



Vlakové čety podávají zprávy v přímém přenosu

FOTO MICHAL MALEK

Správná a včasná informace je pro cestující často klíčová. To se týká nejen případů výluk či mimořádností. Vlakové čety Českých drah ale nejsou vševědoucí, a proto potřebují pomoc techniky. Přenosné osobní pokladny, se kterými pracují, nyní dostávají na evropské poměry unikátní software, který jim zobrazuje zprávy o provozu automaticky a v přímém přenosu, tedy on-line.

Doba, kdy vlakové čety mohly získat informace jen osobně nebo prostřednictvím telefonu, je již dávno minulostí. Na vývoj informačních technologií reagují také České dráhy. Po celé řadě moderních způsobů komunikace pro cestující (e-Shop, mobilní web) zapracovaly přenos důležitých provozních informací pomocí datových toků také do svých vlastních systémů. Poslední novinkou je projekt přenosu nejdůležitějších informací o mimořádnostech a výlukách přímo na elektronické přenosné osobní pokladny (POP), kterými disponují všechny vlakové čety.

Aktuální zprávy šetří čas

Až do současnosti přitom byly vlakové doprovody závislé na informacích získaných telefonicky od dispečerů nebo na obsahu SMS zpráv zasílaných na služební mobilní telefony, které se ale vzhledem k omezené kapacitě 160 znaků ukázaly

CO DOKÁŽOU NOVÉ FUNKCIONALITY V POP



- Informovat o všech plánovaných výlukách.
- V reálném čase přijímat zprávy o neplánovaných mimořádnostech od dispečerů.
- Zajistit přístup do databáze všech opatření u spojů Českých drah.
- Aktualizovat stav mimořádností a predikovat jejich řešení.

pro tyto účely jako ne zcela dostačující. „Cílem nově zaváděného systému je informovat každého člena vlakové čety nejrychlejšími způsoby, současně ale nezátěžovat informacemi, které se netýkají vlaku, jenž doprovází. Informace jsou proto z interního systému MIMO

rozesílány prostřednictvím sítě GSM a filtrovány tak, aby na konkrétní vlak dorazila ta správná. Zaměstnanec má ale přístup do kompletní databáze výluk a mimořádností, takže může uspokojit i dotaz cestujícího týkající se jiné trati a vlaku, například po přestupu,“ vysvět-

luje Roman Menc z Odboru marketingu a komunikace GŘ Českých drah, který se na vývoji novinky podílel.

Přenášené informace se přitom dělí do dvou hlavních kategorií. Základní jsou zprávy o plánovaných výlukách vlivem stavebních činností, u kterých jsou již známa konkrétní omezení a opatření. Další částí jsou informace o neplánovaných mimořádnostech, vzniklých během jízdy vlaku, které mají zpravidla mnohem větší dopad na cestující a na něž se nelze připravit. „Tyto zprávy jsou rozesílány stejným způsobem, jejich obsah je však aktualizován dispečery osobní dopravy tak, aby se k vlakovým četám dostávaly informace bez prodlení. To sice znamená nutnost ručního zadávání dat do systému, na druhou stranu ale snižuje četnost telefonické komunikace, která při řešení krizových situací dispečerům ukrajuje drahocenný čas a zatěžuje linky,“ říká šéfdispečer ČD Lukáš Zástěra.

Vývoj půjde ještě dál

Samotná přenosná osobní pokladna přitom každých patnáct minut kontroluje, zda nebyla doručena nová zpráva, postupně se tento interval po přechodu z pilotního do testovacího režimu bude snižovat až na pět minut. „Došlo zprávy přístroj indikuje vizuálně i akusticky, neruší však probíhající procesy jako výdej jízdenek nebo tvorbu vlakové dokumentace,“ zdůrazňuje Roman Menc z Odboru marketingu a komunikace.

Systém vyvíjený zhruba čtyři měsíce byl uveden do zkušebního provozu na počátku března 2013. V těchto dnech již přechází do rutinního využití. Ověření funkčnosti probíhalo u vlakových čet RCVD Cheb, Bohumín a Olomouc ve spolupráci se supervizory a žádné zásadní nedostatky se zatím neprojeví. Možnosti přenosné osobní pokladny a systému MIMO přitom ještě nejsou zdaleka vyčerpany. **VÁCLAV RUBEŠ**

Zajíždíme opět na trať pod Králickým Sněžníkem

Před devíti lety tudy ještě jezdily několikavozové přímé rychlíky Praha – Jeseník 757/756. Zůstalo tu po nich několik párů motoráček v regionální dopravě. Vzhledem k rozhodnutí Pardubického a Olomouckého kraje byla v úseku Dolní Lipka – Hanušovice zastavena pravidelná osobní doprava. Nakonec zde koleje vyjma občasných služeb nákladní společnosti ČD Cargo osiřely úplně.

Po více než roční pauze (a krajských volbách loni na podzim) ale změnila politická reprezentace Pardubického kraje názor. Od prvního únorového dne letošního roku tak znovu na malebné trati pod Králickým Sněžníkem jezdí pět párů osobních vlaků, i když jen o víkendech. Původně se měl provoz na trati o25 vrátit jen do 7. dubna. Nyní to vypadá, že cestující tu využijí vlaky Českých drah až do odvolání. **→ Pokračování na straně 3**

Euro-asijské setkání o nákladní dopravě

Třetí březnový týden hostila Praha třídenní konferenci o mezinárodní nákladní železniční dopravě (IRFC 2013) pořádanou společností JERID. Během akce se především probírala role Ruských železnic, jejichž prezident Vladimir Jakunin rovněž vystoupil. Do vysočanského hotelu Clarion zavítali zástupci evropských a asijských dopravců a spedičních společností, Evropské komise a českého ministerstva dopravy. České dráhy zde získaly ocenění Golden Charriot.



Hotel Clarion hostil zástupce evropských a asijských dopravců. FOTO AUTOR

Přítomní odborníci si vyslechli zejména příspěvky o koridorech ve směru na východ (přes Rusko, Kazachstán i Mongolsko), kde objem přepravy a frekvence vlaků rostou. Například přejezd nákladu po transsibiřské magistralě zrychlil na 7 dní, což zdárně konkuruje námořní dopravě. Zásadním limitem dalšího rozvoje ale zůstávají administrativní překážky, zejména na straně Číny. Výkonný ředitel CER Libor Lochman se ve svém příspěvku zaměřil na dopady evropské legislativy na železniční systém. **(mn)**

Odhalujeme falešné mezinárodní jízdenky

Naši zaměstnanci spolu s evropskými kolegy bojují proti padělaným dokladům.

STRANA 2

Ministr dopravy chystá další liberalizaci trhu

Zbyněk Stanjura prosazuje na železnici další soutěže a vznik nezávislého regulátora.

STRANA 3

Supervizoři se nesmějí chovat jako revizoři

Již více než dva roky metodicky řídí vlakové čety a pomáhají jim řešit problémy v provozu.

STRANA 8

Československá brzda slaví šedesátiny

Kteří lidé stáli za vznikem unikátního, ryze domácího vynálezu jménem DAKO?

VNITŘNÍ DVOUSTRANA 6-7



NÁZOR ZVENČÍ

Faul žlutých a černých proti modrým

Konkurenční boj o zakázky je v posledních letech čím dál tvrdší. Stejně jako v ringu i v tomto se používají někdy více, někdy méně férové nástroje. Z pohledu práva se v této souvislosti hovoří o tzv. nekvalitní soutěži, která je zakázána. Ekonomické soutěžení, které v sobě občas nese i drobné pošouchnutí konkurenta, např. ve formě srovnávací reklamy, je nepochybně prospěšné a může vést i k lepší orientaci zákazníků na trhu. Takové pošouchnutí však nesmí překročit tzv. dobré mravy soutěže. Tyto mravy nejsou zcela totožné s obecnými pravidly slušnosti a morálky a vytvářejí se i díky samotnému jednání konkurentů, kteří si vzájemně nastavují určité hranice, kam až může druhá strana v rámci reklamních sdělení zajít.

Konkurenční boj na poli železniční přepravy cestujících je evidentní a určitě i potřebný. Dosud jsme byli svědky různých kampaní, které byly sice tvrdé, ale vesměs férové a pro nás cestující prospěšné. I přesto, že jsem fanouškem alternativních „černých“ a „žlutých“ dopravců, tak mám-li čistě z právního hlediska zhodnotit kampaň spočívající ve využití konkurenční in-karty Českých drah ve vlastní reklamě, což udělaly shodně Leo Express i RegioJet, pískal bych již faul. Pokud totiž kdokoli vytvoří určitý nástroj (např. slevové kupony, spotřebitelské akce, věrnostní karty apod.) a konkurence tento identický nástroj s příznačnými prvky využije v reklamní komunikaci k vabění vlastních zákazníků, tak postižená strana má právo se bránit. České dráhy vytvořily věrnostní marketingový produkt (In-kartu), do které investovaly čas, peníze a reklamu. Navíc si zaregistrovaly jeho název jako slovní ochranou známku, a to již v roce 2007. Konkurence se tak podle mého názoru dopustila jak jedné i jiné nekalé soutěže, tak porušení práv k ochranné známce.

Něco obdobného řešil nařízením předběžného opatření soud v roce 2003, a to ve sporu mezi společnostmi McDonald's a KFC, kdy druhá jmenovaná firma využila slevové kupony konkurence v reklamní kampani. Osobně jsem zastáncem jasného vymezení vůči konkurenci a mám radost, když vidím například srovnávací reklamu. Do budoucna přejí všem lepší nápady v konkurenčním boji, než byl tento, neb se rád svezu na železnici s tím lepším.

PETR KŮTA

Autor je advokát společnosti KMVS. Článek vyšel v časopisu Marketing & Media (www.mam.cz).



KAM JET

Pochodujte za mašinkou do Bezdruzic

Společnost pro veřejnou dopravu a Plzeňská dráha za podpory města Bezdruzice vás zvou na Pochod za mašinkou do Bezdruzic, a to s podtitulem Vítání jara na lokálce. Startuje se v sobotu 13. dubna na zastávce Strahov (tedy nikoli v Praze, ale na železniční trati 177) v 8.30 až 9.35, cíl je na bezdruzickém nádraží mezi 13. a 17. hodinou. Dvanáct kilometrů dlouhá trasa je vhodná i pro rodiny s dětmi. Za odměnu čeká špekáček, který si bude možno v výtopny opéci, návštěva hasičského muzea a zázemí železnice a současně pro děti. V případě vytrvalého deště akce odpadá! Svou účast avizujte na bezdruzice@spvd.cz nebo na telefonu 605 144 485.

Který železný dědek vyhraje kuželky?

Prezidium Federace strojvůdců ČR pořádá pro všechny zaměstnance a důchodce Českých drah, ČD Cargo a SŽDC v pořadí už 12. ročník kuželkářského turnaje Železný dědek. Hraje se na 80 hodů sdružených, a to dne 19. dubna 2013 v kuželně SKK Jičín od 9 hodin. Prezentace je zajištěna až při příchodu. Předpokládá se konec akce se očekává v 18 hodin. Informace podává a přednostní prezentaci zajišťuje Vladislav Závěský na telefonních číslech 725 750 004 a 739 011 688. (mn)



STÁLE VE STŘEHU. Nejvíce padělaných mezinárodních jízdních dokladů zadržel z vlakových čet Českých drah Jan Kopecký z RCVD Ústí nad Labem.

FOTO M. ZACH

S evropskými kolegy bojujeme proti padělkům

Padělají se nejenom bankovky, ale i jízdenky. Možná si říkáte, zda má cenu vynakládat energii a čas do vytváření falzifikátu dokladu v ceně několika stovek korun, ale nemyte se! V mezinárodní železniční dopravě se ceny jízdenek běžně pohybují v tisíci korunách. A jízdenka InterRail s platností na jeden měsíc do první vozové třídy na celou evropskou síť může stát tisíc eur, tedy téměř 26 tisíc korun. V boji proti padělkům se proto dopravcům z jednotlivých zemí vyplatí spojit síly.

Kdo si zaslouží poděkování

Jan Kopecký, RCVD Ústí nad Labem – zadržel z ČD největší počet falešných mezinárodních jízdenek (19 kusů).

Marian Kuchař, RCVD Brno – zadržel z ČD druhý největší počet mezinárodních falešných jízdenek.

Petr Skuhřavý, RCVD Brno – zadržel z ČD třetí největší počet mezinárodních falešných jízdenek.

Jiří Bobek z RCVD Ostrava, Hana Hájková z RCVD Brno, Jaroslava Uhlířová

z RCVD Brno, Zdeněk Němec z RCVD Brno, Zuzana Ingridová z RCVD Ústí nad Labem, Libor Létal z RCVD Brno, Karel Stöhr z RCVD Brno, Jan Ježek z RCVD Ústí nad Labem, Lenka Havlíčková z RCVD Plzeň, Jan Judita z RCVD Ostrava, Václav Polívka z RCVD Praha, Petr Štursa z RCVD Brno, Jitka Oravcová-Krhutová z RCVD Ostrava, Lukáš Maruška z KCOD Ostrava, Michal Smolka z KCOD Brno

sem patří i společnost Eurail, která vydává jízdenky InterRail a Eurail. Úspěšnost skupiny lze změřit počtem zadržovaných padělků. Jestliže v roce 2008, kdy byla pracovní skupina založena, bylo v evropských vlacích zadrženo 77 kusů jízdenek, v roce 2012 to již bylo 610 mezinárodních falešných jízdenek.

V praxi se setkáváme v první řadě s tzv. totálními padělků, kdy si padělatelé jízdenky vytisknou na své tiskárně na papír, který je zhotoven tak, aby se podobal originálu (včetně napodobení ochranných prvků). Nejnebezpečnějšími typy padělků jsou ale tzv. blankofalza. Zde je

nosičem pravý papír, který pochází z krádeží nebo ztrát jízdenek, na které si padělatelé později jízdenky vytisknou. Při kontrole se pak nosič jízdenky zdá jako pravý. Falešné jízdenky se v tomto případě dají mnohdy rozpoznat pouze pomocí nahlášených čísel odcizených nebo ztracených jízdenek nebo podle drobných chyb, kterých se padělatelé při tisku jízdenky dopustili. Evropským hitem padělatelů v loňském roce byly falšované jízdenky InterRail na belgickém papíru. Díky bystrému oku některých průvodčích Českých drah bylo i u nás zadrženo přes deset těchto padělaných dokladů.

Osvědčené i nové způsoby boje

České dráhy se snaží bojovat proti paděláním nejen tradičními metodami, tj. školením vlakového personálu, ale i zvýšením bezpečnosti vlastních jízdenek. Na mezinárodních jízdenkách se tak používají nejen ochranné prvky povinné (rastr a oranžový proužek, který reaguje pod UV světlem, UV logo ČD atd.), ale jako novinka i 2D kód (tzv. aztický). Paděláním 2D kódu je složité a mnohdy i dražší než hodnota samotného jízdního dokladu. Mezinárodní železniční komise proto uvažuje zavést 2D kód jako povinný prvek u všech mezinárodních jízdenek.

V boji proti padělkům je také velice nápomocný elektronický vzorník jízdních dokladů, kde jsou uvedeny nejdůležitější druhy ochranných prvků a vzory jízdních dokladů v mezinárodní a vnitrostátní přepravě. Vzorník je k dispozici v prostředí intranetu na ISOP HelpDesk pod záložkou Vzorník dokladů. K dalším pomůckám patří Info listy InterRail/Eurail. Každý rok se vydává taktéž speciální manuál Kontrola jízdních dokladů InterRail a Eurail, který obsahuje přehled aktuálně platných vzorů jízdenek InterRail a Eurail a jejich nejčastějších padělků včetně návodů, jak tyto padělky odhalit. Výše uvedené dokumenty jsou dostupné nejen z výdejního zařízení UNIPOK (záložka Informace, podzáložka ISOP HelpDesk), ale též ze stránek VDOD.

Akce naplánované na rok 2013

Na 17. a 18. dubna České dráhy naplánovaly školení z ochranných prvků a padělků jízdenek, kterého se mohou dobrovolně zúčastnit také průvodčí. Školení povede špičkový švýcarský odborník na odhalování padělků Daniel Fankhauser z SBB. V červnu se průvodčí ČD společně se zahraničními kolegy soustředí na obálky, které se vydávají k jízdenkám InterRail, v srpnu pak bude vyhlášena akce, kdy se průvodčí zaměří na všechny předepsané údaje na jízdenkách InterRail. Mimočodem, letošním hitem se stávají padělané kuponové jízdenky FIP v sešitku PKP. Průvodčí z RCVD Ostrava a Brno jich odhalili již víc než deset.

JAN VÁVRA

Zaměstnanci ČD objevují (ne)známou Prahu

I v letošním roce pokračuje projekt „Rozvoj dovedností zaměstnanců provozu Českých drah“. Projekt byl zahájen loni v červnu a je realizován v rámci Operačního programu Praha – Adaptabilita s finanční spoluúčastí z Evropského sociálního fondu a rozpočtu hlavního města Prahy. V lednu a únoru proběhly kurzy s názvem Praha centrum dění.

Kudy z nádraží do centra?

Co je cílem těchto kurzů? Aby zaměstnanec Českých drah, který je denně v kontaktu se zákazníkem, měl co nejbohatší informace, které si klienti žádají. Jedná se o praktické vědomosti o historii, současném dění, kulturním životě nebo dopravním systému v hlavním městě. Účastníci si rozšířili svoje znalosti v oblasti architektury a památek i kulturního vyžití, získali informace o možnostech uplatnění nejručnějších slev na území Prahy. Dalším tématem byly praktické



Vlakové čtyři lépe poradí, jak se dostat na Staroměstské náměstí. FOTO PIXMAC

informace o Pražské integrované dopravě, o možnostech bezbariérového cestování, o jízdném a slevách, o obchodní nabídce ČD Taxi a letištních spojích. Zaměstnanec Českých drah by po tomto školení měl umět například perfektně poradit zákazníkovi, jak se vydat z hlavního nádraží do historického centra a co



Evropský sociální fond

Praha & EU: Investujeme do vaší budoucnosti

tam určitě navštívit. Tento teoretický blok byl pro účastníky kurzů doplněn prohlídkou centra Prahy – samozřejmě s odborným výkladem.

Pomáhala i práce s mapou

Odpolední část kurzu absolvovali účastníci rozdělení do dvou skupin. Jedna skupina si osvojila práci s mapou Prahy a druhá skupina pracovala na počítači. Práce s mapou byla zaměřena především na orientaci v historickém centru, na vyhledání známých památek a navštěvovaných míst a na získání schopnosti uká-

zat standardní trasy prohlídek. Na počítači vyhledávali účastníci informace z internetových zdrojů, vytvořili si vlastní databázi památek a kulturních akcí.

Na závěr kurzu byl účastníkům promítnut film – prezentace památek s doprovodným mluveným slovem. Každý účastník si odnesl brožuru, ve které našel shrnutí všeho, co bylo v kurzu probíráno, ale i další praktické informace a webové odkazy. Kurzy byly vedeny interaktivní formou, což účastníkům pomohlo osvojit si a zapamatovat poskytnuté informace.

Kurz byl realizován jako jednodenní vzdělávací akce, celkem se ho zúčastnilo 92 pracovníků rozdělených do šesti skupin. Kurzy a koordinaci projektu organizovalo oddělení rozvoje lidských zdrojů Odboru personálního. V současné době probíhají kurzy zaměřené na komunikační dovednosti a efektivní komunikaci se zákazníkem. KATEŘINA VTIPOVÁ

Drážní infrastruktura u nás chybí nezávislý regulátor

Zatímco po prosincové rošádě ministrů post představitele obrany zůstal tři měsíce neobsazen, na dopravě bylo rychle jasno. Nový ministr Zbyněk Stanjura do toho vlétl takřikající rovněma nohama, protože musel okamžitě řešit kostlivce po svém předchůdci, zejména nefungující registr vozidel. V železniční dopravě na něj čeká problematika dalšího otevírání trhů a převodu pozemků pod kolejemi z Českých drah na Správu železniční dopravní cesty.

Pro mě je klíčové, abychom první soutěž dokončili podpisem smlouvy. Do té doby nechci spouštět další soutěže, protože musíme tu cestu prošlapat od začátku do konce, abychom aspoň v jednom případě věděli, že tudy vede cesta. Je to bohužel klopotné, když vidíme, že se ta soutěž bude muset zřejmě zrušit. Pro ministerstvo dopravy je to poučení. Liberalizace ale pokračovat bude, a to nejen proto, že to nařizuje usnesení vlády. (Rozhovor vznikl ještě před tím, než ministerstvo dopravy bez soutěže nabídl provozování dálkové dopravy ve veřejném zájmu na této trati přímo společností RegioJet.)

Máme tu na jedné straně plně liberalizovaný první koridor Praha – Ostrava, kde je v řadě úseků kapacita prakticky vyčerpána. Na druhou stranu v České republice existuje velké množství ostatních tratí, kam se soukromí dopravci evidentně příliš nehrnou. Kudy z toho ven?

ho vlaku, pokud trať kopíruje silnici. A pak je na krajích, jak budou soutěžit. Nebo nebudou. Všechny kraje uzavřely desetileté smlouvy, čímž využily poslední zákonnou možnost, kterou mohly. Ale ten čas už se krátí, polovina je pryč. Některé kraje už mohou v průběhu deseti let spouštět soutěže, občas to od hejtmanů slyším, že něco takového chystají, i když reálně zatím nikde nic nepodepsali. U dálkové dopravy těch tratí není tolik. Tady podporuji, aby to bylo zakotveno v zákoně o drahách.

Tratě SŽDC vedou přes pozemky Českých drah. Co s tím? Prodat, nebo převést? A případně za jakou cenu?
To musí rozhodnout vláda. My zatím svůj názor upřesňujeme. Podle mě by se pozemky pod kolejemi měly převést z ČD na SŽDC legislativní cestou, tedy zákonem a bezplatně. Chápu, že České dráhy jsou obchodní společností vázanou obchodním zákoníkem, pozemky mají nějakou

Když jsme u slova dvojjediná, tak podobnou roli mají ČD vůči výpravním budovám. Vlastní je, udržují je, ale využívají je víceméně bez poplatků i cestující jiných dopravců...
To je stejný případ. I nádražní budovy by měla vlastnit Správa železniční dopravní cesty. Nemyslím, že to máme řešit legislativní cestou. Tyto budovy by se měly skutečně prodat.

Zastavte se u pojmu nezávislý regulátor. Máte představu, jak by měl fungovat a proč, když takovou úlohu vlastně plní Správa železniční dopravní cesty?

Já bych chtěl, aby se SŽDC soustředila na infrastrukturu, udržování, její provoz a rozvoj a kromě ní by tu byl nezávislý regulátor. S tím, že se bude samozřejmě ptát SŽDC, zda je přístup na kapacitu dráhy vůbec technicky možný. Ale jsme obviňováni, že je to státní organizace závislá na ministerstvu dopravy, které současně vykonává i akcionářská práva v Českých drahách. U nezávislého regulátora bude nade vši pochybnost jasné, že není ovlivňován.

Jak to vypadá s hledáním šéfa společnosti ČD Cargo?

To je spíš otázka na členy představenstva Českých drah, kteří od listopadu 2012 převzali mnohem aktivnější roli v řízení společnosti. Management ČD mi bude zdůvodňovat, jak hospodařilo ČD Cargo a jak k tomu přispělo, zda tam je ředitel, či není. Pro mě je důležité, jak budou výsledky obhájeny v představenstvu a v dozorčí radě.

Jsu ještě aktuální úvahy o spojení ČD Cargo se slovenským? Nebo naopak rozdělení na ucelené přepravy a jednotlivé vozové zásilků, popřípadě vstup silného partnera? Uváděla se například společnost ČEZ...

Nejdříve z ČD Cargo musíme udělat prosperující firmu, pak má smysl přemýšlet o nějaké fúzi, nákupu nebo sloučení. Pokud se nám to nepovede, tak bychom to neměli dělat. To neznamená, že bychom takové varianty neměli zvažovat, ale slovenská společnost ZSSK Cargo má, pokud vím, také velké ekonomické problémy. Nejdříve si musíme vyřešit domácí úkol, aby ČD Cargo fungovalo dobře v ČR, pak má logiku, aby se podívalo i za hranice, zda by svoji obchodní i podnikatelskou pozici neposílilo. Určitě nejsem pro rozdělení společnosti ČD Cargo na jednovozové zásilků a ucelené vlaky – to by nic nevyřešilo. Snažíme se snížit bariéry pro vstup do odvětví, aby trh s jednovozovými zásilkami byl atraktivní i pro další dopravce.

Co říkáte na to, že kvůli podpoře obnovitelných zdrojů musí jen letos zaplatit České dráhy, potažmo jejich cestující, 682 milionů korun?

To je samozřejmě špatně, nicméně bych chtěl připomenout, že v roce 2005, když se to zavádělo, tak ODS proti tomu v Poslanecké sněmovně vystupovala a také hlasovala. Bohužel negativní efekty se dostavily. Stát má zatím velmi omezené možnosti, jak reagovat. Tuto chybu už nesmíme opakovat a žádnou podporu obnovitelných zdrojů už nepřiznávat. Nutno říci: Byla to, přátelé, špatná cesta, končíme. **MARTIN NAVRÁTIL**

KRÁTCE

CityElefanty o víkendu nasadíme jako rychlíky

Počínaje druhým dubnovým víkendem posílí dvoupodlažní jednotky řady 471 také dálkovou dopravu. Od 13. dubna dojde k jejich pravidelnému nasazení v sobotu a v neděli na rychlíky mezi Prahou a Děčínem. Tři jednotky se objeví v sobotu na devíti párech rychlíků a v neděli na patnácti spojích. Jedna jednotka bude nasazena také na posilový pár vlaků R 1485/1484 v pátek (od 12. dubna) na trase Praha – Třinec a v neděli zpět. Důvodem nasazení CityElefantů je jejich nižší turnusová potřeba v rámci regionální dopravy mimo pracovní dny. Vzhledem k tomu, že jednotky nedisponují služebním oddílem, bude přeprava kol umožněna pouze jako spoluzavazadlo cestujících. Uvedené vlaky budou zpočátku provozovány bez možnosti zakoupení rezervace, České dráhy ale počítají s očíslováním sedadel a jejich postupným zanesením do rezervacího systému.

Pendolino odvezlo fotbalisty do Olomouce



Ve středu 20. března měli cestující Českých drah možnost potkat na hlavním nádraží v Praze národní fotbalovou reprezentaci. Tým kolem Petra Čecha odjížděl do Olomouce ke kvalifikačnímu utkání na mistrovství světa, které se bude konat v roce 2014 v Brazílii, pravidelnou linkou Pendolina. Český tým, ke zklamání všech fanoušků, své představení v Olomouci nezvládl a prohrál s Dánskem 0:3. Hráči to napravili v arménském Jerevanu, kde domácímu týmu nastříleli stejný počet branek jako jim Dánové a zvítězili 3:0. Cesta na mistrovství světa je tak stále otevřená.

Zarezervujte si včas místo v Railjetu

České dráhy ve spolupráci s ÖBB připravily prezentační jízdy jednotky Siemens Viaggio Comfort (známější jako Railjet). Toto moderní vozidlo bude nasazeno dne 17. dubna na spoj SC 513 z Prahy do Ostravy a dne 18. dubna na vlak SC 506 z Bohumína do Prahy. Oba uvedené vlaky zůstávají z důvodu garance místa k sezení povinně místenkové. V souvislosti s propagační jízdou Railjetů budou zavedeny dva mimořádné vlaky EuroCity. Ve středu 17. dubna se jedná o spoj EC 30000 v úseku Vídeň-Meidling (8.39) – Břeclav (odj. 10.20) – Brno hl. n. (odj. 11.20) – Česká Třebová (odj. 12.37) – Pardubice hl. n. (odj. 13.13) – Praha hl. n. (14.18). Ve čtvrtek 18. dubna pojedou spoj EC 30003 v úseku Praha hl. n. (11.44) – Pardubice hl. n. (odj. 12.44) – Česká Třebová (odj. 13.24) – Brno hl. n. (odj. 14.30) – Břeclav (odj. 15.12) – Vídeň-Meidling (16.21). V obou vlacích jsou povinné rezervace, základní cena vnitrostátní místenky je 35 korun, mezinárodní místenky 3 eura.

ČD Akademie ukázala strategii skupiny

Vzdělávací projekt, který již třetím rokem připravuje oddělení rozvoje lidských zdrojů Odboru personálního Generálního ředitelství ČD, se v rámci holdingové politiky rozrostl na celou Skupinu České dráhy. Již sedmá přednáška v řadě, která se odehrála 21. března tradičně v kinosále Generálního ředitelství, proto byla zacílena na strategii celé Skupiny České dráhy v souvislosti s vývojem situace na dopravním trhu a připravovaným 4. železničním balíčkem EU. Zaměstnančům přednášela ředitelka Projektové kanceláře Martina Mannová a představila i program ČD 2017, který je pokračovatelem transformačního programu Vize 2012. V dubnu se ČD Akademie zaměří na historické souvislosti vývoje železniční sítě. **(rub, jc, PešŤ)**

Ve funkci ministra dopravy je Zbyněk Stanjura necelé čtyři měsíce. Během této doby dal jasně najevo, že podporuje další liberalizaci železničního trhu. S tím souvisí i jeho snaha, aby České dráhy vystupovaly co nejvíce jako dopravce a ne majitel drážní infrastruktury, například nádražních budov nebo pozemků pod kolejemi. Přiklání se rovněž k názoru, že drážní infrastruktura v České republice potřebuje vedle Správy železniční dopravní cesty i nezávislého regulátora.

Jak jste jako rodák z Opavy komentoval, že loňský titul nejkrásnějšího nádraží získala stanice Opava východ? Je to dobrá zpráva, Opava východ je krásné nádraží. Je to příklad zdařilé rekonstrukce, kterou zajistily České dráhy. Město se k ní připojilo tím, že když se dělal podchod pro nástupiště, město Opava prosadilo a zaplatilo propojení na opačnou stranu za nádražím. Po dohodě s ČD jsme zřídili společný terminál pro autobusovou meziměstskou, městskou a hromadnou a železniční dopravu. Ale ta budova je prostě krásná.

V dálkové osobní železniční dopravě podporujete liberalizaci trhu. Soutěž na vlaky na ramenu Olomouc – Opava – Ostrava ale spěje ke zrušení...

ZBYNĚK STANJURA

Pochází z Opavy, vystudoval Elektrotechnickou fakultu Vysokého učení technického v Brně, obor Elektronické počítače. Pracoval na pozicích programátora až ředitele firmy. V roce 2002 byl na osm let zvolen primátorem Opavy, působil též jako člen Rady a Zastupitelstva Moravskoslezského kraje. Roku 2010 byl zvolen poslancem, dva roky vykonával funkci předsedy poslaneckého klubu ODS. V letech 2005–2009 byl místopředsedou Svazu měst a obcí ČR a v letech 2003–2010 předsedou Euroregionu Silesia. Dne 12. prosince 2012 se stal ministrem dopravy.



FOTO M. DR.

Rozdělit osobní dopravu na dálkové a regionální vlaky. Budu navrhovat, aby v rámci novely zákona o rozpočtovém určení daní veškerou částku na regionální dopravu dostávaly přímo kraje do svých rozpočtů, aby zodpovědnost byla jednoznačně na krajích. Kraje řeší i veřejnou autobusovou dopravu, takže když budou řešit i železnice, budou více motivovány, aby se skutečně doplňovaly, aby nejezdil poloprázdný autobus vedle poloprázdné

hodnotu. Tvrdím, že pokud to legislativně šlo tam, tak by to mělo jít legislativně i zpátky. Pro ministerstvo dopravy je velmi složité vystupovat v dvojjediné pozici, rozhodovat za správce kolejí i za národního dopravce. Z obou stran jsme podezříváni z podjatosti. Bylo by asi lepší tu dvojroli rozdělit. Stát by měl jednoznačně vlastnit veškerou infrastrukturu spojenou se železnici. A pak by tu byli jednotliví dopravci a také nezávislý regulátor.

Zajíždíme na trať pod Králickým Sněžníkem

→ Pokračování ze strany 1

„Momentálně jsme dohodnuti na víkendové dopravě. Spoje jsou položeny tak, aby v Hanušovicích navazovaly na přípojné vlaky, ať už ve směru Ramzová nebo ve směru Zábřeh na Moravě,“ říká ředitel pardubického Krajského centra osobní dopravy Michal Štěpán. Na dvacet kilometrů dlouhou trať budou i nadále vyjíždět v turnusu vozy řady 810 z DKV Česká Třebová. Na premiérové jízdě s motorovým vozem 1. února platila výjimečně sleva ve výši 100 procent jízdného – takže všichni zadarmo. Nechyběl tu ani hejtman Pardubického kraje Martin Netolický (ČSSD) a jeho náměstek pro dopravu Jaromír Dušek (SPOZ), kteří se o návrat železniční dopravy pod Králický Sněžník nejvíce zasloužili. Od začátku února také vešla v platnost novinka týkající se spojů z Letohradu přes Lichkov do Moravského Karlova na



NÁVRAT. Obnovený, resp. rozšířený provoz osobních vlaků na tratích 024 a 025 přivítali jak obyvatelé zdejších obcí, tak turisté. **FOTO AUTOR (2X)**

trati 024. Vždy o víkendech jsou nyní vlaky 20551/20548, 20555/20552 a 20557/20554 vedeny až na zastávku Mlýnský Dvůr, resp. z ní budou odjíždět. Těchto šest vlaků také obsluhují cestující v zastávce Bílá Voda. Důvodem je snaha Českých drah přiblížit pasažérům zdejší rozvíjející se lyžařský areál. „Když by se povedlo, aby



nějaké vlaky jezdily až do Štítů,“ řekla nám vlakvedoucí Alena Urbanová z domovské stanice vlakových čet v Letohradě, jedna z těch, kteří ve vlacích Lichkov – Hanušovice prodávají a kontrolují jízdní doklady. „Obnovení provozu do Hanušovic hodnotím kladně, protože i tady lidé chtějí cestovat vlakem,“ dodává.

Historické zajímavosti

Před druhou světovou válkou zde cestující využívali i dva páry přímých rychlíků 27/28 a 131/132 Praha – Bohumín a zpět. Ke zdolení trasy, která vedla i náročným horským terémem pod Králickým Sněžníkem a dále přes Jeseník a německé (dnes polské) Glucholazy, potřebovaly tyto spoje asi osm a půl hodiny. Například v létě 1937 vlak R 27 vyrazil z Bohumína ve 12.26 h a do Prahy přijel ve 21.10 h. Z Prahy odjížděl v 7.30 a v Bohumíně byl v 15.57.

Na nově zprovozněném úseku platí nejen standardní tarif Českých drah, ale mezi zastávkami v Pardubickém kraji také tarif IREDO. **MARTIN NAVRÁTIL**

PRO VÁS

Zahraniční výhody
na sezonní spoje ČD

Upozorňujeme držitele (uživatele) zahraničních jízdních výhod, že v jízdním řádu 2013 platí v sezonních spojích ČD níže uvedené ubytovací příplatky (lehátka/lůžka). Ceny jsou stanoveny fixně v eurech, pro přepočítání na české koruny se použije jednotný železniční kurz. Z uvedených cen příplatků se neposkytují další slevy! Držitelé zahraničních jízdních výhod nemají nárok na GS slevu, resp. na sezonní slevu (viz čl. 76.1 Zvláštního ujednání ČD pro mezinárodní přepravu). Naopak mají povinnost při zakupování rezervacních příplatků na sezonní spoje ČD pokladníkům oznámit, že pojedou na zahraniční jízdní výhody (jízdní doklad FIP). V případě, že si držitel zahraničních jízdních výhod zakoupí příplatek se slevou, bude povinen si doplatit do plné ceny příplatku ve vlaku u průvodce lůžkového/lehátkového vozu.



Lůžkové/lehátkové příplatky pro držitele zahraničních jízdních výhod se vydávají z rezervací masky UNIPOK, a to bez rezervacního (tarifního) kódu. Ostatní přepravní podmínky stanovené Zvláštním ujednáním ČD pro mezinárodní přepravu, resp. Zvláštními přepravními podmínkami v mezinárodní přepravě pro noční vlaky (SCIC-NT), jsou tímto nedotčeny. Ceník lůžkových a lehátkových příplatků pro držitele zahraničních jízdních výhod v sezonních spojích ČD je následující (cenu uvádíme fixně v eurech za jednu osobu v jednom směru).

- V relaci Praha – Burgas a zpět ve vlacích 477/7302/1471 a 1470/72/476: lehátko šestimístné (Bc 6) 26,80, lehátko čtyřmístné (Bc4) 40, lůžko trojmístné (T 3) 36, lůžko dvoumístné (Double) 54 a lůžko jednomístné (Single) 126.
- V relaci Praha – Varna a zpět ve vlacích 477/7302/1481 a 1480/72/476 platí ceny jako v předchozím odstavci u relace Praha – Burgas.
- V relaci Praha – Bar a zpět ve vlacích 1136/272 a 1137/273: lehátko šestimístné (Bc 6) 13,40, lehátko čtyřmístné (Bc4) 20, lůžko trojmístné (T 3) 22, lůžko dvoumístné (Double) 33 a lůžko jednomístné (Single) 77.
- V relaci Praha – Split a zpět ve vlacích 277/1204 a 1205/276: lůžko trojmístné (T 3) 26, lůžko dvoumístné (Double) 39 a lůžko jednomístné (Single) 91. (šp)

Na Masarykově nádraží řádila fantazie studentů



BUDOUCNOST. Představy studentů o podobě železničního muzea byly někdy velmi rozmáchlé.

FOTO AUTOR (4x)

V Národním technickém muzeu v březnu představili 22 studentských projektů na ideový urbanisticko-architektonický návrh řešení železničního muzea v Praze. To má vzniknout v bývalých dílnách Masarykova nádraží, které jsou momentálně nevyužité. Pokud se projekt vydaří, zrodí se zde – vedla Depa historických vozidel ČD v Lužné – klíčová expozice zaměřená na drážní nostalgii.



DONNERSBERG. Do nového muzea by mohla zamířit i lokomotiva 322.302.

O budoucím využití pražského Masarykova nádraží se hovoří dlouhodobě. Zrušení stanice v této chvíli již nehrozí, ale rozsáhlý prostor nabízí další možnosti uplatnění. V areálu bývalých lokomotivních dílen, který byl v roce 2002 převeden na základě usnesení vlády do správy Národního technického muzea, má v budoucnu vzniknout rozsáhlá expozice zaměřená na vývoj železnice u nás. O tom, jak tato expozice může vypadat, nás přesvědčili studenti architektury z Česka a Slovenska.

Výstava studentských děl proběhla 13. března v sídle Národního technického

muzea na Letné za účasti generálního ředitele této ctihodné instituce Karla Ksandra. Přišli také ředitel Ústavu památkové péče Fakulty architektury ČVUT Václav Gírsa a ředitel Železničního muzea Michal Novotný. Akce, doplněná o dvoumetrový historický model Státního nádraží v Praze po roce 1850, probíhala na tzv. ředitelském patře, takže byla sice přístupná pro novináře, ne však už pro širokou veřejnost. Ve stejný den byly i vyhlášeny tři vítězné práce. Jak nám řekl Michal Novotný, on sám by mezi soutěžními pracemi preferoval spíše tradiční, „realistické“ řešení.

Ještě zbývá sehnat peníze

Přípravu železničního muzea na Masarykově nádraží v minulosti notně přibrzdily povodně a částečně i nenasytné plány developerů. Významnou pozitivní zprávou z loňského roku je ovšem to, že z objektů byla snata stavební uzávěra, která bránila jakémukoli rozvoji. Byl to paradox, protože budovám, jež se nacházejí mimo jiné na seznamu nemovitých památek, určitě nehrozila nějaká nekontrolovaná expanze. Jediné, co bylo možno provést, bylo vybudování oplocení a rekonstrukce střechy, na níž byla dosazena břidlicová krytina odpovídající historickým obdobím. Nyní, když lze opět stavět,



Návrhy měly i trojrozměrnou podobu.

Která vozidla NTM zde mohou být vystavena

- vůz kočky Hannibal
- parní lokomotiva 322.302 Donnersberg
- parní lokomotiva 414.404
- vůz Aza 1-0086 (salon 22)
- elektrická lokomotiva E 423.001
- parní lokomotiva 365.020
- drezína Dm 44401 Kyklop
- zavřený vůz Z (symbolizující transporty do koncentračních táborů)
- parní lokomotiva 477.060 Papouch
- parní lokomotiva 556.0 a 498.1
- elektrická lokomotiva S 489.0
- motorový vůz M 152.0

je podle Karla Ksandra prvořadé zajistit dostatek financí na stavbu. Počítá se s pomocí ministerstva kultury. V souladu se zákonem je ovšem nutné vypsat řádnou architektonickou soutěž.

Bez kolejí to půjde těžko

Studenti si s úkolem poradili velmi rozmanitě. Objevily se značně rozmáchlé nápady i velmi realistické představy respektující finanční možnosti projektu. „Výhodou bylo, že studenti nejsou zatíženi omezeními v podobě norem, finančních limitů a všech dalších těžkostí,“ míní Václav Gírsa s tím, že řada věcí se mezitím změnila. Třeba to, že se snad už definitivně počítá se zachováním provozovaného kolejiště Masarykova nádraží, které je nezbytné pro kolejové napojení muzea. I když několik vizualizací studentů znázornilo budoucí muzeum naprosto bez kolejí. To ale nebyl příjemný pohled.

Celkem 14 studentských prací je z Fakulty architektury ČVUT, po dvou z Fakulty umění Technického učení Liberec a z Akademie výtvarného umění Praha, několik prací z Fakulty architektury Technického učení Bratislava. Hodnotící



Díla studentů prezentoval novinářům Václav Gírsa z ČVUT.

komise ocenila řešení, jak zajistit do obtížně přístupného muzea hlavní cestu pro návštěvníky. NTM také plánuje, že by železniční muzeum bylo úzce propojené s dalšími významnými muzejními expozicemi v Praze do společné sítě, což by podpořilo počty návštěvníků. Než se tak stane, můžeme chodit několikrát ročně do depozitáře lokomotiv v Chomutově, který loni v listopadu NTM koupilo od Českých drah. Historická vozidla v počtu 141 kusů zde mají nad sebou reálnou střechu – a nejen tu namalovanou studenty.

MARTIN NAVRÁTIL



Další fotografie najdete na stránkách zeleznicar.cz.

FISAIC – úspěchy českých železničářů na evropském fóru

V uplynulém roce slavila Mezinárodní federace pro kulturu a volný čas železničářů (FISAIC) již šedesát let své existence. I když naši železničáři se do akcí organizovaných členskými zeměmi FISAIC zapojili až od roku 1993, dosáhli mezi více než dvěma desítkami zemí vynikajících ocenění. Konstatovala to na nedávném jednání členů Zemského svazu FISAIC ČD jeho výkonná tajemnice Jarmila Šmerhová. Vycházela při tom z podkladů valné hromady této federace, která se loni sešla v Badenu.

Ocenění pro radioamatéry

Aktivitu členů našeho zemského svazu na mezinárodním poli jsou opravdu široké. Například předseda skupiny radioamatérů (Sdružení radioamatérů železničářů) Kamil Uher na jednání v kulturním sále ve stanici Praha hlavní nádraží zmínil aktivitu klubové stanice OK2 RAC, jejíž lokalizace je známa na

všech kontinentech. Potvrzuje to více než stovka ocenění z různých soutěží a zemí (především ze Střední Asie), která získal operátor Jiří Peček. Naši členové obdrželi šest medailí v britském Sheffieldu v soutěži v pásmech VKV (velmi krátké vlny), kterou zde pořádá Federace radioamatérů železničářů FIRAC. (Jen Miroslav Jenček získal tři stříbrné.)

Prezentace ve fotografii a výtvarném umění

Počet skupin a členů ZS FISAIC ČD je oproti francouzskému či německému svazu relativně malý. O to více je nutné ocenit, že naši členové dosáhli vynikajících úspěchů v oborech fotografie, výtvarného umění, filmu a videa. Tak například fotografie Ivana Gavendy dosáhla v bavorském Schönaun am Königssee mezinárodního ocenění. Také práce Františka Pecha dosahují publicity na národních akcích. Stolní kalendář Českých drah na



Výstava modelové železnice v Kostelci se loni povedla. FOTO ROMAN ŠTĚRBA

rok 2013 zase ukazuje výsledky práce fotografů našeho zemského svazu.

Česká kolekce na soutěžní výstavě výtvarného umění ve švýcarském Sarnamu patřily mezi ty, které na své autory prozrazovaly umělecký vzestup i schopnost vyjádřit vnitřní expresivitu. V nové kategorii Železniční tematika obdržela Jarmila Šmerhová stříbrnou a Jana Čablíkova bronzovou medaili. Karel Pašek pak v dalších kategoriích dvě zlaté medaile.

V modelové železnici jsme zastoupili maďarské kolegy

Zvláštními kategoriemi akcí jsou kongresy esperantistů, mezinárodní výstavy modelové železnice a publikační tvorba filatelistů. Mezi unikáty lze zařadit podněty a návrhy pro příležitostná razítka, výplatní strojků. Již 64. kongres esperantistů železničářů se loni konal v německém Herzburgu. Podle plánu na rok 2012 se měla uskutečnit mezinárodní výstava

modelové železnice v Maďarsku, jenže maďarští kolegové akci odřekli. Členové naší skupiny pak dokázali takřka nemožné a uspořádali výstavu v kulturním domě v Kostelci nad Orlicí. Na její instalaci se podílely také děti členů skupiny. Součástí akce bylo rovněž jednání mezinárodní Technické komise FISAIC pro oblast železničního dědictví a pro modelovou železnici. Z dalších akcí připomeňme první francouzsko-český filmařský seminář, který se konal loni v říjnu ve Francii.

Na základě dokumentů schválených valnou hromadou FISAIC rozvedli vedoucí jednotlivých skupin našeho zemského svazu projekty akcí plánovaných na letošní rok. Mezi ně patří například 25. ročník mezinárodní soutěže v oboru film a video. Díky pochopení a podpoře zaměstnavatele, tedy Českých drah, se lidé v evropských zemích mohou i nadále seznamovat s umem a pracemi našich železničářů. IVO LANÍČEK



SETKÁNÍ GENERACÍ. Modernizované lokomotivy řady 363.5 se na kolejích SOKV České Budějovice setkávají s legendárními Laminátkami řady 230. FOTO AUTOR (3x)

Vlajkovou lodí pro náklad se brzy stanou lokomotivy řady 363.5

V roce 2011 převzalo ČD Cargo první lokomotivy řady 363.5, které vznikly radikální modernizací stejnosměrných Peršingů 163 u společnosti Škoda Transportation. Pětková Esa se stala u strojvedoucích oblíbenými tahouny. Ke spokojenosti s těmito stroji přispěla i skutečnost, že výrobce postupně zohlednil okolo 120 připomínek a konstrukčních změn právě od zaměstnanců společnosti ČD Cargo, kteří na lokomotivách pracují.

Lokomotivy řady 363.5 nasazuje společnost ČD Cargo prakticky po celém území České republiky. Zajišťují dokonce i na Slovensko a do Maďarska. Jejich domovem je Středisko oprav kolejových vozidel České Budějovice, kde jich mají ve stavu zatím 27 kusů. Vznik této řady začal v roce 2008, kdy ČD Cargo a Škoda Transportation uzavřely smlouvu na modernizaci třiceti lokomotiv řady 163 (poslední tři se ještě vyrábějí).

Jsou silnější a chytřejší

Hlavním požadavkem na novou modernizovanou lokomotivu byla její obojživelnost, tedy schopnost provozu na obou našich napájecích soustavách, a v souvislosti s plánovanou expanzí i na zahraniční trhy také schopnost provozu na Slovensku a v Maďarsku. Lokomotivy jsou vybaveny vlakovým zabezpečovačem MIREL, který je schválený v obou zmiňovaných zemích. Nově byly instalovány trakční střídače a revolucí prošel i celý řídicí systém, kde původní analogový nahradil digitální. Oproti původním řadám 163/363 mají modernizované lokomotivy vyšší výkon, dosahující hodnoty 3 700 kW, a umožňují vícečlenné řízení po vlakové lince UIC. Naopak mechanické části se omlazily téměř nedotkla, pomíneme-li dosazení bočních



Všechny informace o stavech a provozu lokomotivy předává LCD displej.

tlumičů pro eliminaci vrtivých pohybů. Ty byly dosazeny i přesto, že maximální rychlost 120 km/h se nezměnila. Novinkou je schopnost rekuperace včetně pokročilého měření spotřeby a navracené, rekuperované energie.

Z výše uvedeného je zřejmé, že ve stroje a na stanovištích nezůstal kámen na kameni a velká část původních konstrukčních celků byla radikálně přepracována. Přes všechna pozitiva přinesl takový rozsah modernizace po nasazení prvních strojů také určité potíže. Počínaje ne zcela spolehlivými hlavními vypínači až po problémy s klikami a zámky dveří na stanovišti. Návrh ke zlepšení

a připomínek obdržel nakonec výrobce od zaměstnanců společnosti ČD Cargo zhruba 120 a v naprosté většině již byly zohledněny.



STROJOVNA. Z původních konstrukčních celků zůstalo pouze chlazení trakčních motorů. Lokomotiva nyní umožňuje průchod strojovnou i se zdviženými sběrači.

Operativnější řízení

Kromě výše zmíněných poruchových hlavních vypínačů (kupodivu švýcarské výroby), jejichž závady se projevovaly vypnutím při navolení předního a zadního sběrače současně, se v průběhu zkušebního provozu ladil i software řídicího systému. „Po zkušenostech se zimním provozem je v řešení nastavení optimálního přítlaku sběračů pro stejnosměrný i střídavý systém,“ říká ředitel Střediska oprav kolejových vozidel České Budějovice Luboš Smejkal. Strojvedoucí trápí také zatékání okny, dveřmi a klimatizací na stanoviště.

Nově byly instalovány trakční střídače a revolucí prošel i celý řídicí systém, kde původní analogový nahradil digitální.

Původně panovaly obavy z použití jednoho hlavního kompresoru. S tím ale žádné problémy v provozu nenastaly. Strojvedoucí vysoce hodnotí jednoduchost spojení lokomotiv do vícečlenného řízení. Po spojení jedním kabelem je to jen otázka softwaru, s čímž si řídicí systém lokomotivy hravě poradí. Samotný strojvedoucí tak může v případě provozní potřeby dvě vozidla rozdělit. „Toho ČD Cargo hojně využívá, a tak není výjimkou zahlédnout ve službě dvojici těchto lokomotiv s vlakem o dopravní hmotnosti přes dva tisíce tun. Je to také výhoda operativní, protože dispečeré nejsou při plánování výkonu limitováni výkonem jen jedné lokomotivy,“ vysvětluje Luboš Smejkal.

Rekonstrukce řady 163 na 363.5

363 501-8	363 511-7	363 521-6
163 031-8	163 014-4	163 032-6
363 502-6	363 512-5	363 522-4
163 004-5	163 012-8	163 007-8
363 503-4	363 513-3	363 523-2
163 011-0	163 038-3	163 027-6
363 504-2	363 514-1	363 524-0
163 006-0	163 009-4	163 020-1
363 505-9	363 515-8	363 525-7
163 018-5	163 033-4	163 016-9
363 506-7	363 516-6	363 526-5
163 005-2	163 024-3	163 028-4
363 507-5	363 517-4	363 527-3
163 037-5	163 013-6	163 010-2
363 508-3	363 518-2	363 528-1*
163 002-9	163 019-3	163 023-5
363 509-1	363 519-0	363 529-9*
163 036-7	163 017-7	163 001-1
363 510-9	363 520-8	363 530-7*
163 003-7	163 015-1	163 008-6

nové označení
původní označení

*bude
dodáno

Čekání na rekuperaci

Po téměř dvou letech od dodání prvních strojů 363.5 ČD Cargo ušly lokomotivy velký kus cesty. V jejich domovině ji hodnotí jako místy trnitou, ale rozhodně přínosnou. A to díky tomu, že zainteresovaní zaměstnanci SOKV České Budějovice a Odboru údržby a oprav GR ČD Cargo nebyli neteční k počátečním neduhům strojů a výrobce se k nim postavil čelem. Z lokomotiv se tak stávají vlajkové lodě národního nákladního dopravce.

Bohužel jednu z výrazných předností pětkových Es – možnost rekuperace – není možno plně využít. Důvodem je nepřipravenost SŽDC na převážně větší domácí železniční síť se střídavým systémem takovýto provoz umožnit. Přitom by to přispělo nejen k snížení provozních nákladů dopravce, ale rekuperace je také možností, jak učinit železnici ještě ekologičtější.

VÁCLAV RUBĚŠ



Na Vysočině funguje dvanáctá plošina pro vozíčkáře

První březnové pondělí uvedly České dráhy do provozu v pořadí již dvanáctou zdvihací plošinu pro imobilní cestující v Kraji Vysočina – tentokrát ve stanici Křižanov. Na vybudování plošiny, která stála 180 tisíc korun, se kromě ČD a krajské samosprávy podílely Správa železniční dopravní cesty, Konto Bariéry, Křižanov, Velké Meziříčí a okolní obce Jívoví, Kunderatice, Horní Libochovná, Kadolec, Kozlov, Dobrá Voda a Nová Ves. „Je velmi pozitivní, že se podařilo pro nákup plošiny sružit tolik investorů,“ komentovala ředitelka KCOD Jihlava Lenka Horáková.

Přestup na jednom nástupišti

Iniciátorem akce se stal městys Křižanov s tamním Ústavem sociální péče, jehož imobilní klienti tak budou moci využívat spoje Českých drah. Účast malých obcí na projektu si zaslouží o to větší poděkování, čím skrovnější jsou



SLUŽBA NAVÍC. V Křižanově slouží nová plošina pro vozíčkáře. FOTO AUTOR (2x)

jejich rozpočty. Nutno dodat, že SŽDC i Konto Bariéry se v minulosti podílely na financování podobné plošiny v Okříchách nebo Horní Cerekvi.

Jak při ceremoniálu v Křižanově uvedla ředitelka Lenka Horáková, na Vysočině mají dnes imobilní cestující k dispozici celkem dvanáct plošin. Ty se nachá-



zejí v nejvýznamnějších stanicích kraje nebo v důležitých přestupních bodech. „Navíc u nás v kraji prošel výraznou obnovou i vozidlový park. Například nové nízkopodlažní motorové vozy RegioSpider od švýcarské společnosti Stadler podstatným způsobem rozšířily možnosti cestování vozíčkářů. Právě takové spoje-

ní nabízejí od všech rychlíků na trase Praha – Brno zastavujících v Křižanově, kde je ke každému z nich zajištěn návazný nízkopodlažní spoj směrem do Velkého Meziříčí. Tam zpravidla směřuje většina přestupujících cestujících.“

Podle přednosti stanice Žďár nad Sázavou Romana Vorálka se díky pochopení Správy železniční dopravní cesty podařilo vyjednat operativní změny vjezdů rychlíků na druhé nástupiště, kde je stabilně plošina umístěna. „Ulehčí se tak manipulace se samotnou plošinou, kterou bude obsluhovat naše osobní pokladní, což bude mít pozitivní efekt pro imobilní klienty. Pokud některý z nich přijede dálkovým vlakem do Křižanova a bude chtít pokračovat například směrem na Velké Meziříčí, oba vlaky budou stát na stejném nástupišti. Z rychlíku vozíčkáři pomůže naše zaměstnankyně s plošinou a do RegioSpideru, kam strojvedoucí pomůže přistavit nájezdovou

minirampu, si již najede vlastní silou. Křižanovské nádraží dosud nemá perony ve standardizované výšce 550 milimetrů nad temenem kolejnice,“ vysvětluje Vorálek.

Ukazuje přátelský přístup

Jak zdůraznil náměstek hejtmana pro dopravu Libor Joukl, kraj se snaží vyjít vstříc handicapovaným spoluobčanům. „Chceme, aby časem byly například všechny vlaky nízkopodlažní a imobilní nepotřebovali zatím tolik potřebné a užitečné plošiny. Společně s Českými drahami nabízíme našim postiženým spoluobčanům lepší komfort cestování veřejnou dopravou,“ uvedl. O přátelský přístup k vozíčkářům se České dráhy snaží dlouhodobě v celé republice. V loňském roce rozšířily svůj vozidlový park o rekordní počet bezbariérových vozů. Přibýlo jich 83, takže celkový počet činí 537 kusů.

MARTIN HARÁK

Dostupné pouze v tištěné podobě

6

TÉMA

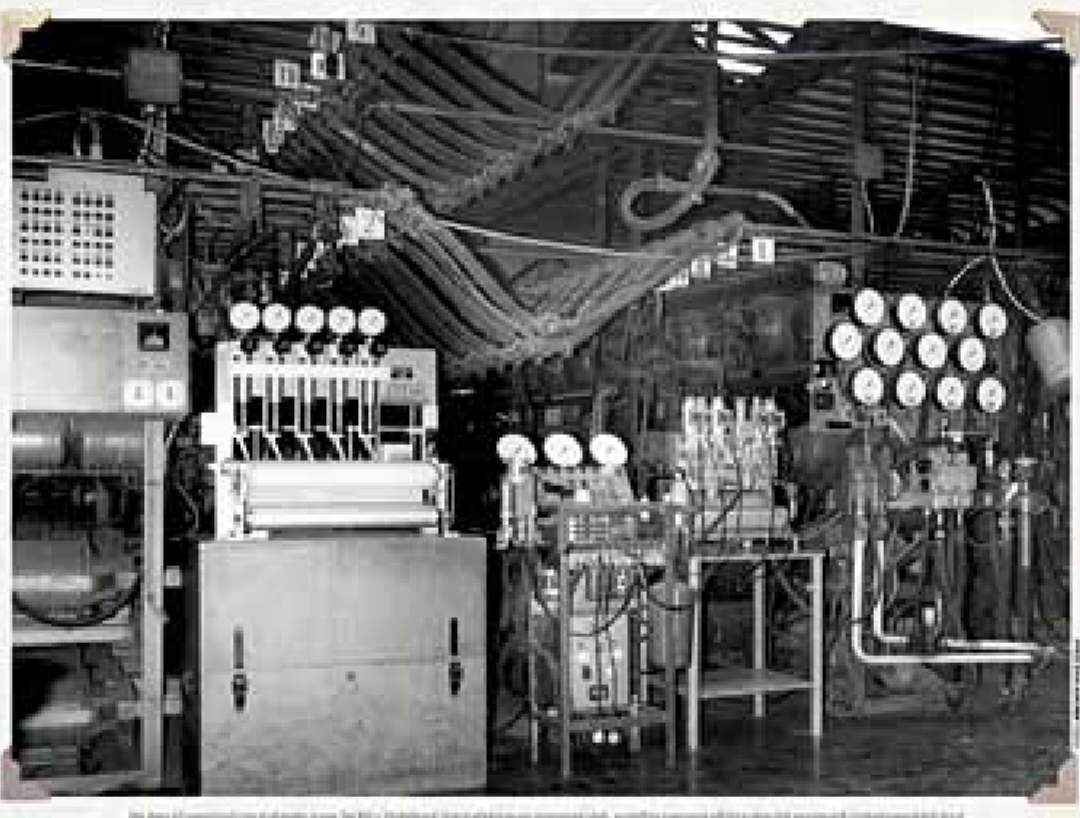
Příběh mužů, kteří vytvořili československou vzduchovou brzdou DAKO



První brzdová jednotka vyrobená v Československu v roce 1952.

Někdy, jak například říká v životních vzpomínkách, se brzdová jednotka DAKO stala jeho životní vášní. Mladík si ovšem neuvědomoval, jak velkou roli hraje v životě každého člověka, který se pohybuje po železnici. Především to, že brzdová jednotka DAKO je základem pro pozdější úspěšnou řadu ryze domácích zařízení používaných dodnes na našich vlacích. Muži, kteří stáli v pozadí tohoto úspěchu, zasvětili všechny své technické znalosti jejich vývoji a zkouškám. Podařilo se jim zkonstruovat a odzkoušet brzdové jednotky, konkurující značkám jako Knorr či Westinghouse. Činž pomohli udržet Československo na špičce železničního průmyslu.

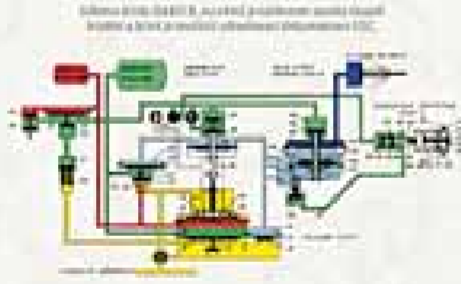
Ceskoslovenští specialisté na brzdové jednotky také nemali v terénu zájem společnosti ČSD (později ČD) a domácího průmyslu před konkurencí.



Na výrobu vzduchových brzdových jednotek DAKO v tehdejší továrně v Brně se používaly speciální stroje, které byly vyvinuty v Československu.

POČÍTVY KOMPATIBILITY BRZDOVÝCH SYSTÉMŮ

První brzdová jednotka DAKO byla vyvinuta v roce 1952. V té době nebyly k dispozici žádné počítačové systémy, které by umožnily ověřit kompatibilitu různých brzdových systémů. Proto se muselo počítat s tím, že brzdová jednotka DAKO bude schopna pracovat s různými typy vozů.



Časová osa - životopis brzdové jednotky DAKO



BOHUMIL POŘÍ - SETKÁNÍ S ŽIVOUČÍ LEGENDOU



Bohumil Poří, jeden z tvůrců brzdové jednotky DAKO.



První brzdová jednotka vyrobená v Československu v roce 1952.

TÉMA

7



První brzdová jednotka vyrobená v Československu v roce 1952.

MAJÍCI TECHNIKA BRZDŮ



První brzdová jednotka vyrobená v Československu v roce 1952.

MAJÍCI



První brzdová jednotka vyrobená v Československu v roce 1952.

BRZDOVÉ STAVY



První brzdová jednotka vyrobená v Československu v roce 1952.

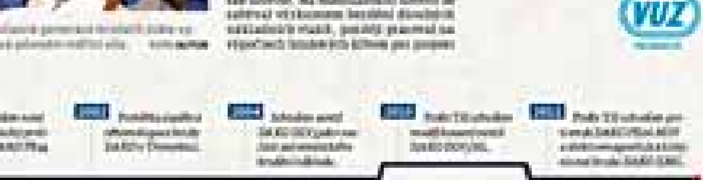
První nová brzdová jednotka

První brzdová jednotka DAKO byla vyvinuta v roce 1952. V té době nebyly k dispozici žádné počítačové systémy, které by umožnily ověřit kompatibilitu různých brzdových systémů. Proto se muselo počítat s tím, že brzdová jednotka DAKO bude schopna pracovat s různými typy vozů.

Digitalizace a modernizace

Digitalizace a modernizace brzdových jednotek DAKO byla provedena v roce 1985. V té době nebyly k dispozici žádné počítačové systémy, které by umožnily ověřit kompatibilitu různých brzdových systémů. Proto se muselo počítat s tím, že brzdová jednotka DAKO bude schopna pracovat s různými typy vozů.

První brzdová jednotka vyrobená v Československu v roce 1952



První brzdová jednotka vyrobená v Československu v roce 1952.

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

Desetičlenný tým supervizorů je již od konce roku 2010 k dispozici vlakovým četám. Pět mužů a pět žen má na starosti přidělený okruh zaměstnanců, kterým pomáhají rozvíjet jejich prozákaznický přístup. Při své práci nekladou důraz na represii, ale na metodické řízení v terénu a řešení problémů s nadhledem.

Chtějí být nejen rádcí, ale i pomocníky vlakových čet. Supervizoři Českých drah musí perfektně ovládat služební předpisy či tarify. Sami chodí pravidelně na školení, aby jejich manažerské působení bylo co nejefektivnější. S nástupem dravé konkurence na trati Praha - Ostrava kladou například důraz na pozitivní komunikaci se zákazníky. Abychom si udělali představu o tom, jak se vyvíjela náplň této profese u Českých drah za uplynulé dva roky, vyzpovídali jsme tři zaměstnance. První se stal supervizorem hned na začátku, tedy v roce 2010, druhý takřka již nastoupil do rozjetého vlaku, konkrétně v polovině roku 2011, a třetí je „benjamínkem“ týmu, protože přišel jako poslední - v prosinci loňského roku.



TÝMOVÝ HRÁČ. Supervizor vystupuje vůči vlakovým četám jako partner i spojovací článek s vedením.

FOTO AUTOR (5x)



Jiří Klouček se stal supervizorem v době, kdy tato profese už byla zaběhnutá.



Petra Sobieská je benjamínkem týmu supervizorů - přišla loni v prosinci.



Lukáš Süsler pracuje jako supervizor už od roku 2010.

Jako správní kouči musíme umět odhalit silné a slabé stránky našich kolegů z provozu a být schopni jim zároveň pomoci.

mylných předpokladů a představ o nich samotných," pokračuje Klouček.

Podle něj znamená supervize pohled shora, vlned nebo nadhled. Supervizor musí pochopit principy, závislosti a fungování firmy a stát se partnerem pro jednotlivé organizační složky - od dep přes generální ředitelství a regionální vedení až po řadové zaměstnance. „Nedokážu objektivně zhodnotit, nakolik mě bývalí kolegové berou či ne. Ale z vlastní zkušenosti mohu říct, že pokud člověk k lidem přistupuje jako partner a navíc jim přináší určitý nadhled a informace, tak ho lidé přijímají ochotněji,“ říká.

Práce vlakového doprovodu je mnohdy nevyzpytatelná a náročná. Supervizor tak může poradit v nestandardní situaci, připomenout zapomenutý postup, ujistit v případě váhání, vysvětlit, proč se něco musí dělat zrovna tímto způsobem a navíc tento způsob naučit. Supervizor také může být zkratkou v přenosu informací a odhalit systémové nedostatky. Podle Jiřího Kloučka někdy stačí, když bude trpělivým posluchačem.

Zkušenosti z provozu se hodí

Služebně nejmladším členem týmu supervizorů je Petra Sobieská. Nastoupila 1. prosince 2012 a na starost dostala část jižní Moravy. Dříve pracovala jako průvodčí a vlakvedoucí a posledních 18 let pak zastávala funkci komandující vlakových čet v Ostravě a Bohumíně. „Vzhledem k tomu, že jsem řadu let pracovala jako vlakvedoucí, tak mě asi máloco překvapí. Velmi mně pomohla i práce na komandu, kde jsem musela řešit operativní záležitosti během několika mála

Supervizoři jsou už dva roky partnery vlakových čet

Museli překonávat nedůvěru

Lukáš Süsler je manažerem kvality a současně šéfem a mentorem celého týmu supervizorů. Původně pracoval jako průvodčí a vlakvedoucí v České Třebové, posléze v Praze jako vlakový revizor. Zúčastnil se formování nové funkce supervizora u Českých drah v roce 2010. „Začátky našeho působení nebyly jednoduché a museli jsme vyvinout hodně úsilí, především překonat pochopitelnou nedůvěru provozních zaměstnanců. Díky mimořádné podpoře Odboru personálního a vedení Vlakového doprovodu osobní dopravy mohla tato funkce vůbec vzniknout,“ říká. Prvního čtvrt roku musel neustále upozorňovat kolegy z provozu, že supervizor není super-revizor.

A co tedy podle něj obnáší práce supervizora? „Na jedné straně jsme k dispozici vlakovým posádkám, se kterými probíráme jejich problémy, na straně druhé jsme blízkými spolupracovníky vedoucích RCVD, kterým tyto poznatky sdělujeme a snažíme se o jejich společnou nápravu. Jako správní kouči musíme umět odhalit silné a slabé stránky našich kolegů z provozu a být schopni jim zároveň pomoci při řešení různých problémů,“ vysvětluje Lukáš Süsler.

Ani kontrolor, ani úředník

Jiří Klouček sloužil dlouhá léta jako průvodčí a vlakvedoucí v Regionálním centru vlakového doprovodu Jihlava. Na pozici supervizora začal pracovat až v době, kdy tato funkce byla zaběhnutá natolik, že někteří supervizoři původ-

ního týmu začali odcházet na jiné pracovní posty. „V původním výběrovém řízení jsem nebyl vybrán, a tak i díky tomu jsem měl možnost zasvěceně sledovat zrod tohoto týmu z pohledu vlakových čet. Se zájmem jsem sledoval

vývoj práce supervizorů, ale i svého místa, kompetencí a vztahů v rámci firmy,“ popisuje. „Nejvíce mě zaujal boj supervizorů s předpoklady lidí. Vzhledem k tomu, že se jednalo o zcela novou profesi, tak

si ji lidé zcela logicky potřebovali k něčemu přiřadit. Pro někoho byl supervizor vrchním kontrolorem, pro jiného úředníkem a pro dalšího konkurencí. Nejnáročnějším a nejdůležitějším úkolem supervizorů bylo odstranění těchto



POMOC V TERÉNU. Supervizoři jsou vlakovým četám vždy k dispozici při řešení problémů, které se v provozu objeví.

Náplň práce supervizorů

- Metodické vedení přiděleného okruhu zaměstnanců s cílem dosažení požadovaných standardů kvality vlakového personálu.
- Pomoc vlakovým četám v oblasti odborných dovedností i v komunikaci se zákazníky.
- Příprava a realizace nových projektů zaměřených na zvýšení kvality a konkurenceschopnosti Českých drah.
- Vyhledávání a odstraňování systémových nedostatků zařízení a pomůcek vlakového personálu u jednotlivých vozů či vlakových souprav.
- Vystupuje jako rádce a pomocník vlakové čtyty, ne kontrolor a „dráb“.

minut a zabezpečit třeba jízdu vlaku tak, aby byl obsazen posádkou,“ říká.

V posledním roce pracovala na opravách chyb, kterých se vlakové čtyty dopouštěly na POPkách. A teď se učí vlastně obrácený postup, jak takové chyby vznikají. „Mohu uvést konkrétní příklad, když členka jedné posádky zadala chybně do vlakové dokumentace označení hnacího vozidla. Namísto slovenského napsala kódy české lokomotivy. A pak mi tvrdila, že neví, jak se to mohlo stát. Přitom ale stačilo jen zmáčknout správné tlačítko.“

MARTIN HARÁK

RSM: Když kamery chrání majetek i bezpečnost

Jednou z priorit Regionální správy majetku Ústí nad Labem je samozřejmě ochrana majetku, zejména nemovitostí. V této činnosti nám pomáhají kamerové systémy, které monitorují osoby pohybující se ve stanicích. Díky kvalitnější a dostupnější technologii jsou schopné napomoci identifikovat pachatele trestné a přestupkové činnosti. Veškerá instalace a provoz jsou samozřejmě v souladu se zákonem č. 101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů, a interní směrnici Odboru bezpečnosti Generálního ředitelství Českých drah.

I falešné kamery odradí pachatele od útoku

V obvodu RSM Ústí nad Labem evidujeme celkem 18 kamerových systémů. Technologicky se dělí na kamery bez záznamu a se záznamem, případně s online sledováním obsluhou nebo bez. Podmínkou přenosu dat je dostatečná

kapacita přenosové sítě včetně jejího zabezpečení. Zajímavým řešením může být přenesení snímaného obrazu kamery v podchodu na obrazovku umístěnou před samotným vstupem do problémové části objektu. Cestující jsou tak předem informováni o dění v prostoru, do kterého se chystají vstoupit. Existují i další sofistikované bezpečnostní systémy, které jsou vyvíjeny například na ochranu pláště budov před graffiti. Takový systém dokáže zachytit a rozlišit specifické ruchy, které při používání sprejů vznikají, a následně spustit alarm.

Kamerové systémy plní svoji funkci nejen v oblasti identifikace pachatele, ale mají i funkci preventivní. Vzhledem k jejich umístění na viditelném místě a označení monitorovaného prostoru si většina jedinců své delikventní chování dvakrát rozmyslí. Za tímto účelem je možno využít i tzv. falešných kamer neboli maket. Regionální správa majetku



Kamery jsou i na opraveném nádraží v Klášterci nad Ohří.

FOTO AUTOR (2x)



Ústí nad Labem uděluje souhlasy k umístění kamer na objekty Českých drah jak městské policii, tak Policii České republiky

Pomoc při hlídání opuštěných nebo opravených objektů

Vzhledem k modernizaci a zavádění dálkového řízení železniční dopravy je jedním z důvodů instalace nových kamerových systémů postupné opuštění objektů výpravních budov provozními zaměstnanci z řad provozovatele dráhy a drážní dopravy. Dalším důvodem jsou rekonstrukce objektů, po jejichž dokončení vzniká zvýšená potřeba opravené nemovitosti lépe chránit. Naposledy tomu tak bylo u výpravních budov ve stanicích Klášterec nad Ohří a Ústí nad Labem hlavní nádraží.

O účinnosti kamerového systému nejlépe vypovídá identifikace pachatele, který v lednu letošního roku úmyslně po-

škodil automatické dveře nově zrekonstruované haly v Ústí nad Labem. Způsobená škoda byla vyčíslena na 6 352 korun. Díky kamerovému systému a spolupráci s Policií ČR byl pachatel dopaden a způsobenou škodu plně uhradil. Dalším z příkladů je případ ozbrojeného přepadení civilisty v bezprostřední blízkosti výpravní budovy, kdy záznam z kamerového systému napomohl Policii České republiky k dalšímu pátrání po tomto ozbrojeném pachateli.

Přestože instalace kamerových systémů není samospasitelná a může být předmětem kritiky v oblasti lidských práv a svobod, jde o opatření, které spolu s dalšími bezpečnostními prvky, jako jsou fyzická ostraha nebo instalace elektronických zabezpečovacích systémů, jednoznačně napomáhá ke zvýšení bezpečnosti osob a snížení škod na nemovitém majetku Českých drah.

MIROSLAV ZAVADIL

Jaké novinky přinese letošní rok německé železnici?

Naši němečtí sousedé se mohou těšit na řadu železničních novinek, které na ně během příštích měsíců čekají. Je ovšem pravda, že některé projekty se opoždily, takže část připravovaných ovací a oficiálních projevů měla už zazníti loni. Například nové elektrické vysokorychlostní jednotky ICE řady 407 od firmy Siemens mají zpoždění asi rok.

Nastupují nová vozidla

Větší štěstí mají Deutsche Bahn s dodávkou posunovacích lokomotiv typu Gravita. Ta má podle plánu proběhnout letos a snad se i stihne. Postupně jsou schvalovány do provozu i elektrické jednotky řady 442 Bombardier Talent 2, přezdívané Křeček. To znamená, že tato vozidla, natřená v stříbro-šedém nátěru, budou postupně nasazována do provozu příměstské rychlodráhy S-Bahn ve středním Německu, konkrétně v Lipsku a okolí. Deutsche Bahn očekávají v roce 2013 i dodávky nových jednotek řady 430 od firmy Bombardier. Jsou určeny pro službu na městských rychlodráhách S-Bahn ve Frankfurtu nad Mohanem a Stuttgartu, kde nahradí jednotky řady 420.

S napětím se očekává premiéra více-motorové lokomotivy řady 245 typu Bombardier TRAXX DE Multi Engine, která by se měla postupně objevit v oblasti Mühlendorfu, Frankfurtu nad Mohanem a Kemptenu. Zde bude tato lokomotivní řada konkurovat klasické motorové lokomotivě řady 218. A navíc se nechme překvapit vývojem v oblasti elektrických lokomotiv řad 103, 110, 139/140, 180 a 181.

Elektrifikace a opravy tratí

Do konce roku proběhne elektrifikace na trati Reichenbach – Hof. V červnu je navíc očekáváno zahájení elektrického provozu na soukromé železnici Müntertalbahn v oblasti Schwarzwaldu, na které budou provoz zajišťovat jednotky Talent od firmy Bombardier. V závěru letošního roku se očekává také dokončení tunelu „Leipzig-City“, který prochází pod centrem saské metropole a jehož dokončení podmiňuje zahájení provozu S-Bahnu ve středním Německu. Tunel měl však být dokončen již v roce 2006!

Loni byl zrušen zákon z roku 1930, který zakazoval konkurenci dálkových autobusů z důvodu priority železniční dopravy.

V závěru roku 2013 se plánuje zahájení provozu rychlovlaků ICE na trati Bitterfeld – Halle/Saale, která byla kvůli kompletní rekonstrukci před nějakým časem uzavřena. Mimo jiné zde došlo k výměně ocelových pražců, které byly jen několik let staré. Rovněž by koncem letošního roku mělo dojít k vylepšení železničního spojení mezi Německem a Českem na trati Selb – Aš, kde snad začne pravidelná osobní doprava.



MAJÍ ZPOZDĚNÍ. Nové vysokorychlostní jednotky ICE řady 407 už měly být v provozu před rokem.

FOTO DEUTSCHE BAHN

Dokončení dodávek nových lokomotiv Gravita, možný start vysokorychlostních jednotek řady 407 a více-motorových lokomotiv a také pravděpodobné zahájení provozu příměstské rychlodráhy S-Bahn v lipské aglomeraci ve středním Německu. To jsou jen některé názvy novinových titulků, které se měly letos objevit ve spojitosti s železniční dopravou v Německu.



BOMBARDIER. S napětím se očekává premiéra více-motorové lokomotivy řady 245 TRAXX DE Multi Engine, která má jezdit například u Frankfurtu. FOTO MARTIN HARÁK

Rozdělování trhu

V oblasti rozdělení dopravního trhu se zásadní změny nečekají. Nicméně regionální dopravu na bavorské trati Mnichov – Rosenheim převezme od Deutsche Bahn společnost Veolia, která tu nasadí elektrické jednotky Flirt od firmy Stadler. Letošek ale bude trochu „dobrodružný“ při dokončování výběrových řízení, tedy budoucího rozdělování trhu regionální dopravy. Letos se má například rozhodnout o novém dopravci na trati Westerland (Sylt) – Hamburk nebo na síti tratí v oblasti kolem Dortmundu (Sauerland-netz), kde se jedná o zhruba 10 milionů vlakokilometrů ročně.

V německé dálkové dopravě se v roce 2013 projeví liberalizace. Loni byl totiž zrušen zákon z roku 1930, který zakazoval konkurenci dálkových autobusů z důvodu priority železniční dopravy. Na tratích, kde jezdí rychlovlaky ICE, má však autobus jen malou šanci. Expanze autobusových dálkových linek se tedy očekává na linkách mezi městy, kam vlaky ICE nezajíždějí. **STANISLAV HÁJEK**

Flirtování se Maďarům prodraží o 17 procent

Dvě největší maďarské železniční společnosti objednaly 48 jednodlažních elektrických jednotek Flirt od firmy Stadler. Národní dopravce MÁV-START si pořizuje 42 kusů, rakousko-maďarský GySEV zbývajících 6 kusů. Obě společnosti již tato vozidla provozují. Hodnota kontraktu dosahuje 267 milionů eur. Cena jednotky tak činí asi 5,6 milionu eur. K podpisu smluv došlo 6. března za účasti zástupců Evropské unie – nákup je totiž z 85 procent financován z evropských fondů. Zajímavostí smlouvy je o 17 procent vyšší pořizovací cena jedné jednotky v porovnání s tendrem vypsaným v roce 2005. Tehdy jedna souprava stála v přepočtu zhruba 4,8 milionu eur.

Přihlásil se jen jeden dodavatel

Co způsobilo růst ceny v takovém měřítku? Zaprvé je to výrazná inflace, dalším významným činitelem bude ostrý konkurenční boj mezi Stadlerem a Bom-

dierem před osmi lety, který cenu stlačil dolů. Do současného tendru se ovšem přihlásil jediný zájemce. Odborníci spekulují, že kvůli poměrně krátkému termínu dodávek. Vozidla totiž musí být dodána do září 2015, dokdy lze ještě v náhradním termínu čerpat peníze ze sou-

časného finančního období EU. Tendr byla navíc vypsán na poslední chvíli.

Kromě firmy Stadler měli ostatní případní zájemci reálné obavy z proveditelnosti kontraktu. S tím souvisí i skutečnost, že vítězný dodavatel musí do září 2015 získat i potřebná povolení a ab-

solvovat typové zkoušky v Maďarsku. A jediný, kdo takové povolení na provoz elektrických jednotek na síti maďarských drah má, je právě švýcarská firma Stadler.

Za více peněz ale více muziky

Nakonec cenu nově vyráběné jednotky Flirt zvyšuje i lepší výbava než u stávajících. Vylepší se audiovizuální informační systém, budou se instalovat zásuvky pro připojení drobné elektroniky a také se připraví vše pro fungování wi-fi. Na zvýšení ceny má vliv i požadavek dopravců na dosazení vlakového zabezpečovacího systému ETCS2.

V současnosti můžete vidět na příměstských linkách v Budapešti a okolí asi 60 kusů těchto vozidel. Flirty jezdí například na trati z Budapešti přes Vác do Szobu nebo z Budapešti do Tárnoku a Székesfehérváru nebo do Ceglédu a Szolnoku.



STÁLE DRAŽŠÍ? Okolo Budapešti dnes jezdí asi 60 Flirtů.

FOTO ZOLTÁN KEMSEI

GABRIEL KORCSMÁROS

KRÁTCE

SLOVENSKO

Přestavba bratislavské stanice se komplikuje

Přestavba hlavního nádraží v Bratislavě se komplikuje. Členové městského zastupitelstva slovenského hlavního města uvažují o zrušení stávající smlouvy s investorem. Šéf tamní dopravní komise chce změnit záměr vytvořit v prostoru před nádražím obchodní zónu. Raději by tam viděl zeleně a volný prostor pro lidi. Do dubna má být jasno, kolik by město zaplatilo za pokutu za vypořádání smlouvy. Teprve pak se rozhodnou o dalších krocích.

ÍRÁN

V Teheránu přesunou koleje do tunelu

Do konce letošního roku by měl být dokončen významný infrastrukturální projekt v Teheránu. Desetikilometrový úsek železnice Teherán – Tabriz bude přemístěn na novou trasu vedenou v osmikilometrovém tunelu. Celková délka nové tratě je 10 kilometrů. Projekt si vyžádal množství přeložek inženýrských sítí a pozemních komunikací. Díky stavbě dojde ke zlepšení životního prostředí, omezení hluku, snížení nehod s osobami i vozidly v hustě obydlené oblasti. Uvolní se také 260 000 m² ploch, které budou využity pro další rozvoj v oblasti.

USA

Amtrak snížil závislost na dotacích

Americký národní dopravce Amtrak snížil podle zprávy svého šéfa v Kongresu požadavek na dotace na 12 procent svých nákladů. Tržby naopak pokrývaly 88 procent nákladů. Dosaženo toho bylo díky snížení nákladů a růstu tržeb prostřednictvím vyššího počtu cestujících. Těchto výsledků se ale podařilo dosáhnout díky federálnímu investicím do rozvoje infrastruktury. Amtrak denně provozuje přes 300 spojů a obsluhuje více než 500 stanic ve 46 státech americké federace. V loňském roce přepravil téměř 32 milionů cestujících. Průměrný věk jeho vozidel dosáhl 27,7 let.

ČÍNA

Sto milionů cestujících z Pekingu do Šanghaje

Na vysokorychlostní železnici mezi hlavním městem Pekingem a Šanghajem bylo přepraveno již 100 milionů cestujících, přestože provoz na tomto spojení byl spuštěn teprve v červnu 2011. Celkem přes 1 300 kilometrů dlouhá železniční trať postavená za více než 217 miliard juanů (v přepočtu 34,7 miliardy dolarů) umožnila zkrátit cestovní čas mezi oběma velkoměsty z 8 hodin na současných 5 hodin. Čínské železnice dnes provozují 9 300 kilometrů vysokorychlostních železnic, včetně té nejdélejší na světě z Pekingu do Guangzhou.

THAJSKO

První vysokorychlostní trať z Bangkokku

Také Thajsko plánuje rozvoj železnic cestou vysokorychlostních tratí. V příštím roce má být připraven projekt tratě Bangkok – Nakhon Ratchasima a po konečném schválení projektu má stavba trvat pět let. Linka z hlavního města do severovýchodní provincie měří (zatím na papíře) 256 kilometrů a vlaky tu budou jezdit rychlostí až 250 km/h. Jízdní doba je naplánovaná na 90 minut. Jedná se o první etapu výstavby vysokorychlostních tratí v Thajsku, která má zahrnovat celkem čtyři hlavní trasy.

AUSTRÁLIE

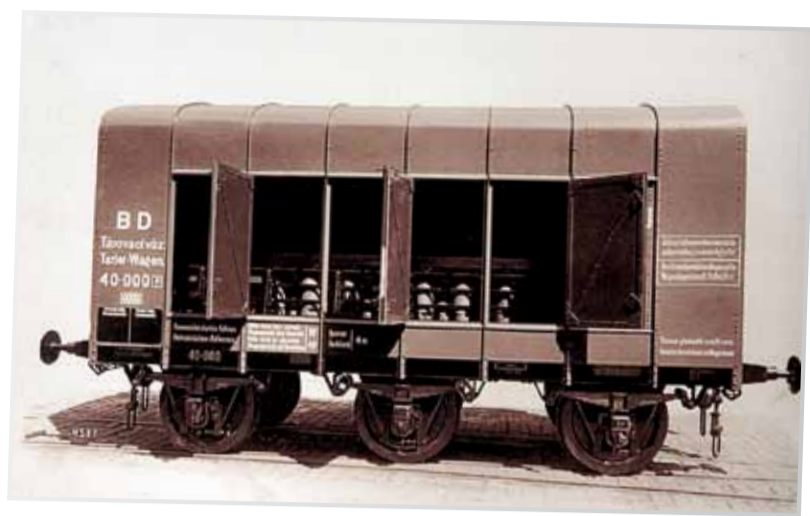
Čínské diesellové stroje pro Qube Logistics

Australská firma Qube Logistics kupuje šest moderních diesellových lokomotiv od čínské společnosti CSR Ziyang. Qube Logistics uspěla ve spoustě nových zakázek na zajištění přepravy z přístavů do vnitrozemí, právě proto se rozhodla pro masivní nákup nových lokomotiv. Jen v roce 2012 nakoupila šest lokomotiv a sto nákladních vagonů. První hotové kusy čínských lokomotiv mají dorazit do Austrálie koncem letošního roku. **(gak, PešT)**



VETERÁN. Asi 90 let starý cejchovní vůz zařaditele Jiřího Jirkovského stále potkáte v běžném provozu.
FOTO AUTOR (2x)

Možná jste si těch dvou neobvykle vyhlížejících nákladních vozů už někdy všimli. Oba jsou tmavě zelené, ten čtyřosý má zvláštní, krátkou vzdálenost otočných čepů, druhý, tříosý, dokonce nýtovaný plášť. Jejich věk je odsouvá do kategorie „historický“. Přesto se nadále používají a jsou plně funkční. Tyto tárovací vozy primárně slouží ke zkouškám železničních mostních vah.



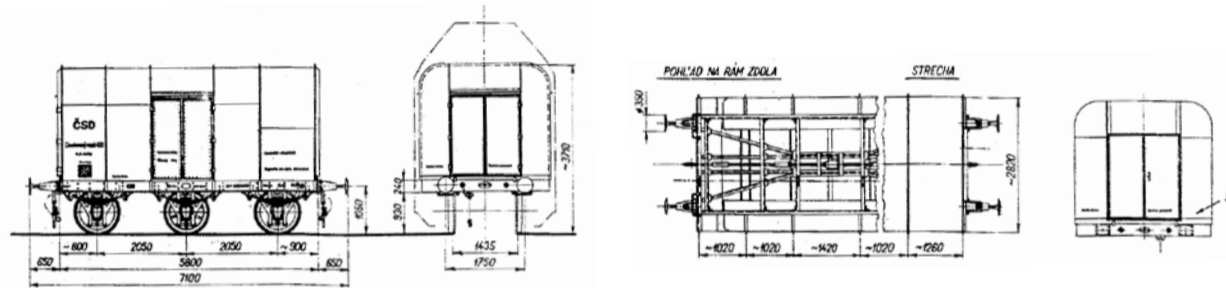
ÚTROBY. Tento tárovací vůz byl dodán pro Buštěhradskou dráhu. Na tvárním snímku můžete vidět úředně cejchovaná závaží.

Historická vozidla automaticky nepatří do muzea nebo na nostalgické jízdy. Některá stále plní původní účel, což dokazují například dva tárovací nákladní vozy SŽDC, které si aktuálně pronajala soukromá firma Váhy Jiří Jirkovský, Křešice. Už název firmy napovídá, že i vozy mají něco společného se zjišťováním hmotnosti. Skrývají totiž ve svých útrobach úředně cejchovaná závaží určená ke zkouškám železničních mostních vah. Vozy jsou sice těžké několik desítek tun, přesto ta nejmenší závaží uvnitř jsou odstupňovaná po dekagramech.

Těžká dvojka společně v akci

Menší ze dvou zmínovaných vozů nese označení 40 54 950 1 001-0 a váží 29 tun. Pochází z poloviny dvacátých let minulého století! Určitě patří mezi nejstarší vozy, které v České republice vůbec jezdí. Dá se využít při zátěžových zkouškách nových i rekonstruovaných mostů. Aby bylo dosaženo přijatelného nápravného tlaku, musí mít vůz více os, než bývá zvykem. Relativně krátká délka souvisí s faktem, že vůz se musí vejít na váhu tak, aby tam bylo možné ještě přidávat cejchovaná závaží. Všechny tárovací vozy navíc nemají brzdu, aby při obrušování brzdových špalků nemohlo dojít ke změně váhy. Archaický tárovací vůz zpravidla jezdí v dvojici s čtyřosým vozem 80 54 970 0 0003-6. Ten čítá

Tárovací vozy umějí vážit na dekagramy



včetně závaží 71 tun a pochází ze 70. let 20. století z Vagonky Tatra, resp. Vagonky Studénka.

Další sourozenci nejen v muzeu

Třinápravový tárovací vůz č. 401 se dochoval na Slovensku, kde ho nazývají ciachovný. V Bratislavě ho i opravili a najdete ho ve sbírkách Klubu železniční nostalgie. Další tárovací vůz vystavují

v železničním muzeu ve výtopně v Jaroměři. Nedávno jej tamní nadšenci opatřili nových nátěrem a uvedli do vystavovatelného stavu. Opatřen byl číslem 416, i když jeho označení bylo menší záhadou. „Před opravou měl vůz číslo 404, ale během čištění rámu jsme na něm našli vyznačené číslo 416 a žádné jiné, tak došlo k přecíslování,“ uvádí Michal Havránek ze Společnosti železniční – výtopny Jaroměř.

„Náš vůz měl být vyroben v roce 1913 a podle obrysu stop po výrobním štítku údajně pochází ze smíchovského závodu F. Ringhoffer,“ říká Havránek.

Další tárovací vozy nesou na své skříni jména provozovatelů Správa mostů a tunelů SDC Pardubice nebo Ústí nad Labem. Obdobné vozy (řady Uakk) provozují i další dopravci, například Inženýrské a dopravní stavby Olomouc. Jiný etalonový

vůz této společnosti může být navíc zatížen až na hmotnost 120 tun, to znamená 30 tun na nápravu. Prostřednictvím hydraulického zařízení je schopen zvednout se nad temeno kolejnice a vagon tak může působit až hmotností dvakrát 60 tun ve vzdálenosti pouhých 3 100 milimetrů. Tento systém je proto ideální pro kalibraci malých mostů třímستových vah.

Proměny v číslování

První cejchovní nebo také závažové vozy se u nás začaly vyrábět od roku 1900 (váha vozu se závažím 30 tun). Po roce 1920 se objevují i ve čtyřicetitonové verzi. Některé tárovací vozy na bázi třinápravového podvozku vznikaly i přestavbou v železničních dílnách. U Rakouských státních drah se vozy značily písmeny J^vWaage a pětimístným číslem 999xx. Brzy se přešlo na třímístné číslování, které začínalo číslicí 6. U ČSD se zavedlo třímístné číslování začínající číslicí 4. Po roce 1960 v rámci jednotného označení vozů pro zvláštní účely dostaly písmena VV a číslo pětimístné. Dnes mají jednotné čtrnáctimístné UIC označení. K pozdějšímu označení patřilo i jméno zařaditele a číslo mostního stavebního vlaku, u něhož byl vůz veden. **MARTIN NAVRÁTIL**

Článek vznikl s přispěním Ivo Mahela.



Další fotografie najdete na stránkách zeleznicar.cz.

INZERCE



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

Důležité upozornění

Vážení klienti,

od 25. 3. 2013 je ředitelství ČD travel, s.r.o., a obchodně rezervační oddělení na nové adrese.

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

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



Německo

Ifa Schöneck – Schönecker jarní bomba

Termín: 7. 4.–1. 5. 2013

Cena: 2 250 Kč, dítě do 6 let zdarma, dítě 7–12 let 1 125 Kč, dítě 13–14 let 1 575 Kč

2 noci se snídaní, 2x 2 hodiny volný vstup do tropického zážitkového koupaliště Aqua World, 1x ranní plavání, 1x na 3 hodiny volný vstup do saunového světa, možnost prodloužení o 1 noc za příplatek 980 Kč. Cena nezahrnuje: dopravu, pojištění, parkování, místní poplatek.



Česká republika

Jáchymov – LD Praha, Elektra, Astoria ***

Vital pobyty (regenerace pro každý věk)

Cena: 5 940 Kč

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

Poděbrady – hotel Zimní lázně ***, hotel Libuše ***

Kardiopreventivní program „Vysoký tlak“

Cena: 8 000 Kč/os./pobyt. Program je zaměřen na omezení rizik vysokého krevního tlaku. Důkladné vyšetření, 12 léčebných a rehabilitačních procedur, konzultace s lékařem zhodnotí kardiovaskulární rizika a poskytne praktická dietní a režimová doporučení.

7 nocí s polopenzí, vstupní vyšetření včetně EKG, 12 procedur – přesný rozpis vyšetření zašleme na základě vaší poptávky.



Česká republika

Mariánské Lázně – hotel Polonia **

31. 3.–21. 4. 2013, Lázeňské lenošení

Cena: 4 140 Kč/pokoj s vlastním sociálním zařízením a TV

4 noci s plnou penzí, 2x částečná klasická masáž, 1x saturovaná uhlíčitá koupel, 1x suchá plynová lázeň, 1x rašelina.



Slovensko

Hokocve – hotel Park ***

18. 3.–28. 4. 2013, léčebný pobyt

Cena: 5 190 Kč/polopenze; 5 590 Kč/plná penze

6 nocí, 6x plná penze nebo polopenze, vstupní lékařská prohlídka, 10 léčebných procedur na základě doporučení lékaře, vstup do bazénů 7–19 h neomezeně, vstup do sauny úterý, čtvrtek, sobota 16–18 h.

Ke dráze ho přivedla fotografická vášeň

Železnici má jako profesi a zároveň koníčka řada lidí. Vedoucí akreditované laboratoře Výzkumného Ústavu Železničního Vratislav Šuk mezi ně též patří. Jeho fotografická sbírka čítá úctyhodných 35 tisíc snímků drážních vozidel. Kromě toho, že se jedná o jednu z největších v republice, změnilo mu jeho hobby život. Přivedlo ho totiž k železnici.



VÁŠNIVÝ LOVEC. Pro snímek zajímavé lokomotivy je schopen Vratislav Šuk udělat i nebezpečně věci.

FOTO AUTOR

Není fotograf jako fotograf. V případě autorů, kteří do hledáčku svých aparátů umísťují železniční motivy, to platí dvojnásob. Zatímco jeden hledá dokonalou kompozici vlaku jedoucího krajinou, jiný se snaží zachytit denně se opakující obrazy železnice neotřelým způsobem. Pro šéfa akreditované laboratoře VUZ Vratislava Šuka je fotoaparát nezbytným nástrojem jeho celoživotního koníčku. Ve volném čase se totiž zabývá inventarizací všech konstrukčních řad jezdících nejen po kolejích Česka, ale i v dalších zemích Evropy.

Pod otcovskou taktovkou

Kouzlo železnice začal objevovat díky svému otci, který, ač přední botanik a farmaceut, měl ke kolejím velice vřelý vztah. „Spojením jeho systematickosti a lásky k železnici vznikl koníček, kterému jsem jako kluk propadl i já. Otec krátce po druhé světové válce velice přesně evidoval například počty a typy cizích lokomotiv, které válečná vřava zavála na naše území. Ovšem fotit v padesátých letech železnici nebylo vůbec jednoduché, takže s obrazovou dokumentací začal až v roce 1967,“ vzpomíná Vratislav Šuk. V jejich společném archivu se skrývají i unikátní snímky končící parní trakce. „Máme například jako jediní v republice barevné diapozitivy Litevek řady 399.0. Řada snímků již po-

mohla několika autorům odborných publikací,“ říká Vratislav Šuk a dodává, že jeho otec i přes svůj věk 85 let stále pomáhá s fotografováním, inventarizací a zařazováním snímků.

Za označení šotouš se nestydí Železniční fotografové jsou už dlouhá léta častovani přezdívkou šotouš, kterou

ne všichni vnímají pozitivně. Vratislav Šuk se k ní ale hlásí, jedním dechem ovšem dodává, že většinu šotoušských symptomů nevykazuje. „Nesnažím se zachytit všechna inventární čísla konkrétní řady. Nic mi neříkají ani tratové záběry. Důvod je jednoduchý – nevidím z nich žádné detaily. Já se soustřeďuji na dokumentaci nejen konkrétního typu



POKLAD. Sběrka Vratislava Šuka už dosáhla počtu pětatřiceti tisíc záběrů.

KŘÍŽOVKA

D. Radović (1922–1984) – srbský prozaik, aforista: NĚKDO MÁ TO ŠTĚSTÍ, ŽE ZTRATÍ PRÁZDNOU PENĚŽENKU, A NĚKDO SMŮLU, ... (dokončení v tajence).

POMŮCKA: KAVAS, OPS	NEPRAVDA	PIŠEMNÉ OSVĚDČENÍ	ZNIČENY	BŮŽEK LÁSKY	HON	SPRÁDAT (KNIŽNĚ)	ŮSEKOVÝ (ZÁVOD)	NĚMECKÁ KARETNÍ HRA	KULOVITÁ BAKTERIE	ZBAVENO VOUSŮ	ŽELEZÁŘSTVÍ	KAPROVITÁ RYBA	LEDVINA (ANATOM.)	STÁT USA	VÁLČIT	PIŽLATI (RIDČ.)	UMÍNĚNÝ ZÁPOR
DRUH GIBBONA			CIZOKRAJNÁ DUŽNATÁ BYLINA				ATLETICKÝ VÝKON				AFRO-ASIATKA						
RUSKÉ UKAZOVACÍ ZÁJMENO			STAVBA PŘES ŘEKU MODERÁTOR VIDEOSTOJU				PÁDOVÁ OTÁZKA PŘISVĚDOVATI				JIŽNÍ PLOD EDÉMY						
TAJENKA																	
	ANSÁMBL ŘÍM, BOHYNĚ URODY				PŘEDSTAVENÍ KLÁŠTERA HRANIČNÍ POPLATEK				DAREBÁK SEVERÁN			ZAL (KNIŽNĚ) USAZENINA					ZKRATKA PRO SINUS
DROP (ZOOL.)				OBUVNICKÝ HRĚBIK				VERNŮV KAPITÁN				TURECKÝ CETNÍK					
RADOVÁ ČÍSLOVKA				LAVICE (VNĚR.)				JINÝM ZPŮSOBEM				ITALSKÝ HOUSLAŘSKÝ ROD					
KONTAKT				STÁT SE OTYLYM (RIDČ.)				SETNINY				STAROVĚKÝ OBYVATEL ITALIE					

AUTOR PETR HAJNÍŠ

POŠTA

Seminář o dopravní cestě v Děčíně

Již jedenáctou odbornou konferencí s železniční tematikou pořádala ve dnech 20. a 21. února VOŠ a SPŠ Děčín. Téma semináře „Diagnostika na železniční dopravní cestě 2013“ přilákalo rekordní počet 210 účastníků z celé republiky i ze zahraničí. Seminář se konal pod záštitou generálního ředitele Správy železniční dopravní cesty Jiřího Koláře a za účinné spolupráce s Technickou ústřednou dopravní cesty Praha a Oblastní komorou ČKAIT Ústí nad Labem. Nede- struktivní diagnostika železničního svršku a spodku má dnes nezastupitelný význam pro kontroly provozovaných tratí, pro hospodárné využívání finančních prostředků na údržbu, opravy a rekonstrukce a též při přejímce konstrukcí od výrobce a při přejímce a předávání dokončených prací a staveb.

Ročně zpracovává 25 až 30 kinofilmů, které je stále obtížnější koupit v obchodní síti. Ještě složitější je sehnat rámečky diapozitivů, které si dováží z Rakouska.

Přednášky, které zcela vyplnily dvoudenní program, jsou zdrojem nejnovějších informací jak pro žáky, tak i pro vyučující. Jde o aktuální informace, které nejsou a ani nemohou být uvedeny v učebnicích. Proto také mezi účastníky semináře jsou pedagogové středních i vyšších odborných a vysokých škol, které vychovávají odborníky pro stavbu a údržbu železnic z celé ČR. Přednášky připravili odborníci ze SŽDC a firem, které diagnostická zařízení vyvíjejí, pedagogové ČVUT Praha, VUT Brno, Žilinské univerzity v Žilině a Technické univerzity v Dražďanech – všichni bez nároků na honorář. Součástí programu semináře byla i večerní prohlídka děčinského zámku a měřičního vozu ve stanici Děčín východ. Pozvání na seminář přijal i Antonín Blažek, generální ředitel Výzkumného Ústavu Železničního, se kterým škola dlouhodobě spolupracuje. **JAROSLAV HORÁK**

VRATISLAV ŠUK

Po absolutoriu gymnázia v roce 1983 vystudoval v letech 1983 až 1988 Strojní fakultu ČVUT, obor Dopravní a manipulační technika. Po dokončení studií nastoupil do Státního zkušebního ústavu železničního jako tajemník hodnotitelských komisí. Od roku 1990 do roku 2006 pracoval na pozici vedoucího oddělení motorových lokomotiv ve výzkumné oblasti lokomotivního hospodářství VUZ. V roce 2007 se stal vedoucím akreditované laboratoře VUZ, kde k jeho hlavní pracovní náplni patří zjišťování jízdně-technických, trakčních, energetických a brzdových vlastností železničních vozidel.

Drží se klasického kinofilmu

Desítky tisíc záběrů archivuje výhradně na diapozitivech. Stále totiž používá zrcadlovku a klasický kinofilm. Nikdo ho zatím nepřesvědčil o tom, že digitální data jsou stoprocentně zabezpečena proti poškození. Ročně zpracovává 25 až 30 kinofilmů, které je stále obtížnější koupit v obchodní síti. Ještě složitější je sehnat rámečky diapozitivů, které si dováží z Rakouska. Mohlo by se zdát, že při takovém nasazení a počtu snímků už snad ani není co fotografovat. Vratislav Šuk ale oponuje: „Pořád se něco děje, dochází k modernizacím, změnám barevných řešení a dalším inovacím. Je to prakticky nekonečný proces a zároveň velká vášeň.“ **VÁCLAV RUBEŠ**

Stříbrný šíp přichází v Nymburce k životu



Ve druhé polovině 70. let jsem pracoval v Lokomotivním depu Česká Třebová. Tehdy se tam začala realizovat myšlenka vybudování železničního muzea. Podařilo se mi vytvořit sbírku čítající přes 70 hnacích a tažených historických vozidel a dalších zařízení. V roce 1979 byl ale skanzen oficiálně zrušen. Velmi malou část sbírky převzalo Národní technické muzeum, velkou část se mi podařilo umístit do tehdy vznikajícího Památníku dopravy v Bratislavě. Několik vozidel si rozebrali předchůdci dnešních spolků, pracujících tehdy pod hlavičkou SSM, tři vozidla přešla do Technického muzea Brno, část ale skončila v Kovošrotu. Mezi vozidla v rušené sbírce patřil i M 260.001, tedy Stříbrný šíp.

Naštěstí jsem narazil na pochope- ní a pomocnou ruku kolegů. Za několik dní jsme vůz vyprázdnili, takže z interiéru zbyla jen zavazadlová police a jedno sedadlo. Organizoval jsem tehdy mimo jiné soustružení dvojkolí na podúrovňovém soustruhu He-genscheidt. Po několika měsících za mnou přišel strojevodoucí Pavel Dvo- rák. Měl návrh umístit dočasné (do doby zprovoznění) ve Stříbrném šípě modelářskou klubovnu. Podle doho- dy byl vůz odvezen do Ústí nad Orlicí, kde stál měsíce bez využití. Mezitím byla vyjednána oprava v depu Praha- Libeň a vůz se pak znovu vrátil do vý- chodních Čech. Na začátku 90. let byl opět odvezen do Libně. Přesvěd- čoval jsem řadu vlivných lidí o tom, že vůz má historickou hodnotu. Bo- hužel byl vůz dlouhou dobu vystaven zubu času a neodborným zásahům, až se ho ujali v Chomutově. Dnes už snad nikdo nepochybuje o tom, že jde o vozidlo cenné především díky nadčasovosti jeho konstrukce a pou- žité technologii stavby skříně. Vůz nikdy nevyšel z prototypového pro- vozu, a tudíž ani není žádným histo- rickým profeškem, že bude zpro- vozněn s využitím nejmodernějších technických komponentů.

BOHUMIL POKORNÝ

Dopisy jsou redakčně upraveny a kráceny.



NÁRODNÍ MUZEUM. Železniční expozice SNCF obsahuje více než stovku vozidel. Během několikahodinové návštěvy zde můžete obdivovat vozy císařů, prezidentů i prostých cestujících.

FOTO AUTOR (4x)

V Alsasku zachytili zlaté časy železnice od páry po TGV



Na pomezí Francie, Německa a Švýcarska leží alsaské stotisícové město Mylhúzy. Jeho jméno je prý odvozeno od mlýnů, které na místních řekách drtily obilí již ve 12. století. Mlýnský klapot byl ale často přerušen válečnou vřavou, to když vůdcové řešili, zda patří do Německa nebo do Francie. Dnes už tu vládne skoro 70 let mír a mezi největší turistická lákadla města patří národní železniční muzeum s příznačným názvem Cité du train – Město vlaků.

Po skončení druhé světové války se uvažovalo o zřízení muzea v Paříži. Na počátku 60. let ale nabídky Mylhúzy francouzským drahám plochy pro zřízení skutečné národní expozice.

Je to ještě Německo nebo už Francie? V integrující se Evropské unii tato otázka ztrácí stále více na významu. V uplynulých 150 letech jí ovšem obyvatelé Alsaska museli řešit opakovaně. (Stejně jako u nás obyvatelé slezského Hlučínska nebo Těšínska ve 20. století střídavě byli a zase nebyli součástí českých zemí.) Přestože se přes alsaské město Mylhúzy (Mulhouse) častokrát valily cizí armády a za první světové války se tu odehrála i velká bitva, zachovalo se zde do dnešních časů poměrně dost památek: renesanční radnice z roku 1553, gotický chrám sv. Štěpána ze 14. století s téměř stometrovou věží nebo zbytky věží a hradeb. Železničního fanouška však přilákají jiné skvosty.

Důstojná náhrada za Paříž

Vedle nádraží s provozem rychlovlaků TGV, spojů EuroCity ze Švýcarska do Belgie i s regionálními vlaky, systému tramvajové dopravy včetně systému Tram-Train (vlakotramvaj) je tím největším lákadlem muzeum Cité du train (Město vlaků) s více než stovkou exponátů vozidel a tisícovkou dalších artefaktů. První idea na zřízení železničního muzea vznikla už na počátku 20. století krátce po skončení 5. světové výstavy v Paříži.



PŘED BUDOVOU. Přímo u muzea zastavuje zdejší tramvaj.

Po druhé světové válce se uvažovalo o zřízení muzea v některé lokalitě v Paříži. Na počátku 60. let ale nabídlo město Mylhúzy francouzským drahám SNCF plochy pro zřízení skutečné národní expozice. Teprve v roce 1971 ale byla přemístěna

první vozidla do železniční rotundy na severním okraji města a otevřeno aspoň provizorní muzeum.

Tmavá hala nepřeje fotografům

Současný areál v Mylhúzách-Dornachu byl otevřen v polovině 70. let. Později byl rozšířen o další velkou budovu. Před deseti lety pak byla celá expozice modernizována a upravena podle současných vystavovatelských zvyklostí. Když vstoupíte do první haly o 6 000 m², dýchnete na vás atmosféra zlatých časů železnice. Nachází se tam téměř tři desítky exponátů, množství obrazovek, na kterých běží historické dokumenty, a u jednotlivých vozidel znázorňují figuríny a další předměty scény z každodenního provozu železniční minulosti.

Lidé nastupují s proutěnými koši do Micheline XM 5005 s gumovými koly, vedle stojí salonní vůz Napoleona III.,

o kus dál je na boku převrácený parní stroj Consolidation po útoku francouzských partyzánů. V druhé části haly jsou i rychlíkové vozy luxusních vlaků – restaurační vůz CIWL nebo Pullmanův salonní vůz. Fotografa jen zamrzí, že tato hala je velmi tmavá a pořizování fotografií je zde obtížné. Člověku tak za-trne, že si z muzea neodnese žádné šotoušské obrázky.

Nástupiště historie už v plném světle

O to více pak potěší druhá, mnohem větší hala s názvem „Nástupiště historie“. Na jednotlivých kolejích vedle sebe je zde umístěno asi 60 parních, motorových a elektrických lokomotiv a vozů i vagonů osobních a nákladních. Světlá hala i rozumná vzdálenost kolejí a exponátů umožňuje jejich prohlídku a fotografování. Postupně kolem vás defilují ty nejstarší stroje od Saint-Pierre železnice Paříž – Rouen z roku 1844 přes Adlera z roku 1846 postaveného společností Roberta Stephensona po stroj typu Crampton železnice Paříž – Strasburk z roku 1852. Milovníci novějších parních strojů budou určitě obdivovat nejslavnější Pacific od slavného stavitele parních lokomotiv Chapelona.



Součástí expozice jsou i figuríny v historických kostýmech.

Novější trakce jsou reprezentovány neobvyklým motorovým vlakem stavitele automobilů Etorre Bugattiho nebo turbínovým vlakem RTC z poloviny 70. let minulého století. Elektrické lokomotivy pak nemohou být zastoupeny žádnými jinými stroji než těmi ověněnými vavřiny světových rekordů. Vedle sebe tady stojí CC 7107 a BB 9004, které v roce 1955 vytvořily nový železniční rekord 331 km/h. V řadě hned vedle nich pak najdete červenou BB 9291 s nápisem Capitole na hrudi. V roce 1967 odstartovaly tyto stroje komerční provoz rychlostí 200 km/h na lince Paříž – Toulouse.

O několik kolejí dál připomínají další dvě slavné zástupkyně elektrické trakce historie vlaků TEE. Doprovázejí je ve své době luxusní vozy typu Mistral 69 a GrandComfort. V muzeu ale nesmějí chybět ani další exponáty, filmové dokumenty, plakáty, znaky lokomotiv, železniční modely nebo jiné artefakty z vývoje a historie drážní dopravy ve Francii. Závěr prohlídkového okruhu patří chloubě francouzského železničního průmyslu a SNCF – jednotce TGV, která v kategorii kolejových vozidel drží světový rekord 574,8 km/h.

Pokud jste železniční příznivci a budete se letos o dovolené toulat Alsaskem, pak si najdete několik hodin na Město vlaků. Jestliže vám letos cesta do této oblasti nevyjde, navštivte aspoň stránky www.citedutrain.com a projděte si muzeum virtuálně. Možná vás tato procházka bude inspirovat při plánování příští dovolené.

PETR ŠTĀHLAVSKÝ

CITÉ DU TRAIN – MĚSTO VLAKŮ

Národní železniční muzeum Cité du Train (Město vlaků) najdete ve francouzském městě Mylhúzy v Alsasku. První muzeum zde bylo otevřeno v roce 1971, kdy tu návštěvníci mohli vidět 13 parních lokomotiv. K výraznému rozšíření došlo v roce 1983, kdy vznikla skutečně reprezentativní expozice o železniční dopravě ve Francii za 150 let: počet lokomotiv a vozů přestáhl stovku. V březnu 2005 se muzeum

oficiálně změnilo na Město vlaků a došlo dnešní podobu s výstavní plochou o 13 000 m². Podrobnosti najdete na www.citedutrain.com.

