli zhlavím s výhybkami, ale točnou. Tato železnice nejspíše zůstala stranou pozornosti fanoušků, protože zatím se, podle mých informací, neobjevila žádná fotografie z běžného provozu. Nebo se snad mylím? **MARTIN NAVRÁTIL**

# Těžba hnědého uhlí pohřbila lokální dráhu do Počerad

Nenápadnou dráhu na Mostecku v minulosti pohltila rozšiřující se těžba hnědého uhlí. Z té zhruba osmnáctikilometrové tratě dodnes zbylo jen několik náspů, propustků a v archivu kupička starých dokumentů. Tolik vizitka severočeské lokálky Počeradice – Havraň – Vrskmaň.

První březnový den roku 1887 začala fungovat další lokální dráha na kraji mostecké uhelné pánve. U jejího zrodu stála potřeba přepravy uhlí i cukrovky, zejména pro cukrovar v Havraní. Byla jednou z mála v Čechách, která byla vystavěna výhradně ze soukromých prostředků bez pomoci země či státu. Investory dráhy byli Markus Stein a Adolf Löw, kterým byla udělena koncese ke stavbě a provozování dráhy už 2. 11. 1881, a to na 90 let. Akciový ka-

pitál činil 900 tisíc zlatých (4 500 akcií po 200 zlatých). Osmnáctikilometrová dráha měla propojit městečko Havraň s Počeradice na dráze Plzeňsko-březenzské s Vrskmany na Ústecko-teplické.

### Heligony místo Kafemlejnky

V září 1882 probíhala první politická pochůzka trasy a následovalo udělení stavebních povolení na většinu dráhy. Poslední úseky, například v okolí km 6 a 9, získaly stavební povolení až v květnu

a červenci 1886. Dne 24. února 1887 byla provedena technicko-policejní zkouška a tři dny nato uděleno povolení k provozu. Dne 1. března 1887 přijel od Počeradice do Vrskmaně první vlak. Provoz tu zajišťovaly Rakouské státní dráhy na účet vlastníka, a to až do 31. prosince 1922. Raritou mezi lokálkami bylo to, že snad jako jediná měla přiděleny těžké nákladní lokomotivy řad 73.68 a 69 (u ČSD 414.0), nikoli maličké Kafemlejnky. Není divu, prioritní byla nákladní pře-

prava. A dokládá to i fakt, že tu stačily vlastní pouze tři osobní vozy (jeden druhé a dva třetí třídy), dva zavazadlové De. Dále měla dráha 11 vlastních vozů řady K na uhlí.

Těžba uhlí nemohla nemít dopady na tuto dráhu. Postupně tu vyrostly vlečky k dolům Betty a Elektra u Vrskmaně, k dolu Anna ve Strupčicích, kam zároveň vedla i nákladní lanovka od šachty Ondřej, a k dolu Hrabák v Čepirozích od stanice Havraň, otevřená v červnu 1922. K zastávce a nákladnímu Polerady pak vedla lanovka od dolu Moravia. Coby jedna z prvních lokálek byla zákonem ze dne 14. června 1921 vykoupena státem (není těžké domýšlet proč), a to k datu 1. ledna 1922, tedy po zestátnění velkých společností BD a ÚTD. Správou připadla pod obvod ředitelství Praha sever.



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

INZERCE



## Slovensko

### Lázně Sliach – LD Palace \*\*\*

LÁZEŇSKÝ BENEFIT – ZKRÁCENÝ/KLASIK 1. 2.–31. 3. 2013

Zkrácený léčebně rehabilitační pobyt: akční cena 2 855 Kč/os., 3 noci, 3x plná penze, balneo-rehabilitační program, 7 léčebných procedur. Bonus: volný vstup do rehabilitačního bazénu, voda 31 °C.

Léčebně rehabilitační pobyt – Klasik: akční cena 6 155 Kč/os., 7 nocí, 7x plná penze, balneo-rehabilitační program, 14 léčebných procedur. Bonus: volný vstup do rehabilitačního bazénu, voda 31 °C, volný vstup do fitness.



## Slovensko

### Velký Meder – penzion Rozálie

1. 2.–24. 3. 2013. Pobyt 3 = 4.

Cena: 2 350 Kč

Balíček zahrnuje: 4 noci se snídaní, vstupenky na termální koupaliště (1. den 4 h, 3x celodenní vstupenku s jedním přerušením denně).



## Česká republika

### Karlovy Vary – penzion Fan \*\*\*

AKČNÍ NABÍDKA: wellness víkend pro dva 1. 2.–30. 4. 2013

Cena: 2 555 Kč/osoba, pokoje mají vlastní sociální zařízení.

Cena zahrnuje: 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: zdarma internet na pokoji a parkování pod uzamčením.



## Španělsko, Itálie

### Seniorské pobyty 55+

PODZIMNÍ TERMÍNY již v prodeji!!!

Destinace: Kypr, Španělsko – Andalusie, Mar Menor, Mallorca, Menorca, Itálie – Sardinie, Sicílie.

Více informací na [www.cdtravel.cz](http://www.cdtravel.cz) nebo na [lazne@cdtravel.cz](mailto:lazne@cdtravel.cz)



## Francie

### Paříž + Versailles

6denní vlakový poznávací zájezd. Termín: 18.–23. 4. 2013

Cena: 5 290 Kč. Cena zahrnuje: 3x ubytování, 3x snídaní, 4x místenku, služby vedoucího zájezdu.

Cena nezahrnuje: místní dopravu, vstupy, komplexní pojištění klienta (individuální pojištění pro cesty, pobyt a na storno zájezdu – 138 Kč), vlakovou dopravu. Při včasné koupi vlakových jízdenek cenově výhodné i pro „neželezničáře“!



## Itálie

### Toskánsko – krajina vinic a renesančních umělců

6denní vlakový poznávací zájezd. Termín: 4. 5.–9. 5. 2013

Cena: 4 590 Kč, 3x ubytování se snídaní, 4x místenka, služby vedoucího zájezdu, pojištění CK. Navštívíme renesanční Florencii, překrásnou Sienu, městečko Lucca obklopené renesančními hradbami, Pisu se světově známou šikmou věží či vesnice tisíce věží San Gimignano.

Pojďte s námi poznat jeden z nejkrásnějších koutů Apeninského poloostrova.



# Jarda z Kladna dokáže naslouchat duším parních titánů

Láska k železnici má všelijaké podoby. Stejně tak zasahuje lidi z rozličných sociálních skupin. Pro bývalého zedníka Jardu z Kladna, který žije na okraji společnosti, má nahrávání zvuků vlaků silnou emocionální hodnotu. Výstředního šotouše můžete potkat jak na nostalgických akcích Českých drah, tak kdekoli podél kolejí.

Náklonnost k železnici může mít různé podoby. Tou nejčastější je dnes fotografování a natáčení. Zahrnuto pod poněkud pejorativní pojmenování šotoušství může být i zachycování zvuků lokomotiv. Věnuje se mu třeba muž, s nímž jsem se na konci minulého roku potkal v Lužné u Rakovníka. Byl trochu nesyť, ale jeho tvář rychle naladila úsměv, když zjistil, že se zajímám o jeho hobby. Představil se mi jménem i příjmením, ale pro veřejnost zůstane ukryt pod jménem Jarda z Kladna.

## Dráží nostalgii nepotřebuje vždycky digitální zvuk

Spokojený, že se mu ve stanici povedlo natočit příjezd parního Papouška 477.043 od Prahy, mi hned vysvětlil, že ještě přijede Albatros dvaadvacítka od Křivokláta, na kterou se také velmi těšil. Pan Jarde, svým věkem přibližně šedesát let, i v Lužné pochopitelně tak trochu vyčníval mezi ostatními fanoušky dráží nostalgii. Nelze se divit – mladí kluci ověšení moderní záznamovou technikou, zachycující digitálně zvuk jen jako vedlejší složku kvalitního videa, poněkud s despektem a občasnými výrazy údivu sledovali pana Jardu vláčejícího se na rameni s otlučeným stereofonním radiomagnetofonem ELTA, takzvaným jezvečkem, který ve vsí účtá k tranzistorové technice coby nový mohl být ozdobou stánku na tržnici možná ještě tak v první polovině 90. let.



mladší, menší, byť fakticky stejně zastaralé analogové zařízení.

## Dokáže se radovat i z maličkostí

Pan Jarde už se těší, až zvuky pustí večer chlapům v hospodě. Bude to dělat jen tak, pro potěšení i zajímavost. Anebo si ty nahrávky pouští, když tráví večery doma. Jarde totiž žije sám. Kdysi pracoval mimo jiné jako zedník v kladenské Poldovce. Vzpomíná rád, jak jezdil pracovat mimo Kladno. „Třeba jsem byl v Jižerkách, tak jsem chodil do Lučan nad Nisou k tunelu a tam jsem nahrával motoráky a motorové mašiny,“ vzpomíná Jarde, když narychlo uklízí do tašky namazanou housku, kterou zrovna obědvá. A dodává, že nejraději má páru: „Albatrosa nebo Mikádo, když ještě jezdilo. To byl koncert pro uši!“

Usuzuji, že ona houska k obědu, prehistorický magnetofon i obnošené oblečení jsou spíše nechtěnými průvodci muže, jehož momentální životní epocha nepatří zrovna ke snadným a radostným. „Já vím, že jsem cvok! To víte, že se mi někdy

**Já vím, že jsem cvok! To víte, že se mi někdy smějou, ale co, mě to baví.**

smějou, ale co, mě to baví,“ odpovídá bez váhání. I když? Pan Jarde z Kladna se navzdory kopancům, které mu, dílem nespravedlivě, dílem možná právem, naděluje moderní tržní doba, umí opravdu radovat z maličkostí. Minimálně dokáže ocenit i tak těžko uchopitelnou věc, jakou je krása zvuku lokomotivy.

Věřím, že na rozdíl od nás, co za spěchem počátku jednadvacátého století jakžtakž stačíme klopýtat, on onu pověstnou duši lokomotiv doopravdy cítí.

MARTIN NAVRÁTIL



Unikající pára vydává krásný hláhol.

SAMOROST. Jarde chodívá i na akce ČD v Lužné u Rakovníka.

FOTO AUTOR



## LOVEC ZVUKŮ.

Učarovaly mu zejména tříválcové lokomotivy. FOTO VÁCLAV RUBEŠ (2x)

Pan Jarde se tomu ale směje a hned mi pouští z pásky zachycené výfuky Papouška. Nesrozumitelné chrchlání a hlasité zvukové rázy si sotva umíte představit. Aspoň mně nijak nepřipomněly libozvučný rytmus parní lokomotivy, zato však znemožnily pokračování našeho rozhovoru, který jsem si pro změnu nahrával já na poněkud

## POŠTA

### Mám radost z úrovně vašich reportáží

Děkuji za vaše články v prvním dvou letošních číslech Železničáře. V prvním čísle se mi nejvíce líbil článek o informačních systémech na nádražích, zajímavý byl i o lokomotivních simulátorech (ukazuje možnosti DB a možnosti ČD). Ve druhém čísle mne nejvíce zaujal článek, jak naše zabezpečovací zařízení starého typu ovlivňují nasazení Taurusů. Pak myslím, že je vysoce aktuální článek o možnostech délky vlakových souprav a o modernizaci vozidlového parku. Vaše články se líbí i mému téměř osmaosmdesátiletému otci, který většinu svého života pracoval jako železničář. Myslím si, že pan Štecha, kdyby žil, by měl z nynější úrovně Železničáře radost. Je to podle mě hlavně zásluha reportérů Václava Rubeše, Martina Navrátila a Martina Haráka. Přeji vám mnoho dalších úspěchů. DAN ŠÍDA

### Na jednoho cestujícího ať připadá jedno místo

Zaujal mne obsáhlý příspěvek Václava Rubeše k využívání kapacity vlaků. Je to dlouholetá bolest Českých drah. Samozřejmě u některých, především dálkových vlaků je to trochu složitější. Záleží na dni v týdnu, na ročním období, na různých regionálních akcích (poutě, jarmarky, závody, setkání), počasí a podobně. U vlaků na regionálních tratích je to snad jednodušší: frekvence je lépe předvídatelná. Proto mě mrzí, že je řazení vlaků na těchto tratích často věnována malá pozornost. Jaký smysl má řazení vozu na přepravu jízdních kol (015) v pošmourném podzimním měsíci na časném ranním vlaku? Jen mrtvou zátěž 15 tun, plýtvání topnou naftou a nakonec i vyšší spotřebu trakční nafty. Opaakuje se stále stejný nesvar, když nabídka významně převyšuje poptávku po přepravě! Skutečně není potřeba, aby jeden cestující měl pro sebe několik volných míst.

Souhlasím s heslem „jeden cestující = jedno místo“. Je mnohdy lépe řadit do vlaku o jeden přívěsný vůz méně, vím-li, že po 10–15 minutách jízdy dojde ke zlomu frekvence (vystoupí podstatná část cestujících) a pro další cestu je dostatečná kapacita i s rezervou. Upozorňuji na úspory nafty k vytápění i úsporu nafty v trakčním vozidle, které nemusí táhnout mrtvou zátěž mnohdy do značného stoupání. U klasických vlaků (tím myslím 810 + xxx) je pak výhodou i lepší přehled průvodčího o cestujících a tím pádem menší únik tržeb.

Pro zlepšení situace by bylo třeba motivovat průvodčí, aby netrpěli cestujícím odkládání větších zavazadel (kabel, batohů apod.) na volná sedadla, kam tato rozhodně nepatří. Nesouhlasím ale s tím, aby se vlakové čtyři využívaly pro zjišťování frekvence. Na tuto činnost se hodí spíše „nezávislí pracovníci“. Z vlastního pozorování vím, že vlaková četa má logicky tendenci počty cestujících ve vlaku spíše navyšovat. Jde jim, jak v článku správně zaznělo, o zachování pracovních míst. Krácení vlaku totiž znamená mnohdy také krácení počtu členů jeho doprovodu (a tím také zanedbatelnou úsporu mzdových prostředků pro dopravce). Tvrdím, že je lépe, když pár kilometrů bude několik cestujících třeba stát, než aby polovinu tratě cestovalo ve třech vozech jen deset nebo i méně lidí.

SLAVOMIL HERYNEK

### Když muž miluje mašinky i dorty



Minulý týden slavil kamarád třicáté narozeniny. Protože má rád mašinky a současně i dorty, nenapadlo nás nic lepšího než spojit obě záliby dohromady. Nechal jsem si proto vyrobit na zakázku dort sítý přímo na míru. Výsledek můžete vidět na fotografii. PAVEL ROVENSKÝ

Dopisy jsou redakčně upraveny a kráceny.

## KŘÍŽOVKA

G. K. Chesterton (1874–1936) – anglický spisovatel a esejista: MUŽ NENÍ NIKDY TAK SLABÝ JAKO TEHDY, KDYŽ ... (dokončení v tajence).

| POMŮCKA: ISAR, SESE  | KAMPAK | AKADEMICKÁ ZKRATKA                 | PROVOZOVAT ZIMNÍ SPORT | POMLUVA              | NĚMECKÁ REKA        | NÍZKÁ DŘEVINA                            | PRONÁSLĚDOVATI | POSVÁTÝ ÚKON | POINTY KŘÍŽOVKY | JIHO-EVROPA      | USRKNUTI | SILNÁ PALICE        | ZASEDÁNÍ (KNIŽNĚ) | TIŠTĚNÉ LITERÁRNÍ DÍLO | SPORTOV-KYNĚ | TEXTILNÍ ROSTLINA | ÚDAJNĚ   |
|----------------------|--------|------------------------------------|------------------------|----------------------|---------------------|--|----------------|--------------|-----------------|------------------|----------|---------------------|-------------------|------------------------|--------------|-------------------|----------|
| PŘESNÝ PŘEKLAD SLOVA |        |                                    |                        | NÁZEV ŘÍMSKÉ DESÍTKY |                     |  | SEVRĚNÍ        |              |                 |                  |          | INDIÁNSKÁ TROFEJ    |                   |                        |              |                   |          |
| ZNAČKA PUDINGŮ       |        |                                    |                        | SADA                 |                     |  | VELKÉ OHNĚ     |              |                 |                  |          | POČÍTAČOVÁ KLÁVESÁ  |                   |                        |              |                   |          |
|                      |        |                                    |                        | NAJEDNOU             |                     |  | VELKÁ NÁDOBA   |              |                 |                  |          | VÝPRAVNÁ LITERATURA |                   |                        |              |                   |          |
| <b>TAJENKA</b>       |        |                                    |                        |                      |                     |  |                |              |                 |                  |          |                     |                   |                        |              |                   |          |
|                      | VRH    | VÁŘENÉ VEPROVĚ EKOLOGICKÝ (ZKRÁC.) |                        |                      |                     | UBYTOVACÍ ZÁŘÍZENÍ VYSOKOŠK. SPORT. KLUB |                |              |                 |                  | A SICE   | ČESKÝ POLITIK RIVAL |                   |                        |              | ZÁMEZÍ            | KUS LEDU |
| ZVEDÁK               |        |                                    |                        |                      | VYCPÁVKOVÝ MATERIÁL |  |                |              |                 | PŘIBLIŽNĚ        |          |                     | ÚTOK              | CHEM. ZN. HLINÍKU      |              |                   |          |
| NÁPADNÁ              |        |                                    |                        |                      | STÝSKÁNÍ            |  |                |              |                 | DÁMSKÝ KLOBOUČEK |          |                     |                   | DOMÁCÍ PTÁK            |              |                   |          |
| OTÁZKA               |        |                                    |                        |                      | SKOTSKÉ SUKNĚ       |  |                |              |                 | DOBYTČÍ NÁPOJ    |          |                     |                   | ZNAČKA ČISTÍHO PRÁŠKU  |              |                   |          |

AUTOR PETR HAJNIS



# Dostupné pouze v tištěné podobě



ČESKÉ BUDĚJOVICE. Náměstí Přemysla Otakara II. svým názvem připomíná, že právě tento úspěšný král založil největší město jižních Čech. Čeká tu na vás řada historických památek. FOTO: ALPINA/ENK

**Kolébka železnice na kontinentu leží na jihu Čech**

Největší křižovatka železničních tratí v jižních Čechách se nachází v královském městě České Budějovice. Město založil roku 1265 Přemysl Otakar II., nicméně projekt provedl zvukovský purkrabí Hirzo, který se podobně zasloužil i o zbudování kláštera ve Zlaté Koruně. O promyšlené výstavbě města dodnes hovoří jeho oválný půdorys s centrálně umístěným čtvercovým náměstím se Samsonovou kašnou z 18. století a s pravoúhloú sítí přilehlých ulic.



**H**istorie železniční dopravy v Čechách je součástí historie železnic na našem území. První idea vznikla v roce 1825, když první vládní společnost, která se o provozování komerční dráhy vedla právě do Čech, která se díky svému stavovci Františku Antonínu Cernému uvala také první trasou vstoupila na kontinent. České Budějovice jsou tak prvně osídlená česká lokomotivová vozidla železnice.



**První nutno překračovat přímou čarou**

Vytvářela se na riziela na sílka přírodních překážek v podobě značných výškových rozdílů. Mgr. J. A. Gerstner navrhl nekomerčně provázit, že „železnici s výškovými klesáními je třeba a přirozeně obtížně, jejich překonání, pokud možno přímou čarou, a nikdy namáhavě jednou dostatečnou výškou“. Tím se však nastala podmínka, že stavbu její postupně. Sattatka se musela ubírat až v okolních, kdy se držela provázela na garri provoz. Kralina se provázela sama, však je také dotčen a vidět železniční trasa využívá dnes současnou železnici. Aniž si ve většina českých železničních tratích, jejíž míra byla až kolísavě nízká, je jediným a Gerstnerových spolupracovníků byl také schopen zkušenostmi Františka Zofie, nejznámějšího technického pracovníka železnic.



**Po kolejkách do pěti různých směrů**

Z Českých Budějovic dnes vedou železniční tratě do pěti různých směrů. Tím spojují do Táboru a Prahy, ale měly a ní odjíždět i na Jihlavu. Severovýchodním směrem dopředu do Strakonice a Písku, nejčastěji a nejzákladnější místo v lokálním okolí. Kromě výjezdu do Strakonice a Písku je to i výjezd do Zlaté Koruně, který se mimo jiné zasloužil i o zbudování kláštera ve Zlaté Koruně.

**Po stopách historie i koněspřežky**

Mezi další významné památky a místa patří i Písek s nejstarším kamenným mostem na našem území, cisterciácký klášter ve Zlaté Koruně a ve Vyšším Brodě, ale i okolující železniční tratě s místní zastávkou, jako jsou výhledy do Popovic a Vladyčevy a Slavonice, které v souvislosti s železniční dopravou zůstávají jeří na opačných stranách řeky Blavice. V starobylých Pražských se prošlo po Solné stezce a z Kaměrkova si počítáte na Břevně. Nevyhnete ani železniční Tábor a jeho starobylé nádraží a zejména přehledné nádraží Jaroslava. Do Bechovic zase vede nejstarší elektrifikovaná trať na našem území.

**KONĚSPŘEŽKA.** První železnice vstoupila v letech 1827-1836.

**NA JIH VEDOU TRATĚ IJÍ:** do Českého Krumlova, do Horního Dvořiší a Lipna nad Vltavou i do Českých Velemt. Vlakem tak můžete pohodlně navštívit a nejlépe navštívit a nejlépe navštívit místa v lokálním okolí. Kromě výjezdu do Strakonice a Písku je to i výjezd do Zlaté Koruně, který se mimo jiné zasloužil i o zbudování kláštera ve Zlaté Koruně.

**TAJANA JIRŮVÁ**

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