



SLOUPEK

Hledáme příležitosti na zahraničních trzích

Značná část zdrojů přeprav zboží leží mimo Českou republiku, proto svoji pozornost musíme napřít zejména tímto směrem a získávat zákazníky i v dalších teritoriích. Velkou příležitostí pro ČD Cargo z tohoto pohledu představuje Polsko, kde již máme dceřinou společnost, od které si hodně slibujeme. Šance se ale nabízejí po celé Evropě. Základní podmínkou pro zahraniční expanzi je však dostatek interoperabilních lokomotiv. Proto jsou prv-



Vlastimil Chobot
člen
představenstva
ČD Cargo

ní kroky ČD Cargo zaměřeny do oblastí, kde můžeme pokrýt provoz vlastními vozidly. Naše lokomotivy řady 363.5 jsou dnes již nasazovány na některé výkony v Maďarsku. Z chorvatské pohraniční přechodové stanice Koprivnica dopraví ucelené vlaky s železnou rudou z Omarké do České republiky a Polska. V tomto případě zajišťují vozbu na cca 700 km dlouhém ramenu.

Realizovat se budou i další podobné projekty. Ve spolupráci s dopravcem DB Schenker Rail Polska jsme v závěru loňského roku začali nabízet produkt „Vlak Moravia“. Jedná se o alternativu pro přepravu jednotlivých vozových zásilek z ČR do průmyslové oblasti Katovice a zpět. Zásilky na tento systémový vlak jsou shromažďovány v Bohumíně. Byly vydefinovány i další nové obchodní příležitosti. Zcela určitě bychom chtěli ještě ve větší míře využít technologii Innofreight.

Schválení podnikatelského plánu ČD Cargo na letošní rok je jen prvním krokem k nápravě. Na uskutečnění jeho cílů nám zbývá devět měsíců, což se může zdát jako relativně dlouhá doba, ale během ní musíme realizovat řadu opatření. Výsledek závisí na každém zaměstnanci.

FOTOVLASTIMIL HYBRANT

Podnikatelský plán má dostat ČD Cargo do kondice

Valná hromada ČD Cargo schválila v únoru podnikatelský plán na letošní rok. Strohá tisková zpráva pak prozradila, že cílem je vyrovnaný provozní výsledek hospodaření a zajištění dostatečné likvidity a stabilního cash flow pro činnost společnosti. Co to bude znamenat v praxi? Jak se to projeví v obchodní nabídce? Jaké to bude mít dopady do provozu?

Pro rok 2013 počítá podnikatelský plán společnosti ČD Cargo s provozním výsledkem na nule. K naplnění této hodnoty je však nezbytné nutně přijmout opatření jak na straně tržbové, tak na straně nákladů. Dávná lidová moudrost praví, že vše souvisí se vším. A platí to i zde. Nesnížíme-li náklady, nebudeme schopni nabízet našim klientům konkurenceschopné ceny, takže od nás začnou odcházet. Nedosáhneme-li potřebných tržeb, budeme zase tlačit k dalšímu snižování nákladů.

Změny v obchodní činnosti

Letos chceme dosáhnout celkových tržeb v hodnotě 15,86 miliardy korun, přičemž tržby z přepravy očekáváme na úrovni 11,45 miliardy korun (včetně nakoupených výkonů). Cílem je realizovat našimi vlaky přepravy minimálně 70,4 milionu

tun zboží. To by znamenalo udržení podílu na trhu na hodnotě asi 80 procent.

Již v loňském roce byla naplněna část projektu na restrukturalizaci obchodní činnosti. Došlo ke zřízení pozic tzv. key account manažerů neboli obchodníků zodpovědných za komunikaci a obchodní strategii ve vztahu ke klíčovými zákazníkům. V praxi to znamená, že významní klienti již nejsou obsluhováni komoditně. V rámci restrukturalizace byly zřízeny rovněž pozice manažerů nabídek – pracovníků připravujících obchodním manažerům cenové kalkulace a nabídky, podklady pro uzavírání smluv apod. Tímto krokem došlo k přesunutí značné části administrativní zátěže na podporu prodeje. Obchodním manažerům se tak otevřel větší časový prostor pro vlastní obchodní činnost, výrazně se také zvýšil podíl pohyblivé složky jejich mzdy.

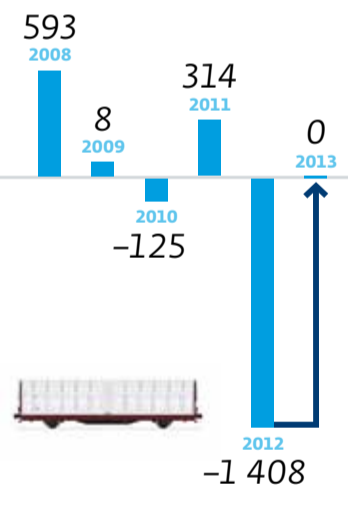
Dalším krokem, který by měl být realizován v rámci projektu restrukturalizace obchodní činnosti, je zřízení zákaznického centra. V první etapě bude řešit pro zákazníky prioritní služby (zjištěné na základě průzkumu) a zároveň připraví metodický základ pro poskytování komplexního portfolia služeb. Postupná implementace respektuje soulad s vývojem podpůrných IT systémů.

Optimalizace přepravy jednotlivých vozových zásilek

Na tiskové konferenci pořádané 26. února oznámil ministr dopavy Zbyněk Stanjura, že od 1. března 2013 se zvyšuje sleva z poplatku za použití železniční dopravní cesty pro přepravu jednotlivých vozových zásilek na 55 procent. Změnila se také struktura vlaků, na jejichž jízdě lze slevu uplatnit. Pro ČD Cargo to je velice

Provozní výsledek hospodaření ČD Cargo

v milionech Kč před zdaněním



příznivá informace, která by měla napomoci zefektivnění systému přepravy jednotlivých zásilek. Zároveň je to však varovný signál, neboť zvýšení slevy může

znamenat vstup nových konkurentů, kterým se do současné doby nevyplatilo „jednotlivky“ realizovat, na tento trh.

Abychom systém přepravy jednotlivých vozových zásilek ještě více zefektivnili a umožnili tak jeho zachování, čeká nás celá řada úkolů. Změnou technologií musíme jednoznačně zvýšit produktivitu práce zaměstnanců, čeká nás změna modelu vlakotvorby, ve kterém musíme dosáhnout zvýšení využití kapacity vlaků a zejména seřadovacích stanic. Čeká nás i změny interních norem s dopadem do úspor lidské práce – samozřejmě při nezhoršení bezpečnosti provozu. Již loni v říjnu management zahájil restrukturalizační program, jehož součástí byla i analýza úsporných opatření, která by neomezila rozsah poskytovaných služeb a umožnila nulový provozní výsledek hospodaření. → Pokračování na straně 5

Agenda ČD travel přešla ve větší míře na internet

Cestovní kancelář ČD travel se za poslední roky stala významným hráčem na poli operátorů cestovního ruchu. I pro letošní sezonu připravili její zaměstnanci nové destinace, avšak na druhé straně pokračuje i trend úspor. Jedním z jeho důsledků je třeba uzavření pobočky v Brně loni v říjnu. A také opuštění cesty tištěného katalogu nabídek. Letos poprvé je nabídkový katalog pouze na internetu na www.cdtravel.cz.

„Věděli jsme, že klienti jen nakouknou do katalogu a pak stejně jdou na internet. Mrzelo nás, kolik katalogů se vyhazuje bez použití,“ vysvětluje ředitelka ČD travel Blanka Jišová. Jak dodává, papírový katalog se stával skoro bezcenným, jakmile se objevily nabídky last minute. Ale zákazníci ČD travel mohou zůstat v klidu, katalog pro letošní sezonu vyšel ve formátu PDF a je zveřejněn na internetu. → Pokračování na straně 4

Týden na lyžích v Orlických horách se vydařil

Byl to skvělý týden plný nových zážitků. Tak popsala lyžařský pobyt v Deštném v Orlických horách Denisa Skohoutilová, jedna ze 40 dětí, které se se kurzu účastnily. Na týdenní pobyt vyrazili zkušení i začínající lyžaři ve věkovém rozpětí 5–15 let. Nejmladší byl teprve pětiletý Lukášek Efler, který projevoval radost ze sportu slovy: „Dostal jsem medaili!“ Zájezd organizoval – letos již popáté – Odbor personální GR ČD zastoupený Blankou Havelkovou spolu s cestovní kancelář ČD travel. Na hory



Při soutěžích se nadšeným dětem rozdávaly diplomy. FOTO BLANKA HAVELKOVÁ

mohly jet za dotované ceny děti zaměstnanců společnosti České dráhy, ČD Cargo a Správa železniční dopravní cesty.

„Krásné počasí, skvělé jídlo a navíc nejlepší vedoucí. Je škoda, že už je to za námi,“ uvedla třeba Aneta Kalivodová. „Nejvíce se mi líbilo lyžování a pak také hry, které se hrály,“ dodala malá lyžařka Tereza Pokorná. Však se také volila SuperStar, tancovalo na diskotéce a chodilo po noční stezce odvahy. „Bylo to super, řekl bych, že můj best ročník,“ doplnil nadšený Pavlík Černý. (hop)

Máme 81 procent spokojených zákazníků

Přinášíme některé závěry z průzkumu pořádaného na přelomu roku u cestujících.

STRANA 2

Školení pokladních v netradiční formě

Lektoři DVI přichystali výuku tak trochu jako ochotnické představení. A zábavně k tomu!

STRANA 4

Vlakový zabezpečovač se prosazoval dlouho

Odborníci od začátku 20. století řešili desítky let, jak vyzrát na bezpečnost provozu na kolejích.

STRANA 10

Poznejte čtrnáct míst v naší republice

V jarní soutěži můžete vyhrát atraktivní knižní publikace i funkční model RegioSpidera.

VNITŘNÍ DVOUSTRANA 6-7



KAM JET

Dvacátý seminář o IDS znovu na Vysočině

Ve dnech 20.–22. května pořádá Institut Jana Pernera ve spolupráci s ministerstvem dopravy pravidelný (letos již dvacátý) seminář na téma Integrované dopravní systémy. Akce se koná opět ve Žďáru nad Sázavou v hotelu Jehla. Svým odborným zaměřením je seminář určen především pro organizátory stávajících IDS, pracovníky institucí, které tento dopravní systém vytvářejí anebo uvažují o jeho realizaci, a pro zástupce dopravců. Je rovněž žádoucí pro pracovníky veřejných správ na úrovni krajů a měst, které jsou nuceny řešit problematiku veřejné osobní dopravy na svých územích.

Jako obvykle bude v programu semináře věnována pozornost třem stěžejním oblastem. První z těchto oblastí se týká integrace technických parametrů elektronického odstavování cestujících, v rámci druhé oblasti půjde o prezentaci aktuálních problémů jednotlivých IDS v ČR (a SR). Ve třetí oblasti budou účastníci semináře seznámeni s aktuálními problémy veřejné dopravy a navazující legislativou. Seminář se bude rovněž zabývat novou dopravní politikou ČR pro období 2014–2020, regulací konkurenčního prostředí v osobní železniční dopravě nebo vazbami Operačního programu Doprava a Integrovaného regionálního operačního programu (IROP) na léta 2014–2020.

Závěry semináře, včetně materiálů předaných přednášejícími (v programu PowerPoint), budou publikovány na internetových stránkách www.perner.cz. Zde najdete rovněž podrobnosti týkající se programu, podmínky účasti, pozvánku, jakož i závěry předchozích seminářů a kontakty na pravidelné účastníky těchto seminářů. Dotazy a bližší pokyny o semináři obdržíte rovněž u organizátorů: Jaroslav Gabriel, telefon 602 693 683, e-mail gabriel.jaroslav@email.cz nebo Martina Bártová, tel. 225 131 199, e-mail martina.bartova@mcdcr.cz.

Vino a kultura ve sklepech jižní Moravy

Jarní festival pátého ročníku Festivalu otevřených sklepů vás zve do nejněžnější části Mikulovské vinařské podoblasti. Třicet pět známých i méně známých vinařů se představí přímo ve sklepech a sklepních uličkách kraje pod Pálavou. Na vápenitých půdách v okolí Pálavy vyzrává Ryzlink vlašský s nezaměnitelným charakterem. Výbornou jakostí tu vynikají i Rulandské bílé a Chardonnay. V hlinitějších půdách Dunajovických vrchů se k Ryzlinku vlašskému přidává další odrůda typická pro Mikulovsko – Veltlínské zelené. Milovníkům těchto vín se festivalem otevírá možnost ochutnat úžasná vína ze sklizně roku 2012 i starších. Přijďte srovnat poslední ročníky sami, vše jako vždy přímo ve sklepech z rukou vinařů.



Jarní festival začíná oficiálně v sobotu 13. dubna, sklepy budou otevřené od 10 do 21 hodin s následným večerním programem. V neděli pak festival pokračuje od 10 do 15 hodin, po oba dva dny s možností nákupu vín. V programu festivalu opět nebude chybět delikátní gurmetské menu s místními víny, servírované nejlepšími kuchaři v místních restauracích i přímo ve sklepech. Registrační místo je v Mikulově na Moravě v jídelně Gymnázia, Komenského 7. Registrace je v sobotu od 8 do 15 hodin, v neděli od 10 do 12 hodin. Návštěvníci mohou využít nabídku Českých drah a získat po předložení jízdenky ČD slevu 20 procent z ceny vstupenky zakoupené na místě. Jízdenka musí mít cílovou stanicí Mikulov na Moravě a platností 12., 13. nebo 14. dubna. Informace o kulturním programu, možnostech výhodného ubytování a festivalové kyvadlové dopravě najdete na webových stránkách www.otevrenesklepy.cz.
(mt, Jg, hop)



KOLIK TO STOJÍ? Průzkum mimo jiné potvrdil, že drtivá většina cestujících ČD – kolem 85 procent – si kupuje jízdní doklady u pokladní přepážky. FOTO VÁCLAV RUBEŠ

Spokojenost zákazníků vyšla v průzkumu na 81 procent

Přinášíme vám výsledky první vlny kontinuálního průzkumu spokojenosti a loajality cestujících ČD, která probíhala od druhé poloviny listopadu 2012 do začátku února 2013. Získaná data ukazují, že převážná většina cestujících (81 procent) je s cestováním s Českými drahami spokojena. Mezi spokojenější zákazníky patří častěji ženy než muži, dále starší lidé a také ti, kteří cestují zejména vlaky kategorie SC Pendolino a EuroCity.

V kontextu současné situace na domácím dopravním trhu je pro České dráhy spokojený zákazník alfov a omegou podnikatelského úspěchu. Je ovšem otázkou, zda jsou naše služby dostatečně kvalitní, aby cestující nepřehli k soukromým železničním nebo autobusovým dopravcům, případně i k individuální silniční dopravě. Z průzkumu, který proběhl během dvou a půl měsíců na přelomu loňského a letošního roku ve všech krajích republiky, vyplývá, že spokojenost je poměrně vysoká – 81 procent.

Jsmo víc tradiční než moderní
České dráhy vyšly z průzkumu jako tradiční dopravce, který je dobře známý a nabízí spojení tam, kam lidé potřebují. Tuto pozitivní image podtrhuje, že 95 procent lidí v průzkumu uvedlo, že se při cestování s ČD cítí bezpečně. Mezi pozitivní výsledky průzkumu dále patří, že naprostá většina dotázaných vyjádřila spokojenost s dodržováním jízdního řádu, s nabídkou přímého spojení vlaku do cílového místa cesty (po 86 procentech). Stejně procento dotázaných vnímá uspokojivě také dostatek volného místa k sezení a rychlost spojení, tedy celkovou dobu jízdy vlaků Českých drah (po 85 procentech).

U spojů SuperCity a D1 Express si 83 procent cestujících chválilo možnost využít službu wi-fi při surfování po internetu. Méně příznivé už ale je, že jen 68 procent cestujících označilo společnost České dráhy za moderní a pouze 63 procent souhlasilo s výrokem, že ná-

Profil cestujících Českých drah

V průzkumu jsme oslovili 1 327 cestujících, kteří alespoň 2x ročně použijí vlaky Českých drah. Data byla sbírána ve vlacích a na nádražích od 21. listopadu 2012 do 3. února 2013 pomocí osobního dotazování. Ve vzorku zákazníků ČD měly ženy 56 procent. Nejvíce byli zastoupeni lidé z Jihomoravského kraje (15 procent), nejméně ze Zlínského (2 procenta). Ke spokojenosti se službami ČD se vyjadřovali jak lidé z vesnic a malých měst do 10 tisíc obyvatel (39 procent dotázaných), tak lidé z velkoměst nad 100 tisíc obyvatel (20 procent). Zastoupeny byly všechny věkové kategorie.

příležitostní

- cestují za rodinou a známými, na služební cesty, během dovolené či vyřídít soukromé záležitosti

15%

stálí cestující

- zejména studenti a mladí lidé do 35 let, cestují hlavně do školy a do práce, jezdí na zvláštní žákovské jízdné nebo IN 25 %, častěji než ostatní využívají In-kartu

43%

pravidelní

- především pracující, cestují hlavně za rodinou a známými, do práce nebo také za nákupy a vyřízení soukromých záležitostí

41%

rodní železniční dopravce poskytuje nejlepší poměr ceny a kvality. Pro 74 procent dotázaných ovšem představujeme oblíbeného dopravce.

Pochvala pro vlakový personál
Nejčastěji byli lidé v rámci jednotlivých kategorií spokojeni s chováním a přístupem personálu (94 procent). Naopak

relativně nízkou míru spokojenosti deklarovali dotázaní s cenou jízdného (58 procent), s nabídkou občerstvení v jídelních vozech (jen 59 procent) a s cenami občerstvení ve vlacích (jen 35 procent). Zde je ovšem třeba dodat, že většina cestujících obvykle preferuje co nejnižší cenu za všech okolností. Navíc tato otázka už nezohledňovala kvalitu pokrmů a hodnocení cestujících nebylo podmíněno jejich přímou zkušeností z poslední doby. I tak ale nabídka jídel a nápojů ve vlacích představuje oblast, kde České dráhy mají do budoucna prostor ke zlepšování služeb.

Na druhou stranu už příznivě vyznívaly výsledky, zda zákazníci někdy měli při využívání služeb Českých drah nějakou negativní zkušenost – pouhých 11 procent odpovědělo ano, v polovině případů v souvislosti se zpožděním vlaku. (Důvody zpoždění většinou leží mimo odpovědnost ČD – vyšší moc, správa infrastruktury.)

Obvyčejně jízdné zatím táhne více než In-karta

Vlak je pro necelou polovinu cestujících (47 procent) nejčastěji využívaným dopravním prostředkem. Více než dvě pětiny (43 procent) jím cestují každý den nebo několikrát týdně. Další dvě pětiny (41 procent) jezdí vlakem Českých drah aspoň jednou za měsíc. Automobil používají ve 31 procentech případů. Z dalších závěrů vyplývá, že lidé si kupují jízdní doklady především u pokladní přepážky (85 procent) a nejčastěji využívají základní jízdenku (35 procent). Pokud se seteme cestující se zákaznickými aplikacemi IN 25 %, IN 50 %, IN 100 % plus IN Senior na In-kartě, těch průzkum „odhalil“ jen 22 procent.

Cestující, kteří používají vlaky běžně (alespoň 2x ročně), jezdí s Českými drahami především kvůli cestě za rodinou a známými (24 procent), do práce (23 procent) nebo do školy (22 procent).

PETR HORÁLEK

Článek vznikl s přispěním Michaela Fričové.

Díla mladých kreativců mají nalákat k jízdě

Cestovat vlakem je moderní, cool, sexy, trendy a in. Zdá se vám tato věta jako vystřižená z reklamního letáku? Pokud ano, odvedli studenti Vyšší odborné školy reklamní a umělecké tvorby Michaela dobrou práci. Jejich zadáním totiž bylo vytvořit reklamní dílo propagující cestování po železnici, přičemž cílit měli zejména na svou, tedy mladou generaci. Tomu odpovídají i forma a obsah sdělení, které jsou velice moderní, nechybí jim svěží nápad a ve většině případů také příběh.

Na poutačích v CityElefantech
Ve středu 27. února patřil vládní salonek na pražském hlavním nádraží právě neotřelým výtvorům mladých kreativců. Na vernisáži plakátů se mohli návštěvníci mezi 14. a 16. hodinou přesvědčit, že nastupující generace tvůrců reklamy rozhodně není dinosaur. Výsledek z počtu devíti neotřelých plakátů vytvořilo cel-



Díla studentů můžete vidět vystavená v CityElefantech. FOTO MICHAL MÁLEK

kem 32 studentů školy. Díky pochopení mediální společnosti Railreklam, která se na tomto poli na železnici pohybuje dlouhou dobu, se o tom mohou přesvědčit také cestující Českých drah, kteří zmiňovanou vernisáž nestihli navštívit. Podle

jednatel Railreklam Alexandra Křížka jsou totiž díla natolik zdařilá, že by byla škoda nepředat jejich poselství těm, komu jsou určena, tedy mladým lidem, kteří si na cestování vlakem teprve tvoří názor.

Nejzdařilejší díla studentů byla proto již instalována do rámečků v jednotlivých CityElefantech v pražské aglomeraci. Asi tři stovky poutačů s netradiční reklamou tam budou viset ještě asi dva měsíce, než je nahradí klasická komerční reklama. Celá kampaň není spojena s konkrétní dopravní firmou. Snaží se atraktivní a zábavnou formou přiblížit cestování vlakem jako součást nekonvenčního životního stylu 21. století a zároveň symbol sociální prestiže.

Pod vedením profesionálů

Celý projekt není první společnou akcí Railreklam a školy Michaela. Již v loňském roce společně uskutečnily dobročinný projekt Public Interest, který ve

veřejném prostoru upozorňoval na problémy současné české společnosti – například korupci, nedostatečnou toleranci vůči minoritám nebo bezohlednost v každodenním životě. Hlavním cílem spolupráce školy a reklamní společnosti je zapojení studentů do reálných zakázek a mladí tvůrci proto pracovali pod pedagogickým vedením a odbornou supervizí Richarda Stiebitze a Petra Vlasáka, respektovanými profesionály s dlouholetými zkušenostmi z reklamní branže.

„O tom, že se práce povedly a vzbudily zájem, svědčí také reakce na sociálních sítích. Lidé je v diskuzích oceňují, ale i zatracují. To však přináší tvůrcům možnost interakce s potenciálními klienty,“ zhodnotil přínos projektu Alexander Křížek. Zkuste se na cestování vlakem podívat prostřednictvím tvorby malých umělců i vy. Možná pochopíte, co vlaku v očích mladé generace chybí.

VÁCLAV RUBEŠ

Záchrana nádraží záleží na penězích i dobré vůli

Zbourání nevyužitých nádražních budov musí být podle architekta Karla Hájka tou poslední variantou – ne první. V České republice mu ve srovnání se zahraničím chybí zejména dobrá vůle hledat pro opuštěné železniční objekty jiné využití a s tím související propagace. Jako problematické posuzuje i současné vnímání společenských funkcí nádraží. Vždyť proč by v uvolněné výpravní budově nemohlo vzniknout třeba sportoviště nebo kino?

Karla Hájka můžete znát jako autora celkového návrhu revitalizace pražské Fantovy budovy na hlavním nádraží i modernizace západní části kolejí ve stejné stanici. Jako příznivec železnice propaguje zdařilé konverze nádražních budov, zejména v Německu, a vystoupil i na loňské konferenci PRO-PAMÁTKY. Jak nám prozradil, osobně má nejbližší k železničním tratím Klatovy – Železná Ruda a Horažďovice předměstí – Domažlice. Co se týká nádražní architektury, nejspatičtější mu jsou malebná nádraží někdejší Českomoravské transverzální dráhy typická svými červenými a bílými cihlami. Vedle nich i některé funkcionalistické stavby z první republiky.

S velkým množstvím nepoužívaných nádražních budov se potýkají i v okolních zemích včetně Německa. Je to tak?

Ano, to je pravda. U nás je situace v tomto ohledu hodně podobná. I když v Německu je budov takové množství, že najít pro ně nové využití je obtížné. Budov neprovozovaných, zrušených nebo těch, co téměř nefungují, je tolik, že z každé udelelat kulturní nádraží je obtížné a často nereálné. Přesto by bylo dobré se o to pokusit aspoň tam, kde existuje potenciál. Dobrým příkladem je Žilina-Záriečie na Slovensku. Co se týče Německa, velký posun je znát v turisticky atraktivních oblastech, ve městech a vesnicích, kde je možnost turistického využití.

Napadají vás příklady úspěšných konverzí nádražních budov v České republice?

Nevím o nich. I když samozřejmě snaha jistě i tady je, například část pražského Masarykova nádraží, kde má vzniknout železniční muzeum. Napadá mě využití jedné budovy na zastávce Plzeň-Jižní předměstí.

Mohou být české a moravské nádražní budovy využívány pro stejné nebo podobné účely jako v Německu? Tedy jako kina, víceúčelové sály...

Hlavně u větších budov je to velice dobře možné. Kdyby se tam podobná funkce dala implantovat řekněme paralelně s komerční, mohlo by to pozvednout vnímání železniční dopravy a jejího systému. Tím by vlastně využití objektu, byť v menší míře, mělo i propagační význam. Vždyť kina, víceúčelové či koncertní sály jsou také konečnými komerčními záležitostmi. A příklad, jak toho lze dosáhnout, je dobře vidět na velkém nádraží v německém Kasselu. Není to vždy jen otázka finanční náročnosti, ale především změny vnímání těchto staveb a jejich společenských funkcí.

Jak vidíte budoucnost nadbytečných menších nádražních budov, hlavně těch vzdálenějších sídlům, u kterých se nedaří najít zájemce?

U nich jde o otázku nabídky. Malá nádraží v regionech, třeba ve středních Čechách nebo na střední Moravě, nějaký, byť nevelký, potenciál určité mají. Pokud jde o budovy, které stojí už sto let v polích, třeba několik kilometrů od vsi a ještě v místě, kde je dnes velká nezaměstnanost a odliv obyvatel, tak tam to vidím velmi obtížně.

V současnosti lze vypočítat růst zájmu o pronájem i koupi strážních domků. Přesto se pořád bourají nebo nechávají chátrat.

Musí zde být idea a hlavně vůle něco s tím dělat. Když bude snaha nalézt řešení a patřičná propagace, tak věřím, že se pro řadu lokalit řešení najde. Už jen proto, že i u nás existuje spousta lidí, kteří by k bydlení u tratí měli citovější vztah a dovedli by obětovat určitou míru nepohodlí za to, že mají něco origi-

nálního. Variantu, řeknu to citlivě, nulového řešení, tedy postupné devastace završené demolicí, bychom měli brát až jako poslední, krajní řešení, a ne jako tu první.

Jak pohlížete na využívání pozemků liniiových staveb, konkrétně po zaniklých tratích, pro budování cyklostezek?

Je to jedno z přijatelných a často atraktivních využití, ale myslím, že v našich

podmínkách jde spíše o výjimky. Například v Německu nebo ve Francii, kde je množství zrušených tratí mnohonásobně větší, se tento trend uplatňuje daleko více.

Jaký máte vztah k některým nejnovějším drážním stavbám, například k nádražní budově Ostrava-Svinov?

Architektonicky jde bezesporu o velmi kvalitní realizaci, jednu z mála, kterou



FOTO AUTOR

MARTIN NAVRÁTIL

KRÁTCE

Seminář o falšování jízdních dokladů

Ve dnech 17.–18. dubna se pod záštitou Odboru produktů a cenotvorby v budově GR ČD v Praze uskuteční seminář zaměstnanců specializované kontroly z problematiky falšování mezinárodních jízdních dokladů včetně ochranných prvků. Seminář povede jako lektor vedoucí pracovní skupiny COLPOFER Daniel Fankhauser ze Švýcarských spolkových drah. Tlumočení je zajištěno. Účast je umožněna i zaměstnancům vlakového doprovodu (v jejich případě je účast dobrovolná mimo pracovní dobu). Zúčastnit se můžete 17. dubna dopoledne nebo odpoledne a 18. dubna dopoledne. V případě vašeho zájmu o tento seminář nahláste svoji účast do 5. dubna e-máilem na: vavra.jan@gr.cd.cz a pelesek@gr.cd.cz. Do zprávy uveďte konkrétní termín, o který máte zájem, a telefonní kontakt.

V provozu přes 600 klimatizovaných vozů

České dráhy nasazovaly do provozu v závěru roku 2012 již více než 600 klimatizovaných vozů. Během jediného roku jejich počet vzrostl o více než 110 kusů. Nejde přitom o doménu dálkových mezistátních vlaků. Přibližně polovina je nasazena v regionální dopravě a polovina v dálkové. Také letos budou pokračovat dodávky moderních vozidel s klimatizací a jejich počet na konci roku překročí další stovku. S posledními modernizacemi se klimatizované vozy v současnosti začínají objevovat stále častěji v běžných rychlíkových spojkách. Například klimatizované řídicí vozy Systel jsou řazeny v dálkových spojkách Ústí nad Labem – Kolín nebo z Olomouce přes Přerov a Břeclav do Brna.

Druhý RegioPanter do Olomouckého kraje

Od 14. března se cestující Českých drah mohou svést druhou nízkopodlažní elektrickou jednotkou RegioPanter na trati mezi Olomoucí a Nezamyslicemi. Více než 70 procent osobních vlaků na této trase je zajištěno novými jednotkami! Poslední – třetí – RegioPanter v krajích bude uveden do provozu na podzim letošního roku mezi Zábřehem na Moravě a Šumperkem. Nákup nových jednotek v ceně 144 milionů korun za kus probíhá za podpory Regionálního operačního programu Střední Morava.

Soutěž s platebními terminály ČSOB

Československá obchodní banka připravila ve spolupráci se společností České dráhy soutěž pro zaměstnance obchodních míst, na kterých jsou instalovány platební terminály ČSOB. Soutěž, která je určená přímo pro zaměstnance Českých drah v dotčených pokladních místech, potrvá od 1. dubna do 30. června letošního roku. Vyhrává to obchodní místo, které v uvedeném období zaznamená nejvyšší nárůst počtu bezkontaktních transakcí. Celé znění soutěže bude uveřejněno na stránkách HelpDesku. (Jv, tis, hop)

Domácí železniční průmysl loni postihl propad tržeb

Pro domácí železniční průmysl byl loňský rok špatným až devastujícím. Tržby firem klesly o 20 procent, na zahraničních trzích dokonce o 30 procent, asi tisícovka lidí dostala výpověď. Tolik vyjádření společností sdružených v ACRI, tedy Asociaci podniků českého železničního průmyslu, která zazněla na odborné diskusi na půdě Poslanecké sněmovny 26. února za přítomnosti ministra dopravy Zbyňka Stanjury. Akcí moderovala generální ředitelka ACRI Marie Vopálenská.

Příliš malá podpora vlády

Zhruba tři desítky manažerů z tuzemských firem řešily nejalších problémy odvětví, především proexportní vládní politiku. Z výroků, které tu zazněly, vyplývá, že zatímco v západní Evropě mají tamní firmy za sebou silný politický lobbing, u nás je situace jiná. Podle Marie Vopálenské česká vláda svou nečinnos-



ZAKÁZEK UBÝVÁ. Tržby firem sdružených v ACRI dramaticky klesají, České dráhy ale zůstávají významným odběratelem vozidel. FOTO VÁCLAV RUBEŠ (2X)



tí doslova likviduje export do zemí jako Bělorusko, Írán, Turecko či Egypt – zatímco účast amerických firem zde roste! Firmy sdružené v ACRI podle ní zareagovaly na celosvětovou krizi před čtyřmi lety vyšší efektivitou a výkonností. Hledaly úspěšná opatření a eliminovaly r-

zika rozložením zakázek mezi exportní a tuzemské dodávky. Pro další úspěšný rozvoj a naplnění vize ale potřebují kromě proexportní podpory a legislativního zájmu i prorůstová opatření.

Co se týká legislativy, zhotovitele trápí novela zákona o veřejných zakázkách,

jež se projevuje řetězením odvolávání neúspěšných uchazečů proti výsledkům soutěží a v důsledku toho prodlužováním a prodražováním staveb. Ministra dopravy zaujal názor, že nekonceptní liberalizací trhu u zakázek v osobní dopravě financovaných z veřejných rozpočtů se zvýhodňuje využívání použitých souprav zahraničních výrobců, což poškozuje České dráhy a domácí výrobce. Zákon už podle odpovědi ministra umožňuje v prvním kole řízení vyselektovat výrobce bez patřičných atestů a referencí a je na vyhodnocovatelích, aby měli odvahu vylučovat dumpingové nabídky.

Zajímavé bylo i doporučení poučit se z chování Polska, údajně premianta v čerpání finanční pomoci z EU. Jak sdělila Marie Vopálenská, v Česku firmy trápí příliš velké spolufinancování: na každou korunu vydanou z vlastních zdrojů podle ní EU zaplatí jen 85 haléřů. Ministr Stanjura v této souvislosti prosazuje,

aby se upřednostňovaly velké a administrativně náročné (a hlavně dobře připravené) projekty.

Kontroverzní otevírání trhu

V Česku jsme si zvykli na velmi otevřený trh, který ale není v jiných zemích obvyklý. To znamená, že mnohé cizí firmy mohou v rámci jinde platné legislativy počítat s podporou své vlády. Jak jinak si lze vysvětlit, že i ve státech EU je naprosto běžné, že ve veřejných projektech jsou úspěšně především domácí firmy, takže vynaložené investice pomáhají vytvářet domácí pracovní místa a tím i zvyšovat kupní sílu obyvatel. Bolístkou je i způsob liberalizace trhu v osobní dopravě. Modelový tendr na operátora na dopravu na ramenu Olomouc – Krnov – Ostrava byl připraven bez hlubší analýzy dopadů. Kvůli vyřazení druhého účastníka teď bude nejspíš zrušen.

MARTIN NAVRÁTIL

MIMOŘÁDNOSTI

Česká Třebová

7. února

Dopoledne ve stanici Česká Třebová vykolejila při posunu elektrické lokomotiva 111.017-0 přes zarážedlo kusé koleje číslo N2. Škoda předběžně činila 255 tisíc korun.

Horusice

8. února

V ranních hodinách v obvodu stanice Horusice se na přejezdu v km 32,675 střetl osobní automobil Škoda Fabia s nákladním vlakem Pn 1. nsl. 64801, v jehož čele byla elektrická lokomotiva 230.022-6. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 275 tisíc korun.

Praha-Běchovice

10. února

V nočních hodinách ve stanici Praha-Běchovice prudce najel posunový díl, kterým byly lokomotivy 742.302-3 a 363.050-6, na soupravu nákladních vozů řady Laaers. Při srážce byli lehce zraněni dva strojvedoucí ČD Cargo. Škoda byla předběžně vyčíslena na 4 miliony korun.

Ostrava hl. n.

12. února

Odpoledne v obvodu levého nádraží stanice Ostrava hlavní nádraží prudce najela posunující motorová lokomotiva 742.304-9 na stojící elektrickou lokomotivu 363.513-3. Škoda předběžně činí 50 tisíc korun.

Lípa nad Dřevnicí – Zlín střed

12. února

Ve večerních hodinách mezi stanicemi Lípa nad Dřevnicí a Zlín střed se na železničním přejezdu v km 11,311 střetl osobní automobil Volkswagen Passat s osobním vlakem 14236, kterým byla Regionova 814/914.076. Řidič automobilu byl při střetnutí zraněn. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda předběžně činí 255 tisíc korun.

Velký Osek

13. února

V odpoledních hodinách v obvodu stanice Velký Osek se na přejezdu v km 0,450 střetl osobní automobil se spěšným vlakem 1810, v jehož čele byl motorový vůz 854.017-1. Řidič automobilu byl při střetnutí těžce zraněn. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 165 tisíc korun.

Libice nad Cidlinou

13. února

Ve večerních hodinách ve stanici Libice nad Cidlinou za jízdy nákladního vlaku Nex 48323 vykolejily na výhybce číslo 16 dva vozy řady Laaers, které byly řazené jako poslední dva vozy v soupravě. Škoda byla předběžně vyčíslena na 130 tisíc korun.

Dluhonice

14. února

Ve večerních hodinách v obvodu výhybní Dluhonice se na přejezdu v km 185,610 střetl osobní automobil Audi A6 s nákladním vlakem Nex 52600, v jehož čele byla elektrická lokomotiva 130.001-1. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením se závorami. Škoda předběžně činí 70 tisíc korun.

Kravaře ve Slezsku – Chuchelná

20. února

V ranních hodinách mezi stanicemi Kravaře ve Slezsku a Chuchelná se na přejezdu v km 15,595 střetl osobní automobil Volkswagen Sharan s osobním vlakem 13457, kterým byla Regionova 814/914.120. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčíslena na 25 tisíc korun.

Ostrava-Svinov

20. února

Odpoledne ve stanici Ostrava-Svinov došlo před odjezdem rychlíku 1130 k požáru osobního vozu 29-29.014-9. Škoda byla předběžně vyčíslena na 40 tisíc korun.

Učíme pokladní, jak zvládat problematické zákazníky

Usměvavý, pohodový a věcný cestující je pro pokladní nebo pokladního Českých drah výhodou. Jenže jak se správně zachovat, když k přepážce přistoupí nazlobený diktátor nebo hnidopišský byrokrat? Odpověď přináší interaktivní semináře pro osobní pokladníky připravené Dopravním vzdělávacím institutem, kterými prošlo téměř 1 900 mužů a žen, jimž je komunikace s problematickými zákazníky denním chlebem.



Snad žádný člověk si nepřeje, aby na něj lektor při školení doslova řval, že je neschopný a hloupý. Přesně toho se ale dočkali zaměstnanci Českých drah, kteří prošli seminářem s názvem Projevní dovednosti pro pokladníky a informátory. Emotivní výstupy ale naštěstí nebyly mířeny přímo k osobě pokladníka, ale staly se součástí modelových situací, připravených pro účastníky semináře jako scénáře nepříjemných chvil, které se mohou odehrát i před jejich přepážkou. Přívlástek interaktivní je tady skutečně namísto, neboť na každou akci v sebraných scénkách následovala patřičná reakce podle typologie člověka, do jehož povahových rysů se lektori velice přesvědčivě stylizovali. Pokladníci si ale ze semináře neodnesli jen skvělé ochotnické zážitky, ale i rozklíčování jednotlivých osobnostních typů a doporučení, jak s každým z nich komunikovat.



EMOCE. Lektorka Dopravního vzdělávacího institutu v roli zvědavé venkovanky učí pokladní ČD, jak správně reagovat na štouravé dotazy. FOTO AUTOR (2x)



VÍTE TO? Školení se týkalo i komunikace s cestujícím přes telefon.

Na analýzu člověka mají vteřiny Být asertivní je zaklínadlem moderní doby. V případě pokladníků je ale pouhá asertivita málo. Balancování mezi prozákaznickým přístupem a zachováním vlastní důstojnosti může být totiž někdy protimluv. „Je to o to složitější, že v běžné komunikaci máme zpravidla dost času na alespoň základní analýzu osobnosti člověka. Pokladníci ale musí identifikovat rozpoložení zákazníka během několika vteřin,“ říká vedoucí projektu Kamil Bujnoch, který sestavil osnovu interaktivních kurzů a procestoval s nimi celou republiku.

Celodenní seminář je založen na rozvíjení dovednosti zařadit zákazníka do jednoho ze čtyř základních osobnostních typů a podle toho s ním komunikovat. „Snažíme se předat základní pravidla takového dialogu a také jeho správné zahájení. Když udělá pokladník či in-

formátor chybu již v první chvíli, problematická osobnost mu zpravidla nedá šanci ji napravit, což vede k absurdně vyostřeným situacím,“ vysvětluje Kamil Bujnoch, kterému dává za pravdu odborná lektorka Blažena Pecháčková. Na seminářích totiž vždy působí dva zaměstnanci DVI – lektor a odborník na takzvané měkké dovednosti.

OSOBNOSTNÍ TYPY ZÁKAZNÍKŮ

Diktátor, byrokrat, pragmatik a sociabil – to jsou čtyři základní typy lidí, se kterými se pokladníci setkávají. Každý z nich má projevy vyžadující určitý model komunikace. Zatímco nadřazenost diktátora je možné eliminovat správnými dotazy, čímž pokladník převzme aktivitu a řídí směřování dialogu, by-

rokrata uspokojí jen jednání na formální úrovni s demonstrací toho, že člověk za přepážkou je opravdový profesionál, kterého nezasáknou ani detailní otázky. Jejich opakem je člověk sociabilní, který se ztrácí nejen v tarifních nabídkách, ale i v sobě samém. Zpravidla pohodový, věcný a vyrovnanější jsou pragmatik.

lépe zvládali. Na jednodenní seminář jde o přehršel informací, přivítali bychom alespoň dvouleté školení,“ stýská si Kamil Bujnoch.

Lidé jsou komplikovaní

A jak hodnotí semináře samotní pokladníci a informátoři? V naprosté většině je zaujme forma a atmosféra, která nenudí. Často zmiňovaným přínosem je sebepoznání, jak by asi reagovali, kdyby se role obrátily a u pokladního okénka s nesprávně komunikujícím pokladníkem se ocitli sami. „Objevují se samozřejmě i reakce, že ne vždy je možné se zachovat podle výkladu a některé situace je nemožné odhadnout dopředu. Lidé jsou komplikovaní a nikdo z nás nezapadá čistě do jedné typologické krabičky. Účelem školení je proto zejména naučit zaměstnance správně naslouchat, projevit empatii a nabídnout pomoc. Věřím, že řada z absolventů kurzů již nové poznatky zúročila,“ říká Kamil Bujnoch. Do budoucna připravuje DVI podobné školení i pro vlakové čety. **VÁCLAV RUBĚŠ**



Další fotografie najdete na stránkách zeleznicar.cz.

Agenda ČD travel přešla více na internet

→ Pokračování ze strany 1

Správnost přesunu katalogu do elektronické podoby potvrdili sami klienti. Zájedzy se totiž letos objednávaly ve stejné míře jako loni. Zákazníci navíc oceňují i zrychlení agendy, protože e-mailem se posílají také faktury za rekreace. V ideálním případě je koloběh závazné objednávky následující: klient si vybere dovolenou na internetu, vytiskne a vyplní objednávku. Naskenuje, zašle na personální oddělení, kde ji vytištěnou potvrdí a naskenovanou zašlou do cestovní kanceláře. Každému zůstává kopie a zároveň potvrzení o odeslání a odpadává náročná cestování s objednávkou.

Mění se samozřejmě lokality zájezdů ČD travel, novinky tvoří asi 30 procent z nabízených zájezdů. V nabídce jsou i určité stálice, o které mají lidé zájem pořád. V cestovní kanceláři ale dobře vědí, že vše se může kdykoli změnit. „Dva roky po



S cestovní kanceláři ČD travel navštíví i šikmou věž v Pise. FOTO ČD TRAVEL

sobě zájem o jedno zařízení narůstá, pak to spadne a nikdo neví proč. Že by tu relativně stálou skupinu klientů to místo už omrzelo?“ ptá se Blanka Jišová. O nabídce ČD travel pravidelně informujeme v Železničáři v inzertní rubrice, takže naši čtenáři už asi zjistili, že letošními novinkami jsou řecké ostrovy Samos, Thassos a Zakynthos. Další nové lokality jsou v Itálii a Chorvatsku, pokračuje také trend znovuobjevování Bulharska.

Na exotické destinace se ČD travel moc nezaměřuje, protože tyto zájezdy jsou cenově náročné. Nadále roste poptávka po českých a slovenských místech. Slovensko je mezi zákazníky ČD travel tradičně oblíbené, letos cestovní kancelář zařadila do katalogu tatarský Sliezský dom místo Hřebienku (aktuálně se opravuje), v Čechách v nabídce najdete dva nové hotely u Máchova jezera a v Hluboké nad Vltavou. Posledním trendem je snižování počtu zájemců o levnější zá-

jezdy do zahraničí. Tato skupina lidí nyní raději tráví dovolenou v Česku, případně i na Slovensku.

„Občas zaslechnu názor, že by bylo dobré nabízet jenom ty hotely, o které je zájem,“ říká ředitelka Blanka Jišová. „To bychom skutečně moc rádi. Ale odhadnete vkus klienta! Pokud bychom byli tak dobří, záviděly by nám všechny cestovky. Nicméně se nám daří uzavírat takové smlouvy, u nichž je možné v případě zájmu kapacity navyšovat. Naším hlavním cílem je spokojený klient.“ Specialitou ČD travel jsou ovšem stále poznávací zájezdy s pomocí jízdenek FIP – klasické jsou Francie, Švýcarsko, Itálie, Černá Hora. Z pobytových zájezdů s FIP zůstává už jen Bulharsko, kam se jezdí vlakem. Zájem o tento typ zájezdů je však nižší než v minulosti. Jasně se totiž ukazuje, že na delší vzdálenost letecká doprava vítězí nad vlakem.

MARTIN NAVRÁTIL



DOBŘÍ BYZNYS. Převoz dřeva probíhá na Jesenicku především po železnici. Kvůli náročnému terénu zde totiž kamiony spotřebují příliš paliva.

FOTO AUTOR (2x)

Malebná oblast Jeseníků je velkou zásobárnou dřeva, které zpracovává řada lesních závodů jak v Česku, tak v zahraničí. Pro tyto firmy je základním dopravním prostředkem do vnitrozemí a dále do zahraničí železnice. To je velká příležitost i pro ČD Cargo, přesněji pro zaměstnance olomoucké provozní jednotky.

Většina vytěženého dřeva na Jesenicku směřuje do Rakouska a také Itálie. Jistá část se distribuuje i po České republice. ČD Cargo zde nakládá na své vozy z hlediska komoditní skladby dřeva v první řadě. „Většinou jde o takzvanou kulatinu neboli kmeny, které přepravujeme z horských oblastí směrem do Zábřehu na Moravě. Odtud se vozy řadí do souprav vedených elektrickými lokomotivami směřujících dále do vnitrozemí a také zahraničí,“ říká Milan Pospíšilík z ČD Cargo a dodává, že těžba dřeva navíc zaměstnává velkou část populace tohoto velmi chudého kraje, kde nezaměstnanost dosahuje pětadvaceti procent.

Díky horskému terénu je přeprava po silnicích moc drahá

A proč se vlastně železnice vyplácí více než dnes tak rozšířená přeprava silničními kamiony? Podle Milana Pospíšilíka je odpověď vcelku jednoduchá. „Jesenicko je velmi hornatá oblast, kde většinu trasy musí jet nákladní automobily například se zařazeným druhým rychlostním stupněm, což pochopitelně enormně zvyšuje spotřebu nafty. Navíc se po dráze přepraví najednou víc zboží než v jednom kamionu, což je logické.“

Vedoucí provozního pracoviště Zábřeh na Moravě Pavel Janů konkretizuje pře-

Porážíme kamiony v převozu dřeva z Jesenicka



NAKLÁDKA. V Hanušovicích dohlíží na vlaky s dřevem i vozmistr ČD Cargo.

pravy následně: „Dřevo vozíme především ve vozech řady Eas. Důvod je nasnadě. Nakládka do uhláků je jednodušší a samotná přeprava bezpečnější. Po samotném naložení stáhneme náklad v horní části úvazy a je tak díky pevným bočnicím perfektně fixován a nehrozí mu vypadnutí.“

V zimě čtyři vozy, v létě i deset
Dřevo se na Jesenicku nakládá hned v několika stanicích – v Rudě nad Moravou, Hanušovicích, Starém Městě pod Sněžníkem, Podlesí, Jindřichově na Moravě, Ostružné, Lipové Lázních a také v samotném Jeseníku. Dále se nakládá například ve stanicích Vápenná, Žulová, Velká

Kde se na Jesenicku nakládá do vozů ČD Cargo dřeva

- Ruda nad Moravou
- Hanušovice
- Staré Město pod Sněžníkem
- Podlesí
- Jindřichov na Moravě
- Ostružná
- Lipová Lázně
- Jeseník
- Vápenná
- Žulová
- Velká Kraš
- Javorník ve Slezsku
- Písečná
- Mikulovice
- Zlaté Hory

Dřevo vozíme především ve vozech řady Eas. Nakládka do uhláků je totiž jednodušší a přeprava bezpečnější.

Kraš a Javorník ve Slezsku. Nákladní soupravy jsou složeny maximálně z motorové lokomotivy řady 753 a pěti vozů. „Jde o řazení za optimálního počasí, v zimě vozíme najednou třeba jen čtyři vozy nebo se soupravy spojují tak, aby na čele a konci vlaku byla jedna lokomotiva. Maximální počet nákladních vozů je v tomto případě deset. Možná se to někomu bude zdát málo, ale na Jesenicku jsou obrovská převýšení, kde má co dělat i osobní souprava,“ vysvětluje Pavel Janů.

Vlastní nakládku dřeva do přistavných vozů si zabezpečují soukromé lesní závody samy. Pavel Janů na závěr popisuje organizaci přepravy: „Podle dohody s lesníky přistavíme vozy do určené stanice a během 24 hodin si je musí vlastní silou naložit a náklad upevnit. Naši lidé jen náklad zkontrolují a odvezou. Vozmistr v Hanušovicích kontroluje stav vozů ložených dřevem po technické stránce, zbývající místa musí zabezpečit pouze vlakvedoucí s posunovačem.“

MARTIN HARÁK



MIMOŘÁDNOSTI

Olomouc

23. února
V dopoledních hodinách mezi stanicemi Olomouc-Nová Ulice a Olomouc hlavní nádraží se na přejezdu v km 1,492 střetl automobil Kia s osobním vlakem 14012 Regionova 814/914.095. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda předběžně činí 160 tisíc korun.

Běšiny – Klatovy

23. února
Dopoledne mezi stanicemi Běšiny a Klatovy se na přejezdu v km 54,128 střetl osobní automobil Škoda Fabia s osobním vlakem 17508, kterým byl motorový vůz 842.030-9. Řidič automobilu byl při střetnutí usmrčen. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 200 tisíc korun.

Čkyně – Volyně

23. února
Po polední mezi stanicemi Čkyně a Volyně se na přejezdu v km 13,474 střetl automobil Škoda Octavia s osobním vlakem 18111, kterým byla Regionova 814/914.131. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 150 tisíc korun.

Beroun – Zdice

23. února
Odpoledne mezi stanicemi Beroun a Zdice se na přejezdu v km 41,343 střetl uvážený kamion MAN s rychlíkem 760. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením se závorami. Škoda předběžně činí 1,9 milionu korun.

Karlovy Vary

26. února
V poledních hodinách mezi stanicemi Karlovy Vary-Dvory a Karlovy Vary za jízdy nákladního vlaku Pn 67613 vykolejilo šest nákladních vozů řady Falls. Škoda předběžně činí 1,5 milionu korun.

Semily

28. února
Před polednem ve stanici Semily vykolejil při posunu nákladní vůz řady Eas-u na staniční koleji číslo 5. Škoda předběžně činí 6 tisíc korun.

České Budějovice

28. února
Před polednem v obvodu nákladového nádraží stanice České Budějovice při jízdě sunutého posunového dílu došlo ke střetnutí s autobusem, který stál v průjezdném průřezu koleje číslo 215. Škoda předběžně činí 51 tisíc korun.

Chlumec nad Cidlinou

3. března
Ve večerních hodinách mezi žst. Chlumec nad Cidlinou a Městec Králové se na přejezdu v km 10,383 střetl automobil Škoda Fabia s osobním vlakem 5720, kterým byl motorový vůz 810.541-3. Řidička automobilu byla při střetnutí usmrčena. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda předběžně činí 150 tisíc korun. (MirKo)

Podnikatelský plán má dostat ČD Cargo do kondice

→ Pokračování ze strany 1

V současnosti počítá schválený podnikatelský plán se zachováním obslužnosti všech tarifních bodů. Je ale zřejmé, že systém bude muset být optimalizován. Není možné efektivně obsluhovat tarifní body, ve kterých se naloží nebo vyloží jen několik vozů ročně. Proto i obchodní úsek vede jednání se zákazníky, cenově zvýhodňuje přepravy ve skupinách vozů, nabízí zákazníkům přesun manipulací do jiných, pro ČD Cargo nákladově optimálnějších stanic nebo nákladíšť.

Je třeba si uvědomit, že řada firem v blízkosti regionálních tratí, kde se realizují významné objemy jednotlivých vozových zásilek, již zanikla nebo je na hranici své existence, také objemy expedovaného zboží stále klesají. Nově vznikající podniky navíc nevlastní vlečky, takže překládka silnice/železnice přepravu zbytečně prodražuje.

Změny v periodické údržbě a v rozsahu vozidlového parku

Z oblasti provozu zmiňují ještě projekt „Výkonový systém periodické údržby nákladních vozů“. Periodická údržba kolejových vozidel se historicky prováděla na základě časových intervalů. Zatímco u hnacích vozidel a osobních vozů byl přechod k výkonovému systému již realizován, u nákladních vozů přetrvával časový režim do okamžiku získání dostatečných údajů o kilometrických probězích. Změna časové periodické údržby na výkonový systém údržby dle km proběhu nabízí významný potenciál pro snížení nákladů. Zavedení výkonového systému bylo ověřeno v závěru roku na vybraných vozových řadách, v roce 2013 je zavedeno do rutinního užívání.

Dalším z důležitých úkolů, který management společnosti v roce 2013 čeká, je optimalizace rozsahu potřebného parku železničních nákladních vozů a hna-



Naše vozy musí především odrazet potřeby zákazníků. FOTO MICHAL ROH ML.

cích vozidel. Budeme tedy pokračovat ve snižování nadbytečných kapacit kolejových vozidel. Chceme expandovat do zahraničí, například do Polska nebo Maďarska. Na tuto expanzi potřebujeme moderní lokomotivy a dostatečný park nákladních vozů. Struktura tohoto par-

ku však musí plně odpovídat potřebám našich zákazníků, nikoli odrážet historický vývoj společnosti.

Výhled do roku 2017

Podnikatelský plán je materiálem, na který logicky navazují další dokumenty, především pak strategický výhled společnosti do roku 2017 a obchodní politika do roku 2017. Při definování dlouhodobé strategie bylo nezbytné brát v úvahu nejen zdrojové možnosti společnosti, ale také zohlednit předpokládaný vývoj trhu železniční nákladní dopravy v evropském rozměru a vývoj legislativních podmínek na dopravním trhu. Základním cílem je v roce 2017 dosáhnout kladného výsledku hospodaření za společnost celkem i v rámci segmentu jednotlivých vozových zásilek.

Obchodní politika bude vedena s cílem uzavřít víceleté smlouvy na maximálně možný objem přeprav. Zároveň

bude ČD Cargo nabízet ceny za přepravu v ucelených vlacích, které již nebudou zatíženy položkami kompenzačními ztráty z přepravy jednotlivých vozových zásilek. Budeme nabízet i další portfolio služeb navazujících nebo předcházejících vlastní železniční přepravě.

Bude-li Česká republika aplikovat závěry vyplývající z Bílé knihy Evropské unie, pak by do roku 2030 mělo být minimálně 30 procent přeprav realizovaných na vzdálenost větší než 300 km převedeno ze silnice na jiné druhy dopravy, v případě České republiky pak nejspíše na železniční. Má tomu napomoci mimo jiné vybudování zelených koridorů pro nákladní dopravu. Do roku 2050 by pak mělo být převedeno více než 50 procent přeprav.

MICHAL ROH



Jarní soutěž pro chytré a zvědavé cestovatele po naší republice

S jarem nastává nová turistická sezona a my jsme pro vás při této příležitosti připravili poznávací soutěž. Na snímcích z ptačí perspektivy vám představíme čtrnáct turistických cílů – z každého kraje naší republiky jeden. Vybrali jsme různé druhy historických míst: hrady, zámky, kláštery, městské památkové rezervace a zóny. Vaším úkolem je fotografie identifikovat.

1. cena



Pokud čtete Železničáře pravidelně, víte, že na jaře obvykle pořádáme soutěž spojenou s výlety po českých a moravských zemích. Sezóna začíná za pár dní, takže už nyní si můžete s naší pomocí naplánovat, kam se letos podíváte – samozřejmě vlakem. Abychom byli spravedliví, z každého kraje jsme vybrali jedno město znázorněné na fotografii a popsané doprovodným textem. Navíc přidáváme malou železniční zajímavost, která se k místu váže. Někde lokality poznáte snadno, jinde už musíte hledat v knihách, mapách nebo na internetu. Až budete mít pohromadě všech 14 odpovědí, pošleme vám je e-mailem.

Oproti loňsku jsme zatraktivnili ceny. Kromě kvalitních knižních publikací od nakladatelství Starý most jsme pro vás přichystali funkční – tedy provozuschopný – model RegioSpidera ve velikosti H0, který jistě udělá radost každému modeláři nebo malému klukovi. Jména výherců včetně správných odpovědí zveřejníme v čísle 8/2013.

CO MŮŽETE VYHRÁT

Jeden výherce získá hlavní cenu v podobě funkčního modelu vozu Regio-Shuttle RS1 v barvách Českých drah (RegioSpider) v hodnotě necelých pět tisíc korun. Dalších pět výherců od nás obdrží reprezentativní publikaci z nakladatelství Starý most. Můžete si vybrat z „letecké“ řady knih s unikátními snímky Jiřího Bergera (Brno z nebe, Plzeňský kraj z nebe, Karlovarský kraj z nebe) nebo z „železniční“ řady (150 let železniční trati Praha-Smíchov – Plzeň – Furth im Wald, Škodovické lokomotivy, tramvaje a trolejbusy ve fotografiích a dokumentech). Ke svému odpověďmi proto připište, kterou knihu preferujete.

JAK MÁTE ODPOVÍDAT

Na e-mailovou adresu zeleznicari@edc.cz pošlete spolu s kontaktními údaji (jméno, bydliště, telefon) odpověď ve stručné podobě 1 – jméno místa až 14 – jméno místa. Budeme brát v úvahu jen ty odpovědi, které přijdou do 10. dubna včetně. Jména výherců zveřejníme v čísle 8/2013, které vychází 18. dubna.



3 Hornické město i lázně – Karlovarský kraj

Osadu u ložisků stříbra na úpatí Klínovce v Krušných horách založili Šikové v roce 1516. Zdejší stříbrný revír byl tehdy největší na světě. Nejenže se tu těžilo stříbro, Šikové také razili vlastní mince – tolar, podle nichž získal název americký dolar. Z dob největší slávy se dochovaly honosné domy s renesančními štíty, trojkřídlá radnice a budova mincovny, v níž se nyní nachází muzeum. Na snímku vidíte první luteránský kostel na našem území. Jeho jméno koresponduje s názvem hledaného města. Ve 40. letech 19. století byla v místě zahájena těžba uranu, který se využíval při barvení skla a porcelánu. Manželé Curieové zde objevili polonium a radium. Vznikly tu první radioaktivní lázně. Po roce 1945 přerušila lázeňskou činnost těžba uranu spojená s krutými podmínkami pro politické vězně.

Vlakové spojení: Nejbližší železniční stanice je v Ostrově nad Ohří.
Železniční tip: Z Ostrova nad Ohří jezdivá lokálka až do hledaného města. Trať překonávala obrovské převýšení a provoz byl velmi pomalý. Trasa do Dolního Ždárdu funguje dnes jako vlečka. Dochoval se zde tunel.



4 Rezervace s ptačími domky – Ústecký kraj

Jedna z našich nejmenších památkových rezervací leží necelých 20 kilometrů severovýchodně od Litoměřic. Rozkládá se na úzkém protáhlém skalnatém ostrohu, čimž je určen i půdorys historické části s protáhlými náměstím. Mohutný barokní kostel svatého Petra a Pavla pochází z druhé poloviny 18. století, autorem oltářního obrazu je Karel Škréta. Část náměstí lemuje zachovalé jednopatrové domy se štíty a podlažními, které evokují charakter malého středověkého městečka. Pítoreskním dojemem působí tzv. Ptačí domky, doslova přilpené na výstupcích pískovcových skal. Postavili si je italská dělnička pracující v polovině 19. století na stavbě železnice. Z dob husitského hejtmana Václava Čardy z Petrovic pochází Píkhartská věž, která je součástí dochovaného opevnění. Výlet doporučujeme spojit s návštěvou rozsáhlé zříceniny hradu Heřfenburk, vzdáleného asi tři kilometry od města.

Vlakové spojení: Nachází se na trati 087 mezi Českou Lípou a Lovosicemi.
Železniční tip: Nedaleko leží Zubnice s muzeem, které upomíná lokálku z Velkého Března do Verneřic.



5 Valdštejnský zámek – Liberecký kraj

Rozsáhlý areál v podhůří Jizerských hor je skvělou ukázkou spojení mohutného středověkého hradu s renesančním zámekem. Mezi jeho majitele vždy patřili členové některého mocného rodu. Strohý Horní hrad byl přebudován na pohodlný reprezentativní zámek s fasádou zdobenou sgrafity. Mohutnou věž nazývanou Indica pokrýla helmice, v předhradí vystlhl Dolní zámek. Nejslavnější majitel Albrecht z Valdštejna paradoxně na architekturu nezanahal žádné stopy a na zámku pobýval jen krátce. Za hlavní sídlo si sice zvolil Jizku, nicméně název celého panství odzkoval právě od námi hledaného místa.

Vlakové spojení: Leží na trati 037 z Liberce.
Železniční tip: Od počátku minulého století až do 70. let byl v provozu trať do Heřmanic. Heřmanická měla neobyčejně rozchod 750 mm z důvodu návaznosti na trať za hranicemi do Žitavy. V bývalé výtopně v hledaném místě můžete v turistické sezoně navštívit muzeum s exponáty vztahujícími se k Heřmanicům.



12 Vagonářství na zámku – Moravskoslezský kraj

V místě nejrve bývala gotická tvrz. Tu nechali v roce 1567 panové z Ruštejna přestavět na renesanční zámek, nyní nazývaný Starý. Nový zámek si poblíž postavil v polovině 18. století Josef Kryštof Ondřej Repínský v barokním stylu. Oba objekty byly v 19. století upraveny pseudogoticky. V 60. letech 19. století provedl celkovou přestavbu Gebhard III. Lebercht Blücher, K Novému zámku přibyla věž a věžka, zámek obklopil park. Po první světové válce zde byla škola či ubytovna pracovního tábora. V současnosti je Nový zámek využíván ke kulturním účelům a hlavně zde sídlí Vagonářské muzeum, prezentující historii kolejové dopravy a zdejší vagonky, je zde i funkční modelová dráha. Místní vagonka byla založena v roce 1900. Po privatizaci se zdejší vagonka dostala na konci 90. let do tíživé ekonomické situace a výroba vozidel se přesunula jinam, například do Ostravy.

Vlakové spojení: Leží na trati 250 mezi Přerovem a Bohuřovicemi. Dále z místa vycházejí trati 279, 325.
Železniční tip: Vagonářské muzeum přímo v budově zámku.



13 Brána Moravskoslezských Beskyd – Zlínský kraj

Valašské město vzniklo spojením dvou samostatných celků ležících na březích dvou řek, Rožnovské a Vsetínské Bečvy, v roce 1924. Historie obou částí však sahá až do druhé poloviny 13. století. Dva jsou zde také zámky. V části Křižanova je tzv. zámek Kinských, empírová budova přestavěná z barokního správního objektu. Je v něm umístěna galerie osvětlovacího skla a expozice gobelinů. V místě se totiž nachází gobelínová manufaktura. Na snímku je zachycen druhý zámek, tzv. žerotínský, vybudovaný v renesančním stylu, v 19. století přebudovaný na věžnici. V nedávné době byl kompletně zrekonstruován. Střed města byl prohlášen městskou památkovou zónou, po válce byla ale řada historických domů zbourána.

Vlakové spojení: Leží na trati 280 mezi Hranicemi na Moravě a Vsetínem. Dále odtud vyjíždějí trati 281, 323 a 303.
Železniční tip: V Rajnochovicích bývala na počátku 20. století Arcibiskupská lesní železnice, kterou se stahovalo dřevě z Kelečského Javorníku na pilu. Dnes si můžete projet jejími zbytky zachovalou trať nazývanou Štrelka.



14 Zázemí Lichtenštejnů – Jihomoravský kraj

Oblast poblíž Břeclavi byla po staletí spojena s rodem Lichtenštejnů. Karel I. z Lichtenštejna nahlomádli konfiskace pro bitvy na Bílé hoře osobní majetek. Jeho syn Karel Eusebius si zvolil námí hledaného místa za hlavní sídlo a vybudoval zde mohutný barokní zámek. Při pohledu z letadla je zřetelné, jak čtyři křídla uzavírají čtvercové nádvoří a jak se směrem k novému zámku odvíjí impozantní průhled s menší věží a čestným dvorem ohraničeným dalšími dvěma budovami. V interiérech se dochovala původní štuková výzdoba a nádherné nástropní malby. Nejvzácnější je barokní kaple. Zámek je součástí areálu, který harmonicky spojuje kouzlo přírody a citlivě zachovalou keltskou krajinářskou architekturu, a proto byl v roce 1996 zapsán na Seznam památek UNESCO.

Vlakové spojení: Leží na trati 246 z Břeclavi do Znojma.
Železniční tip: Druhým zámekem je areál v Lednici. A právě sem vás může v turistické sezoně zavezet lokálka z Břeclavi. V Lednici a Postroné uvidíte krásná nádraží obložená kachličkami z místní keramiky.



6 Věnné město královen – Královéhradecký kraj

Významné centrum východních Čech leží na soutoku Labe a Otlice. Poprvé je datováno rokem 1225, od roku 1306 se stalo věnným městem českých královen. Osvícený císař Josef II. je přebudoval na vojenskou pevnost, která však nikdy neposloužila svému účelu. U nedalekého kopce Chlum proběhla v roce 1866 nechalvalně známá bitva, v níž bylo rakouské vojsko na hlavu poraženo pruskou armádou. Po zrušení pevnosti došlo k mohutnému stavebnímu rozvoji, charakteristický styl vstříklí městu architekti Jan Kotěra a Josef Gočár. Na snímku vidíme Velké náměstí s typickým panorámatem věží, katedrálou svatého Ducha a Bílou věží. Na levé straně náměstí stojí biskupská rezidence.

Vlakové spojení: Leží na tratič 020, 031 a 041.

Železniční tip: Přímou v město v areálu firmy Signal Mont se nachází Muzeum sdělovací a zabezpečovací techniky. Expozice jsou nejen v interiérech, ale i venku a naproti většinu exponátů si můžete vyzkoušet. V parku na náměstí 5. května najdete dětskou železnici.



7 Romantická dominanta – Pardubický kraj

V rovinaté krajině Polabí v okolí Pardubic se vypíná do výšky 307 metrů nad mořem výrazný vrch. Zpočátku býval opuštěný. Území totiž patřilo do majetku kláštera v Opatovicích, proto zde nejrve nestalo žádné panské sídlo. Až za husitských válek, kdy byl klášter poboben, využil strategický kopce husitský hejtman Diviš Bořek z Milečínka a vybudoval zde hrad. Na konci 15. století hrad koupili Pernštejnové a přebudovali ho na velkolepé sídlo. Za třicetileté války se v roce 1643 švédským vojskům sice nepodařilo dobýt Pardubice, ale hrad, který hledáme, už takové štěstí neměl. Byl poboben a vypálen. V pozdějších dobách se na jeho stavu nedobře podepsala těžba kamene v lomu v jednom z svahů.

Vlakové spojení: Jedte vlakem do Pardubic a od nádraží můžete svým autobusem číslo 16. Až k hradu jdou pouze vybrané spoje.

Železniční tip: V bývalé vodárně železniční stanice v pardubické místní části Rosice nad Labem můžete navštívit muzeum dokumentující historii železniční dopravy na Pardubicku.



8 Klášter na svahu Petřina – Praha

Panorama pražského Petřína utváří nejen rozlehlost, ale i rozsáhlý areál nejstaršího premonstrátského kláštera na českém území. Z popudu olomouckého biskupa Jindřicha Zdírka ho v roce 1140 založil Vladislav II., výstavba začala o dva roky později. V době vzniku se ve evropském měřítku jednalo o jeden z nejrozsáhlejších románských komplexů. Po požáru proběhla ve druhé polovině 13. století gotická přestavba. Velkého významu nabyl klášter po roce 1627, kdy sem byly převezeny ostatky zakladatele řádu premonstrátů svatého Norberta. Na barokní přestavbě se podílel Jean Baptista Mathey či Domenico Orsi. Klášterní knihovna patří k nejslavnějším v naší republice. Čítá na 900 000 svazků včetně několika protisisků. Strop Filozofského sálu zdobí rozsáhlá freska Antonia Františka Maulbertsche. V části objektu sídlí Památník národního písemnictví.

Vlakové spojení: Do Prahy snad vlakem třefte. K Petřinu se dostanete například z hlavního nádraží tramvají číslo 9 do stanice Újezd.
Železniční tip: Od roku 1891 jezdí na Petřín po kolejích pozemní lanovka.

Zaměstnanci Kontaktního centra Českých drah používají softwarovou aplikaci s trochu zvláštním názvem: Znalostní báze. Aplikace, která obsahuje aktuální informace z osobní dopravy včetně mimořádností, produktové listy a knihu normálií, slouží operátorům pro poskytování správných a hlavně rychlých informací na dotazy položené veřejností.

Ještě v nedávné době museli mít zaměstnanci Kontaktního centra ČD ve svých počítačích otevřenou celou řadu aplikací a databází. To vedlo k prodloužení telefonních hovorů a zákazníci čekali na odpověď i relativně dlouhou dobu. Zhruba před rokem a půl ale padlo rozhodnutí o vytvoření aplikace Znalostní báze, kde se soustředí všechny dostupné informace do jednoho balíčku.

Průběžně vkládání informací zaručuje aktuálnost

Každý, kdo má přístup do Znalostní báze, může postupně vkládat nové informace, které tam ještě nejsou zaznamenány. Pochopitelně že nejde o živelnou záležitost, ale každá uložená informace jde přes schvalovatele, což je tým devíti lidí, kteří po vzájemné poradě rozhod-



FLEXIBILITA. Zaměstnanci Kontaktního centra využívají Znalostní bázi pro rychlé vyhledávání otázek.

FOTO AUTOR

Softwarová aplikace díky svému charakteru nabízí širší využití, takže ji za čas dostanou i další zaměstnanci ČD.

rá se skládá z podkapitol – Nehody a závady, Výluky, Uzavřené pokladny a Změny v řazení vlaků osobní dopravy. Zde se do budoucna plánuje kapitola Přeplněné vlaky s akcentem na služební vozy s přepravou jízdních kol. Právě v některých sezonních spojích bývá vyčerpaná kapacita a tím pádem se zákazníci mohou dozvědět dopředu, zda se s kolem do vlaku dostanou či nikoli.

V budoucnu poslouží i KCOD

Pro provozní zaměstnance je důležitá kniha normálií. Každé otevření vloženého dokumentu je zaznamenáno u konkrétního zaměstnance. Odpadá tak popisování a prokazatelné seznámení a vedoucí zaměstnanci mají možnost provést jednoduchou kontrolu. Znalostní báze se plánuje rozšířit i do dalších oblastí v rámci Českých drah. „Nejdříve vyzkoušíme tuto aplikaci na Generálním ředitelství Českých drah a v centrálních rezervacích na pražském Masarykově nádraží a v další vlně databázi rozšíříme na regionální centra vlakového doprodu a všechna krajská centra osobní dopravy,“ říká vedoucí Kontaktního centra Petr Gregor. „Chceme, aby šlo o živý organismus, který bude nejen neustále vyvíjen a doplňován všemi zaměstnanci, ale hlavně využíván k poskytování rychlých a správných informací,“ doufá.

MARTIN HARÁK

Znalostní báze: pomůcka pro operátory

Znalostní báze, která se skládá z celkem pěti částí a dalších rozvětvených podkapitol, slouží prioritně pro potřeby Kontaktního centra Českých drah.

nou o dalším osudu této informace. „Každý z týmu má právo říci, že nově vložená informace je například špatně srozumitelná, a vložený materiál zamítne. Souhlas ke zveřejnění může dát schvalovatel, kterému daná oblast náleží. Jde například o dotaz, zda je na určitém vlaku k dispozici internetové připojení wi-fi. Když operátor zjistí, že tato otázka ještě není vložena do souboru otázek, což je jedna z částí Znalostní báze, okamžitě ji uloží v podobě konceptu do souboru Standardní odpovědi, který se vzápětí on-line otevře všem po-

veřeným schvalovatelům. Ti se již operativně spojí e-mailem a tento podnět projednají,“ vysvětluje princip fungování aplikace administrátor Kontaktního centra Ján Petričko.

Plánují sledování přeplněnosti vlaků kvůli cyklistům

„Mojí povinností je kontrolovat, zda databáze pracuje správně, a zabezpečit odstranění nedostatků technického rázu, nastavovat některé parametry databáze dle potřeby uživatelů, opravovat doby účinnosti různých produktů nebo

nařízení, případně poopravit eventuální gramatické chyby. Musím také dbát na to, aby se do aktivní databáze nedostaly neodsouhlasené návrhy, které sice nesažeme, ale jsou pro běžné uživatele aplikace Lotus Notes, tedy zaměstnance Českých drah, neviditelné,“ dovádá.

Znalostní báze, která se skládá z celkem pěti částí a dalších rozvětvených podkapitol, slouží prioritně pro potřeby Kontaktního centra, které je jakýmsi prostředníkem mezi veřejností a dopravní společností. Jako příklad slouží část Mimořádnosti v železniční dopravě, kte-



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

Důležité upozornění

Vážení klienti,

25. 3. 2013 se stěhuje ředitelství ČD travel, s.r.o., a obchodně rezervační oddělení.

Nová adresa:
ČD travel, s.r.o.
Perlová 3
110 00 Praha 1

Telefonické kontakty zůstávají neměnné.
Kanceláře jsou v 1. patře – nad knihkupectvím.



Itálie

Ischia – výhodná nabídka 10. 5.–19. 5. 2013

Cena: 9 590 Kč
Nabídka pro hotely: Park Victoria, Villa Al Parco, Giardini La Ninfea
Cena zahrnuje: autobusovou dopravu, 7 nocí s polopenzí, využívání termálních bazénů u hotelů, delegátský servis v ČJ, 1 výlet ZDARMA, zlevněné vstupenky do termálních parků.
Cena nezahrnuje: pojištění, poplatek městu.
Nabídka platná pouze do 31. 3. 2013.



Česká republika

Jáchymov – LD Praha, Elektra, Astoria ***

Vital pobyty (regenerace pro každý věk)
Cena: 5 940 Kč
Cena zahrnuje: 6 nocí s polopenzí, 1x radonovou koupel, 1x částečnou masáž, 1x perličkovou koupel, 1x bylinkovou koupel, 1x oxygenoterapii, 2x suchou uhlíčitou koupel, 1x solnou jeskyni, 1x malé občerstvení, 1x aquagymnastiku.



Česká republika

Luhačovice – boutique hotel Radun ****

Nevední všední dny 3. 3.–14. 4. 2013
Cena: 5 080 Kč, nástup ne–čt nebo po–pá. Cena zahrnuje: 4 noci s polopenzí, 1x úvodní diagnostiku reflexní terapií nohou, 1x relaxaci se slatinným zábalením obohacenou jemnou masáží zad a šíje, 1x hodinovou relaxaci v solné jeskyni, volný vstup do přilehlého vodního ráje, prohlídku vily.



Česká republika

Lázně Karlova Studánka – LD Libuše, Slezský dům

Pobyt pro zdraví 3. 1.–30. 4. 2013
Cena: 4 830 Kč. Cena zahrnuje: 6 nocí s plnou penzí, vstupní konzultaci s lékařem, který na základě zdravotního stavu může léčebný program schválit nebo změnit, 1x perličkovou koupel, 1x uhlíčitou koupel, 1x inhalaci (Vincentka).



Česká republika

Priessnitzovy léčebné lázně

Ski & wellness 8. 1.–30. 4. 2013
Cena: 4 110 Kč. Cena zahrnuje: lyžařský pobyt s wellness (nástup neděle, pondělí), 4 noci se snídaní + 1 raoutovou večeří v den příjezdu (poté možnost doplatení 133 Kč/den), wellness program: 1x masáž aromatickou, 1x vířivou koupel, 1x bazén s vířivkou, 1x saunový svět (3 druhy saun, Priessnitzův chodník, whirlpool, zchlazovací a odpočinkové zóny), skipas: 2x 4hodinový skipas s občerstvením ve skiparku Filipovice (možnost dokoupení skipasu za zvýhodněnou cenu) – 3 sjezdovky, sedačková lanovka, snowpark, dětský park, sluneční terasa s lůžátky, testcentrum, lyžařská škola, půjčovna, večerní lyžování, restaurace a bar.

Před 80 lety začala v Německu vysokorychlostní doprava

Zahájení pravidelného provozu rychlostí 160 km/h odstartovalo v sousedním Německu před 80 lety. První pravidelný spoj ze skupiny tzv. létajících expresů se vydal na trať 15. května 1933 mezi Berlínem a Hamburkem. Slavná jednotka řady 877 Fliegender Hamburger tak začala novou kapitolu v historii železnice. Málokoho tehdy určitě napadlo, že za několik desetiletí se hranice vysokých rychlostí posune na 200 km/h a později dokonce na 300 km/h nebo ještě víc.

Pokusy s novými technologiemi a zaváděním vlaků s vyšší rychlostí začaly již na počátku 20. století. Například v roce 1903 dosáhl u Berlína pokusný elektrický vůz společnosti Siemens rychlosti 210 km/h. Na počátku 30. let byly prováděny pokusy s tzv. kolejovým Zeppelinem (Schienenzeppelin), který byl poháněn vrtulí a dosáhl rychlosti 230 km/h. Také v dalších zemích se testovala a pomalu zaváděla vozidla pro vysoké rychlosti.

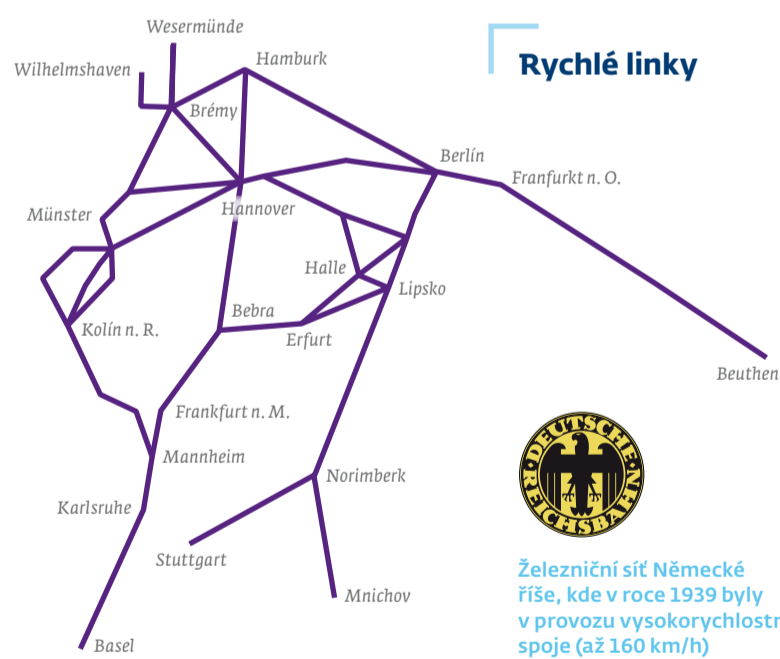
První aerodynamická jednotka řady 877 vyrazila na koleje z výrobního závodu Wumag v Görlitzu na konci roku 1932. Dvoudílná jednotka byla vybavena dvěma dvanáctiválcovými motory Maybach GO 5, každém o výkonu 302 kW. Přenos výkonu byl elektrický a hnaným podvozkem byl středový Jakobsův. Maximální rychlost byla 160 km/h. Vlak nabízel 98 míst k sezení ve 2. třídě ve dvou velkoprostorových oddílech a 4 místa v bufetu. Vybaven byl brzdou Knor a také kolejnicovou brzdou. Díky tomu dokázal bezpečně zabrzdit i z rychlosti 160 km/h na pouhých 800 metrech. Nasazen byl na spojení berlínské nádraží Lehrter s hlavním nádražím v Hamburku. Trať dlouhou 286 km zvládl projekt za pouhých 138 minut průměrnou rychlostí 124 km/h.

Expresy umožnily rozvoj jednodenních návštěv Berlína

Úspěch prvního rychlého spojení a konkurence rozvíjejícího se motorismu a letecké dopravy vedly tehdejší Deutsche Reichsbahn k nákupu dalších aerodynamických motorových jednotek. DR začaly budovat síť expresních spojení mezi velkými městy a nabídlly nové spoje do hlavního města, které umožnily jednodenní cesty. Pro rychlé spoje se v květnu 1935 začala používat nová kategorie FDT – Ferndurchgangsnelltriebzug, volně přeložitelné jako dálkový rychlík vedený rychlým motorovým vozem. Tehdy se jednalo například o spojení Berlín – Hannover – Kolín nad Rýnem nebo Berlín – Lipsko – Erfurt – Frankfurt nad Mohanem. O rok později se rozjely letecké



ŽIVÁ HISTORIE. Na hlavním nádraží v Lipsku si na tzv. muzejní koleji může každý prohlédnout provozuschopnou jednotku Hamburg. FOTO AUTOR (2x)



Bruselské letiště se více propojuje s kolejemi

Již necelý rok funguje rozšířené nádraží na letišti v Bruselu v rámci nového projektu s názvem Diabolo. Důležité letiště v hlavním městě Evropské unie je tak napojené na železnici i ze severozápadního směru. Z Mechelenu trvá cestujícím jízda pouhých jedenáct minut, z Antverp pak slušných 34 minut místo bývalé hodiny.

Vlaky pod přístavací plochou

Letiště je již od roku 1998 spojeno s městem po železniční spojkou z takzvané jižní tratě Brusel – Leuven. V roce 2005 se přiblížilo i cestujícím z východního směru po oblouku Noseg – od té doby vedou na letiště dvě dvojkolejné tratě, které jsou v oblasti letištního areálu zahloubeny do podzemního tříkolejného nádraží. Cestující ze směru Liège a nizozemského Maastrichtu se od té doby dostanou na letiště o 15 až 40 minut dříve. Nejnovější projekt představuje loni otevřená trať



LÉTÁNÍ NA KOLEJÍCH. Při obsluze letiště v Bruselu se počítá i s jednotkou rychlovlaku Thalys. Počet vlaků se tu od léta 2012 prudce zvýšil. FOTO JAN SPOUSTA

Schaerbeek – Mechelen, která vede severozápadně od letiště a je na ní předpokládána max. rychlost 160 km/h. S výstavbou 17 kilometrů dlouhé tratě, vedoucí mezi dálničními komunikacemi, se začalo v roce 2007. Je zde řada viaduktů, nejdelší je 820 metrů dlouhý a 20 metrů vysoký. Nová trať byla postavena jako

elektrizovaná se stejnosměrným napětím 3 000 V. Dálkové řízení probíhá ze stanice Antverpy Centraal Station. Nejnovější železniční spojení k bruselskému letišti je u cíle zavedeno pod zem (3,5 km dlouhý úsek). Trať vede přímo pod přístavací dráhou. Při výstavbě ale nebylo nutné omezovat letištní provoz.

První aerodynamická jednotka řady 877 vyrazila na koleje z výrobního závodu Wumag v Görlitzu na konci roku 1932.

expresy z Berlína do Mnichova a Stuttgartu. V úseku Berlín – Norimberk byly spojené v jeden vlak.

Také se jednalo o nejrychlejší pravidelné spoje své doby. Kvůli poválečnému rozdělení Německa byly některé cestovní časy pokořeny až po více než 60 letech. Maximální rychlost spojů byla 160 km/h, průměrné rychlosti se běžně pohybovala přes 100 km/h. Nejrychlejší úsek pak ležel mezi Hannoverem a Hammem. Motorové expresy tam dosahovaly průměrné rychlosti, tehdy neuvěřitelných a dodnes mnohde těžko dosažitelných, 132 km/h. Rok 1939 a začátek války znamenaly konec této legendy. Prioritou se staly úspory a požadavky na přepravní kapacitu vyvolané válečnými potřebami na úkor rychlosti. Většina vozů byla odstavena nebo sloužila vojenským účelům. Při obnově vozidlového parku už přišly ke slovu modernější vlaky.

Hamburg, Leipzig, Köln

Na prototypový vlak navázalo hned několik typů jednotek. První se stala série dvoudílných vlaků typu Hamburg s elektrickým přenosem výkonu a Jakobsovým podvozkem. Na rozdíl od prototypu nabídl větší komfort. Jen tři místa na šířku vozu s uspořádáním 2+1 (jednotka 877 měla uspořádání 3+1) znamenala celkovou kapacitu pouhých 81 míst. Šest jednotek bylo během války zavlčeno do Československa, kde zůstaly a v 50. letech zajišťovaly provoz vlaků mezi Prahou, Ostravou a Bratislavou.

Nejméně početnou řadu pak představoval typ Leipzig vyrobený jen ve čtyřech exemplářích. Odstartoval ale výrobu kapacitnějších jednotek. Tři vozy se dvěma Jakobsovými podvozky nabílely téměř dvojnásobný počet míst oproti dvoudílným Hamburgům, na rozdíl od ostatních jednotek většinou v oddělech 3. třídy. Oproti Hamburgům byl v dvou jednotek zvolený také odlišný přenos výkonu (hydrodynamický) a místo vnitřních Jakobsových podvozků byly hnány první a poslední podvozek. Jednotky Leipzig se uplatnily na spojích z Berlína do Wrocławu a Bytomi ve Slezsku, které bylo v té době součástí Německa. Průměrná rychlost spojů zde byla cca 107 km/h.

Naopak nejpočetnější řadou předválečných rychlovlaků byl typ Köln. Konstrukční řešení podvozkových vozů a tím dosáhli větší délky a kapacity. Velkoprostorové oddíly nahradila klasická kupé a novinkou byl i komfortní restaurační oddíl Mitrop, který nabízel 30 míst. Tato řada byla velmi úspěšná. Měsíční běh jednotek byl 25 až 30 tisíc kilometrů, což je plně srovnatelné se současnými moderními vysokorychlostními vozidly. Jedna z jednotek se po válce dostala do Československa a ČSD ji provozovaly do roku 1949 pod označením M494.001. **PETR ŠTÁHLAVSKÝ**

KRÁTCE

ŠVÝCARSKO

Modernizace záchodu myslí i na osvěžovače

Společnost SBB vylepšuje všechny záchody v poměrně nových patrových vlacích IC 2000 a v jednotkách s naklápací skříňí ICN. Do konce letošního října projde omlazovací kúrou 700 záchodů. Stěny pokryje samolepicí fólie a instalovány budou osvěžovače vzduchu. Použité fólie budou mít světlé barvy a čtyři různé motivy: les, hory, dlaždice nebo oblohu s mraky. V současnosti je v soupravách SBB instalováno cca 3 549 záchodů, z toho 1 435 (40 procent) klasických s odpadem do kolejiště, 1 150 (33 procent) jich využívá tzv. bioreaktor a 964 (27 procent) má instalované klasické odpadní nádrže.

RUMUNSKO

Prodají většinu nákladního dopravce

Nákladní železniční dopravce v Rumunsku je na prodej. Rozhodla o tom vláda, která počítá s výnosem bezmála dvou miliard korun (268 milionů lei). Prodej se týká 51 procent firmy CFR Mafra pro strategického partnera, který udrží nákladní železniční dopravu při životě. Pokud vše půjde podle plánu, vítěze tendru v Rumunsku vyhlásí na konci června. Trať v Rumunsku jsou součástí IV. panevropského železničního koridoru od Norimberka/Drážďan až po Istanbul.

MAĎARSKO

Souhlas s výstavbou kolem Budapešti

Na konci února vláda odsouhlasila návrh na výstavbu železničního okruhu Budapešti. Projekt VO je navržený pouze pro nákladní vlaky. Jedná se o 113 km tratí od města Tabánya po Cegléd. Trať bude dvoukolejná, elektrifikovaná a urychlí přepravu zboží po železnici. Odpadne totiž zajišťka nákladních vlaků do Budapešti, kde je spousta pomalých úseků. V současnosti se dojednávají možnosti financování, v neoptimističtějším případě nákladní vlaky poprvé pojedou po okruhu v roce 2017.

SLOVENSKO

Mají první integrovaný dopravní systém

První slovenský integrovaný dopravní systém, jak ho známe z větších regionů ČR, vzniká v Bratislavském kraji. Na jeho spuštění v první části regionu na Záhoří od 1. března 2013 se dohodly ZSSK, autobusový dopravce Slovak Lines a Dopravní podnik v Bratislavě. V úvodní fázi se počítá s vydáváním předplatných jízdenek, v budoucnosti by se měl systém rozšířit také o jednorázové jízdenky. Autoři chtějí rozšířit IDS i do dalších regionů.

POLSKO

Ruší provoz na dvou tisících kilometrech

Železnice PKP PLK oznámily plán uzavření tratí v délce přibližně 2 000 kilometrů. Rozhodnutí přichází na základě studie, přičemž ze tří scénářů byla vybrána „mírná“ varianta. Společnost se domnívá, že to přinese úspory mezi 60 až 80 miliony zlotých ročně, které budou použity na údržbu a modernizaci tratí s hustším provozem. PKP také plánuje prodej 50 nevyužívaných staničních budov v tomto roce. V provozu je dnes v Polsku asi 600 budov na nádražích z celkových 2 500, které PKP vlastní. Asi tisícovka má být stržena.

ARGENTINA

Roste dovoz lokomotiv a osobních vozů z Číny

V únoru byly v přístavu Buenos Aires vyloženy první dvě diesellové lokomotivy z celkové dodávky 24 kusů objednaných u čínského výrobního podniku CSR. Vozidla jsou určena pro příměstskou trasu San Martín. Kromě lokomotiv dodá čínská firma CSR i 160 osobních vozů. Prvních 20 kusů bylo v únoru již na cestě k zákazníkovi. CSR je také pověřena další objednávkou na 409 elektrických vícedílných jednotek; dodávky začnou v březnu příštího roku. **(PeŠt, gak, acrí)**

KNIHY



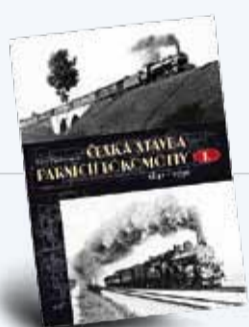
Lesní železnice Klakovskou dolinou

Ve slovenské edici Zaniknuté koľaje, které vydává Kysucké muzeum v Čadci, se objevil na konci loňského roku již čtvrtý titul od Tomáše Havara, který se věnuje bývalé lesní dráze v okolí Žarnovice provozované v letech 1923 až 1966. V malebné lesní dolině se těžilo odpradávná dřevo, které místní dodávali do nedalekého banskoštiavnického hornického revíru. V druhé dekádě 20. století byla v tamější Klakovské dolině zřízena parní úzkorozchodná železnice na svoz dříví, která se stala neoddělitelnou součástí zdejšího regionu. Na 104 stranách pojednává autor o provozu této kuriózní dráhy, její parní, ale i motorové éře doplněné řadou vzácných fotografických záběrů, tabulkami a technickými popisy a mapami. Knihu lze zakoupit za 339 korun.



Cukrovarnictví přes historické snímky

Malý velký průvodce po cukrovarch na našem území a jejich vztahu k železnici připravili pro nakladatelství Malkus Michal Roh a Radim Šnábl. Brožovaná publikace o rozsahu 62 stran přijde na 149 korun. S bohatým fotografickým doprovodem včetně množství historických snímků si všimá využívání železnice nejen u necelé desítky cukrovarů přeživších, ale zabrousí i do velké části z oněch zhruba 150 závodů, které na území ČR fungovaly.



České párovky měly jméno i ve světě

Milovníci parních lokomotiv a těch českých zvláště i v době povánočních výprodejů jistě rádi vydolují z portmonek a prasátek necelých 1 500 korun, aby si pořídili první svazek výpravné, na dva palce silné publikace Česká stavba parních lokomotiv. Autor Karel Zeithammer, který před časem připravil velmi pěknou knihu o lokomotivách ÚTD, do ní s přispěním řady spolupracovníků soustředil stovky vynikajících a často dosud nepublikovaných záběrů a výkresů parních krasavic. První díl mapuje období od roku 1841 do roku 1930 a důvtipný čtenář si snadno domyslí, že hlavní slovo tu budou mít První českomoravská továrna na stroje v Libni, Breitfeld, Daněk ve Slaném, Škodovy závody Plzeň a Akciová společnost pro stavbu strojů a mostů v Adamově. Nechybějí širší souvislosti a portréty nejvýznamnějších konstruktérů lokomotiv. Zajímavostí je tabulka technických parametrů, jež je faksimilem ručně vytvořeného přehledu. Knihu vydává Růžolící chrochtík, kteréžto vydavatelství, konkrétně Bohumír Golda, se postaralo o prvotřídní předtiskovou přípravu a kvalitní tisk.

(mh, mn)

K vlakovému zabezpečovači vedla dlouhá cesta

Když skončila první světová válka, ubylo sice tragédií, ale na železnici počet nehodových událostí automaticky neklesl. Častá příčina vězela v chybě lidského činitele. Odborníci tápali, jakým směrem vyvíjet vhodné technické prostředky. V různých částech světa se tak objevovaly odlišné způsoby a systémy, jak automaticky zamezit projetí zakazující návěsti. V Československu došlo k průlomům až v padesátých letech.



HLAVNĚ BEZPEČNĚ. Liniový vlakový zabezpečovač se v Československu poprvé objevil poměrně pozdě – až v šedesátých letech minulého století. FOTO MARTIN NAVRÁTIL (4x)

V první polovině 20. století si železniční svět nebyl jistý, kterým směrem zaměřit výzkum a vývoj mechanických a elektromechanických zabezpečovacích zařízení. Amerika jen u předměstské dopravy sledovala spolupůsobení vlaku se zabezpečením provozu cestou kolejových obvodů, ale u dálkových tratí, stejně jako Evropa, sázela na bodové prvky. Železniční odborníci zastávali názor, že prvořadým úkolem je přenos návěstí z tratě do kabiny strojvedoucího – vybudovat vlakový zabezpečovač. Mnoho nehod bylo totiž zaviněno nereagováním strojvedoucího na návěst Stůj nebo odjezdem vlaku proti zakazující návěsti. A to zejména u vjezdových, odjezdových a oddílových nepřenosných návěstidel. Například v roce 1925 v USA z více než 21 tisíc nehod bylo téměř 3 500 projetí návěstí Stůj.

Již od konce 19. století dráhy používaly různé systémy, které měly automaticky zamezit projetí zakazující návěsti. Existovaly bodové systémy mechanické, elektromechanické, induktivní a později, již ve 20. století, systém optický a rádiový. Některé z nich jsou v provozu ještě dosud – například v Německu pedál na S-Bahnu nebo induktivní systém INDUSI.

Francouzský krokodýl přežil u jednotek TGV

Francouzi se již dříve rozhodli pro vlakový zabezpečovač na bázi bodového elektrického kontaktního systému, který je dodnes v provozu a jsou jím dokonce vybaveny i jednotky TGV. Je to systém s tzv. krokodýlem, tedy s elektricky vodivým trámecem v ose koleje u návěstidla. Kontaktní hrana má pilovitý tvar. Hnací vozidlo vybavené elektromagnetickým systémem ovlivňujícím brzdové potrubí je opatřeno sběračem, „kartáčem“, který přes krokodýla uzavírá elektrický obvod v závislosti na návěsti návěstidla. Přejede-li hnací vozidlo krokodýla jízdu zakazující návěst, otevře se automaticky brzdové potrubí a vlak zastaví. Přes přátelské vztahy s Francií se však naše ministerstvo pro tento systém nerozhodlo.

V Německu se uplatnil Bäselerův systém

Ve 30. letech minulého století se v Evropě vyráběla více než desítky bodových systémů vlakových zabezpečovačů. U Česko-



Podobným vývojem jako vlakové zabezpečovače prošla i staniční a traťová zabezpečovací zařízení.



KOMUNIKACE. Předávání informací je pro bezpečnost provozu klíčové.

KDE SE LZE POUČIT

Železniční muzejní expozice sdělovací a zabezpečovací techniky v Hradci Králové provozuje Správa železniční dopravní cesty a firma Signalmont Hradec Králové. Najdete v ní jedinečnou sbírku více než 370 převážně provozuschopných exponátů od počátků železnic až po 20. století. Otevírací doba muzea je v hlavní sezoně (duben–září) denně mimo pondělí a úterý 9–17 hodin, mimo hlavní sezonu (říjen–březen) v pátek a sobotu 9–16 hodin. Vstupné činí pro dospělé 40 korun, pro děti 10 korun.

slovenských státních drah se ale nezavedl žádný. Naše ministerstvo železniční problematiku jen sledovalo. Na dvou strojích se sice zkusil systém INDUSI, který jen v Německu byl v provozu na 2000 km hlavních tratí. Od roku 1927 Němci vyvíjeli poměrně jednoduchý a jedinečný optický systém, který instalovali na jedné trati. Dostal název podle svého konstruktéra Wolfganga Bäseler, přednosty studijního úřadu Německé říšské dráhy v Mnichově.

Zájem prezidentské kanceláře

V roce 1930 Bäseler navrhl ústředí Spolku inženýrů a architektů a pražskému od-



O sdělovací a zabezpečovací technice na železnici se můžete poučit v muzeu v Hradci Králové (viz box).

boru Spolku československých inženýrů, že v Praze uspořádá přednášku na téma Problémy přeměny návěstních pojmů z tratě na lokomotivu za jízdy. Není známo, jak se informace o přednášce dostala do prezidentské kanceláře Tomáše Garrigua Masaryka. Je však známa reakce ministerstva železnic, když se dozvědělo, že akce se zúčastní dva členové kanceláře prezidenta republiky. Na přednášku přišel jak doktor Říha, ministr mimo službu, tak i přednostové departementů, představitelé ředitelství státních drah a za České vysoké učení technické Praha docent Fiala.

I světlo umí brzdit

Přednáška zaujala a přednášející dokonce promítl film výstižného názvu Světlo brzdí, neboť, velmi zjednodušeně, princip optického systému spočíval v tom, že na přední části lokomotivy byl v jednom komplexu světelný zdroj a současně i světelné čidlo. Na mechanickém návěstidle pak speciální zrcadlový hranol. Usměrněný světelný kužel z lokomotivy osvětlil hranol na návěstidle, který se pootáčel v závislosti na poloze ramene. Hranol část světelných paprsků odrazil zpět do komplexu s čidlem. To pak světelný paprsek přeměnilo na elektrický signál a ten, v závislosti na návěsti, ovlivnil hlavní brzdové potrubí.

Na scénu vstupuje v padesátých letech Oldřich Poupě

Ovšem ani tato přednáška neurychlila rozhodnutí o zavedení vlakového zabezpečovače u nás. Až v 50. letech vyvinul VÚD, pod vedením Oldřicha Poupě, liniový vlakový zabezpečovač, kterým jsou od 60. let vybaveny všechny tratě s automatickým blokem. Zavedení liniového vlakového zabezpečovače u ČSD zastavilo práce na bodovém systému pro ČSD. V té době však v USA měly železniční společnosti induktivním bodovým vlakovým zabezpečovačem firmy General Railway Signal vybaveno více než 10 tisíc mil tratí.

IVO LANÍČEK



LEGENDA. František Šabata několik desítek let zaučoval strojvedoucí, teď už odešel do „provozní zálohy“.

FOTO AUTOR

FRANTIŠEK ŠABATA

Po absolvování Střední průmyslové školy elektrotechnické v Brně v roce 1968, kde vystudoval obor Konstrukce elektrických strojů a přístrojů, nastoupil do Lokomotivního depa v Brně, kde pracoval po celý svůj profesní život. V depu začal jako kandidát strojvedoucího a po absolvování zkrácené vojenské služby byl od roku 1970 zařazen jako strojvedoucí elektrické střídavé trakce. Od roku 1980 nastoupil jako strojvedoucí-instruktor a později jako inženýr pro školení, resp. vedoucí zkoušek a kultury cestování v DKV Brno. Do důchodu odešel v prosinci 2012.

se svými kolegy, zejména s Vilibaldem Prokopem z Jihlavy, okolo tří set za rok.

Ve funkci strojvedoucího-instruktor František Šabata pomáhal s uváděním do provozu nových nebo rekonstruovaných vozidel – například elektrické lokomotivy řady 380 firmy Škoda, kterou vedl na její první pravidelné cestě s cestujícími v prosinci 2010 z Prahy do Břeclavi. „Naposledy jsem se věnoval novým řídicím vozům řady 961, přezdívaným Sysele, a zrekonstruované dvousystémové lokomotivě řady 362 s možností řízení jízdy a vedení vlaku z řídicího vozu 961. Šlo nejen o kontrolu vybavení, ale i o odpovídající technický stav. V první fázi jsem si vytvořil podrobnou fotodokumentaci, počínaje ovládním vozu a konče například vodním hospodářstvím, jako jsou třeba toalety, a tu jsem převedl do prezentace v powerPointu. Tato prezentace byla k dispozici nejen strojvedoucí, ale i vozmistrům, posunovačům či strojmistrům. Například střadačovou brzdu do té doby znala poměrně malá část strojvedoucí. Navíc jsem s týmem kontrolorů vozby nejdříve nové vozidlo osobně odzkoušel, takže jsem mohl při školeních upozorňovat na jeho konkrétní nedostatky nebo i přednosti,“ vysvětluje.

POŠTA

Jakou rychlostí lze cestovat přes Vysočinu



Zaujal mne článek z čísla 2 ohledně trati přes Vysočinu, hlavně porovnání jízdních dob s tratí přes Českou Třebovou. Je to několik týdnů, co jsem zaznamenal problém na prvním koridoru, takže D1 Expressy byly odkloněny právě přes Vysočinu – a bylo psáno, že budou mít cca 20 minut zpoždění. To znamená, že i na trati přes Havlíčkův Brod lze dosahovat času pod tři hodiny. Rád bych zjistil, jaké jsou technické možnosti obou tras, tedy jak dlouho by po nich jel vlak s lokomotivou i vozy pro využití nejvyšší rychlosti v celé délce trasy, třeba i bez zastavení, a kolik dalšího času se k této době přidá například zastavováním, vatoou na dohánění zpoždění, tím, že třeba u Prahy není k dispozici rychlá trasa, tím, že má souprava vozy na nižší rychlost (120/140 km/h) aj. Prostě takový kapánek detailnější technický rozbor této záležitosti.

JAN VÁCLAVÍK

Děkujeme za zajímavý námět.

Máme rádi spoje Slovan a Tajov

Chtěla bych poděkovat za zavedení přímého spoje na Slovensko, a to konkrétně vlaku EuroCity 277 Slovan a rychlíku 831 Tajov. Doufám za celou rodinu, že tyto spoje už zůstanou trvalými. Velmi nám usnadňují cestování, protože často jezdíme na Slovensko – tak jako další rodiny – za babičkami, strýčky a tetičkami. A oni zase k nám. **BLANKA PITROVÁ**

Technické detaily u infosystémů



Přečetl jsem si se zájmem článek o informačních systémech ve vlacích a chtěl bych vás upozornit na pár technických nepřesností. Jde v podstatě o technické detaily. Fázy jsou typické pro řešení UniControls, zatímco systém MSV tuto vlastnost nevykazuje, protože se všem tabulím posílá text stejně časovaně, byť některé tabule mohou psát text nepatrně odlišný. Například tabule indikující ve vozech řady 843 obsazení WC má v případě tohoto obsazení zkrácenou vypisovací plochu, avšak časování výpisu je stejné jako u zbylých tabulí ve voze. Změny odběru nejsou podstatné.

Psali jste, že u řešení MSV je propojení mezi vozidly třináctižilovým kabelem. Ten kabel je už od počátku používán pro vlakovou řídicí a diagnostickou linku. Informační systém využívá diagnostickou datovou linku (2 vodiče z těch 13!) i pro přenos dat pro tabule, takže nebylo nutno doplňovat další kabelové spojení mezi vozidly. Řídicí jednotka nepoužívá nějaké malé jednočipy, ale stejný 32bitový procesor, jaký se používá v řídicích systémech vozů 843, 842 či lokomotiv 750.7 a 362wtb. Psali jste také o „tranzistorem spínárodních žárovkách“. To je podle mě hodně zjednodušené. Ve vozech 043 a 943 se tyto transparenty (stejná informace je i na LED tabulích) již od počátku spínají přímo z diagnostického počítače, kde je hybridní elektronický spínač (galvanicky oddělený s kontrolou nadproudu). Na vozech 843 se transparenty spínaly původní analogovou jednotkou „Zastávka na znamení“, tato byla v souvislosti s aktivací nového infosystému odebrána a transparenty se spínají výstupem z LED tabule přes oddělovací relé. A ještě dodatek: na trase Ostrava střed – Jeseník jsou čtyři úvratě, ne tři.

ALEŠ LIESKOVSKÝ

Dopisy jsou redakčně upraveny a kráceny.

AUTOR PETR HAJNIS

Mistr v jízdách zručnosti vzpomíná na soutěže Laminátek

Před více než čtyřiceti lety začal František Šabata jezdit jako strojvedoucí na elektrických lokomotivách střídavé trakce mezi Kutnou Horou a Brnem a Bratislavou. Po deseti letech ho vedení depa díky jeho perfektní schopnosti porozumět technice a také ji vysvětlit ostatním přeřadilo do funkce strojvedoucí-instruktor. František Šabata se tehdy stal nejmladším „cvičným“ na Československých státních drahách.

Jeho jméno znali nejenom společní kolegové z depa. Strojvedoucí František Šabata totiž několikrát obhájil vítězství v celorepublikové soutěži v jízdě zručnosti. Ta se dříve pořádala každý rok a konkurence byla o to větší, že oproti dnešku jste museli brát v úvahu i Slovensko. „Po celý můj profesní život mě zajímala elektrická vozba, později i vozba motorová a zejména pak všechna nová moderní a modernizovaná vozidla v síti ČD, která se stala i mým hobby. Vždy jsem se snažil přijít na kloub všem, proč právě tak fungují. Jednoduše

řečeno – chtěl jsem s vlakem vždy dojet do cíle a nezůstat stát někde na trati,“ říká František Šabata, který jezdil po většinu své kariéry strojvedoucího na střídavých strojích zvaných Laminátky, tedy na současné řadě 230.

Poznávání vozidel začíná fotodokumentací

Na začátku 80. let dostal František Šabata nabídku pracovat jako strojvedoucí-instruktor, což je funkce na dráze dodnes běžně označovaná slangem jako cvičný. Po nějaké době mu byla nabíd-

nutna práce inženýra pro školení, takzvaného školaře, v Depu kolejových vozidel Brno. Když vlastní školení strojvedoucí přešlo před několika lety pod Dopravní vzdělávací institut, byl pověřen s několika kolegy v dalších depech vedením úseku kontroly a zajišťováním odborných zkoušek pro provozní zaměstnance – počínaje posunovači přes strojvedoucí a kontrolory vozby až po technické zaměstnance – a jeho funkce byla nakonec přeznačena na vedoucího zkoušek a kultury cestování. Jen odborných zkoušek pro strojvedoucí vykonal

Rozhodoval dobrý úsudek, rychlost a obratnost

A jak to bylo s jeho vítězstvím ve zmíněných jízdách zručnosti? Ty se konaly v sedmdesátých a osmdesátých letech pro strojvedoucí ČSD na střídavé trakci. Šlo v nich o správné vedení vlaku nebo samostatné lokomotivy a soutěžící si museli poradit i se simulovanými závadami. „Tříčlenná komise hodnotila každý náš krok a také rychlost, s jakou jsme závalu objevili a odstranili. Soutěže se konaly na Laminátkách nebo Žehličkách. Základní kola soutěže probíhala v depech a dalším stupněm byla soutěž v rámci jednotlivých správ drah. A úplným vrcholem bylo celorepublikové klání. V soutěži se hodnotil dobrý úsudek, rychlost a také obratnost. Je mi líto, že se takové soutěže už dnes nekonají, protože zvláště mladí strojvedoucí by se mohli dobře procvičit a se staršími kolegy probrat v reálu jednotlivé poruchy,“ říká František Šabata, který od loňského prosince odešel do důchodu a zůstává tak v „provozní záloze“. **MARTIN HARÁK**

KŘÍŽOVKA

Ovidius – římský básník: KOLIK JE NA BŘEHU MUŠLÍ, ... (dokončení v tajence).

| POMŮCKA: LEI, LIKR | POPRAVČÍ | VYROBENÁ Z TĚŽKÉHO KOVU | SVIHÁK | USRKNUTI (ŘIDČ) | VOJENSKÝ ODDÍL (ZASTAR.) | SMAŽENÝ VAJEČNÝ POKRM | ZAMOTÁN | PARÁT | ZAKRSLÝ STROM (ŘIDČ) | POBÝVAT PŘES NOC | TOČENÝ SALÁM | A SICE | MÍT VELMI RÁD | OKUPOVAT | ZPŮSOB VYJÁDRĚNÍ RYTMU | RUMUNSKÉ PLATIDLO |
|---------------------------------------|----------|-------------------------------|----------------------|----------------------------|--------------------------------|-----------------------------|---------------------------------|------------------------------|----------------------------|---------------------|-----------------|--------|----------------------------------|----------|------------------------------------|--|
| ZPĚVNÝ PTÁK | | | SVÁŽENÍ | | | | INICIÁLY BÁSNÍKA NEUMANNA | | NAJAKÉ MÍSTO | | | | | | ZKRATKA ODDĚLENÍ V NEMOCNICI | |
| AVŠAK | | | ITALSKÁ METROPOLE | | | | DÁTI ZA PENÍZE | | ROZHOVORY | | | | | | SBOHEM (Z ANGL.) | |
| TAJENKA | | | SELANKA | | | | NARIKATI (KNIŽNĚ) | | | | | | | | STAROŘEC POHR. OBĚT | |
| | KAZY | | | | PROBĚLKA | | | TEN I ONEN | | | | | | | | KAVKAZSKÝ STRUNNÝ HUDEBNÍ NÁSTROJ |
| | VŘENÍ | | | | KONEC SÁCH. HRY | | | DIETLOVA HRDINKA | | | | | NA ONO MÍSTO | | | |
| NAUKY | | | | NÁZVY (SLOV) | | | | RUS (PŘENES.) | | | | | PŘEKÁŽET | | | |
| SOUČÁST AROMA- TICKÝCH OLEJŮ | | | | TRUMF V BRIDŽI | | | | POTĚ | | | | | NÁSTAVBA NAD HLAVNÍ ŘÍMSOU | | | |
| ÚDER | | | | FRANC. FILMOVÝ KOMIK | | | | MYTOLO- GICKÝ KRASAVEC | | | | | PŘÍSLUŠNÍK ZLATÉ HORDY | | | |

