Železničář

ČÍSLO 8 | ROČNÍK XX | ČTRNÁCTIDENÍK SKUPINY ČESKÉ DRÁHY | 18. DUBNA 2013 | CENA 12 KČ

FOTO MICHAL MÁLEK

Rodina CityElefantů oslavuje poslední přírůstky

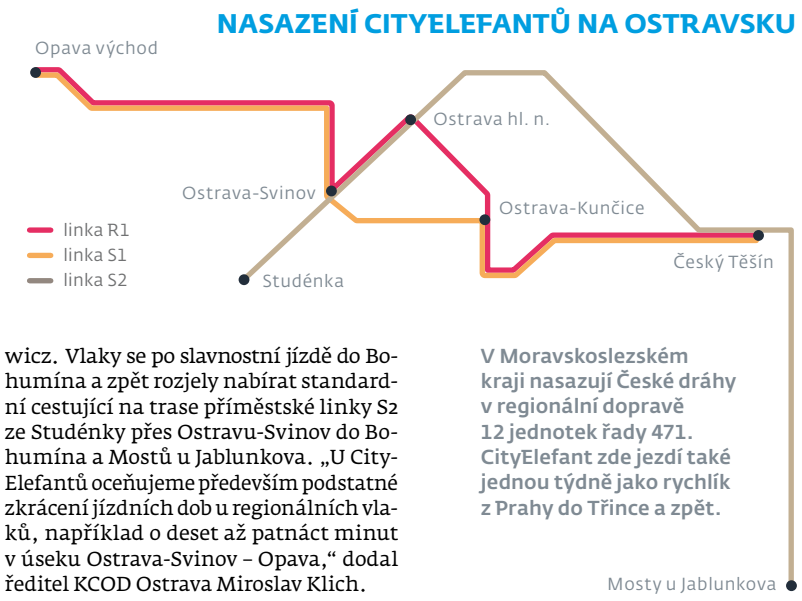
Příběh CityElefantů dospěl na začátku dubna do finále. Alespoň co se výroby a předání do provozu týče. České dráhy totiž získaly od výrobce poslední dvě jednotky. Na severní Moravě a ve Slezsku nyní jezdí 12 jednotek řady 471, zbývajících 71 využívají cestující v Praze, Středočeském kraji a částečně i na Ústecku a Pardubicku. Na nákup posledních osmi CityElefantů přispěla Evropská unie.

Mrazivé počasí a sníh doprovázely příchod posledních dvou CityElefantů. Slavnostní převzetí proběhlo v pátek 5. dubna na nádraží Ostrava-Svinov. Právě cestující v této stanici přijdou s novými jednotkami ve značné míře do styku. Na Ostravsku nyní jezdí už 12 CityElefantů, přičemž poslední čtyři byly dodány v rámci projektu, na kterém se finančně podílela i EU prostřednictvím Regionálního operačního programu Moravskoslezsko.

Umožnily zkrácení jízdních dob

„Chci popřát, aby tento vlak dojel vždy ke svému cíli, načas a přesně podle jízdního řádu. Přesně tak, jak si přejeme, aby náš lidský jízdní řád šel ke svému cíli. Tento vlak je proto trochu i obrazem lidského života.“ Těmito slovy požehnal na opavském nástupišti svinovského nádraží poslední elektrické jednotce moravskoslezský biskup Mons. F. V. Lobkowicz. Vlaky se po slavnostní jízdě do Bohumína a zpět rozjely nabírat standardní cestující na trase příměstské linky S2 ze Studénky přes Ostravu-Svinov do Bohumína a Mostů u Jablunkova. „U CityElefantů oceňujeme především podstatné zkrácení jízdních dob u regionálních vlaků, například o deset až patnáct minut v úseku Ostrava-Svinov – Opava,“ dodal ředitel KCOD Ostrava Miroslav Klich.

NASAZENÍ CITYELEFANTŮ NA OSTRAVSKU



V Moravskoslezském kraji nasazují České dráhy v regionální dopravě 12 jednotek řady 471. CityElefant zde jezdí také jednou týdně jako rychlík z Prahy do Třince a zpět.

Vývoj vozidel CityElefant začal v Moravskoslezské vagonce ve Studénce již v roce 1992. První dva prototypy 471.001 a 471.002 opustily výrobní závod v letech 1997 a 1998, přičemž majetkem Českých drah se staly v prosinci 2000. V následujícím roce se výroba přesunula do Vítkovic. CityElefanty byly postupně vylepšovány po technické stránce, několikrát se měnil i jejich nátěr.

Opora regionální dopravy

Za 83 kusů CityElefantů zaplatily České dráhy přibližně 17 miliard korun. V bohumínském depu mají v evidenci 12 kusů, zbývajících 71 obsluhuje DKV Praha. Jednotky řady 471 ujedou denně v celé republice v průměru přes 33 tisíc kilometrů. Kromě Prahy, Středočeského a Moravskoslezského kraje zajíždějí také po koridorové trati až do Ústí nad Labem a obsluhují i některé tratě na Pardubicku. Ačkoli jsou CityElefanty primárně určené pro regionální spoje, České dráhy je o víkendech, kdy je menší turnusová potřeba vozidel, využívají i v dálkové dopravě. Potkáte je na rychlících Praha – Děčín a jednou týdně Praha – Třinec a zpět.

Co se týče provozu CityElefantů na Ostravsku, pozitiva převažují nad negativy. Přednosta Provozní jednotky Bohumín Jan Podstawka k tomu říká: „Naši zaměstnanci mají s provozem CityElefantů poměrně dobré zkušenosti, nicméně nás zklamala spolehlivost některých komponentů a také přístup části servisních pracovníků. To ale průběžně řešíme ve spolupráci se zaměstnanci výrobce, společnosti Škoda Vagonka.“ I tak ale rodina CityElefantů radikálně zvýšila kvalitu dopravy u nás a právem patří do „zlatého fondu“ Českých drah. **MARTIN HARÁK**

Fotografie a video najdete na stránkách zeleznicar.cd.cz.

SLOUPEK

Řada 471 změnila dopravu na Ostravsku

V pátek pátého dubna jsme na svinovském nádraží v Ostravě slavnostně uvedli do provozu dva CityElefanty pořadových čísel 82 a 83 pro Moravskoslezský kraj. Tyto jednotky jsou zároveň posledními vyrobenými kusy této řady ve zdejší továrně společnosti Škoda Vagonka. Na Ostravsku jezdí řada 471 od roku 2006, kdy byly u příležitosti otevírání modernizovaného nádraží Ostrava-Svinov a elektrifikace tratě ze Svinova do Opavy představeny první dva kusy. Symbolicky jsme je tehdy nazvali Ostrava a Opava. CityElefanty si okamžitě získaly přízeň cestujících díky své nízkopodlažnosti, snadnému nástupu pro starší občany a matky s kočárky či osoby se zdravotním postižením – těm slouží i speciální nástupní plošiny a bezbariérové toalety. Část cestujících oceňuje, zvláště v letních měsících, klimatizaci. Zaměstnanci ČD zase získali příjemné pracovní prostředí.

Miroslav Klich
ředitel KCOD Ostrava

Poslední dva CityElefanty znamenaly pro ČD investici ve výši zhruba 437 milionů korun, které z více než 37 procent hradí Evropská unie. Vozidla již slouží cestujícím na ramenu Studénka – Ostrava – Bohumín – Mosty u Jablunkova. Předpokládáme, že i zde budou jezdit ke spokojenosti našich zákazníků. Celkem dvanáct jednotek CityElefant, které máme k dispozici v našem kraji, významně vylepšilo vozidlový park na nejvytíženějších ramenech. Na úseku Opava – Ostrava – Český Těšín je těmito vlaky obsazeno již 60 procent spojů a na trati ze Studénky do Mostů u Jablunkova dokonce 84 procent.

Kdo vyhrál model a knihy v soutěži Železničáře?

Hlavní cenu v jarní soutěži Železničáře v podobě funkčního modelu RegioSpidera o velikosti H0 získává Ivo Kolář z Českého Brodu. Dalšími výherci jsou: Jan Dušák, Rychnov nad Kněžnou (kniha Škodovácké lokomotivy, tramvaje a trolejbusy ve fotografiích a dokumentech), Ladislav Seidl, Plzeň (kniha Plzeňský kraj z nebe), Věra Pojmanová, Havlíčkův Brod (Karlovarský kraj z nebe), Josef Maštalíř, Praha (Karlovarský kraj z nebe) a Kateřina Tichá, Olomouc (150 let železniční tratě Praha-Smíchov – Plzeň – Furth im Wald). Gratulujeme!

Celkem přišlo 550 odpovědí, z toho 499 (91 procent) bez chyby. Správné odpovědi byly: 1 – Dačice, 2 – Kozel, 3 – Jáchymov, 4 – Úštěk, 5 – Frýdlant, 6 – Hradec Králové, 7 – Kunětická hora, 8 – Strahovský klášter, 9 – Český Šternberk, 10 – Žďár nad Sázavou, 11 – Velké Losiny, 12 – Studénka, 13 – Valašské Meziříčí, 14 – Valtice. **(hop)**

Vyzkoušejte sezonní chutě ČD Restaurant

S námi cesta chutná, praví se v reklamním mottu společnosti JLV. A také pěkně utíká. To konstatovali někteří z desítky novinářů, kteří spolu s běžnými cestujícími ve středu 10. dubna ve vlaku EC 277 Slovan z Prahy do Brna mohli okusit takzvané jarní chutě v rámci projektu ČD Restaurant. Jde o nové sezonní pokrmy, které od 3. dubna našly cestu do jídelních vozů, bistrovozů a bister v SuperCity Pendolino. Všude tam, kde je výhradním catererem společnost JLV.

Jako předkrm se podával tartar z kuřecích prsíček s tomaty. FOTO AUTOR

Nad přípravou nové nabídky se před pár týdny opět sešel tým kuchařů v čele se šéfkuchařem Jiřím Králem z Československého svazu kuchařů v Praze (jeho restaurace Aureole Praha byla nedávno oceněna michelinským průvodcem), aby připravil cestujícím nové, jarem provoněné a procítěné pokrmy. Ochutnávka připravená speciálně pro novináře se skládala ze čtyř chodů. Na první pohled do nabídky bylo znát, že dominuje pestrost a více vitaminů.

→ Pokračování na straně 3

Největší výluky v příštích měsících

Dali jsme pro vás dohromady seznam hlavních omezení na tratích na jaře a v létě.

STRANA 2

Informační technologie pomáhají cestujícím

Jízdenky s 2D kódem zabraňují falšování a přinášejí našim zákazníkům větší pohodlí.

STRANA 8

Nejdelší vnitrostátní trasa první republiky

Před devadesáti lety začaly jezdit rychlíky z Prahy do Jasini na Podkarpatské Rusi.

STRANA 10

Patrová vozidla se v Evropě prosadila

Vozidla se dvěma podlažími dokázala uplatnit svou hlavní výhodu: větší kapacitu.

VNITŘNÍ DVOUSTRANA 6–7

PRO VÁS

Video a audio průvodci programem VPN Family

V zákaznickém centru společnosti ČD - Telematika, které odbavuje požadavky i těch volajících, kteří využívají benefitní program VPN Family s výhodnými hlasovými a datovými službami, naslouchají svým zákazníkům a stále zjišťují, co volající zákazníky – zaměstnance Skupiny ČD a SŽDC – zajímá. Mnoho dotazů nových členů VPN Family směřuje k webovému portálu VPN Family http://family.cdt.cz/, a to přímo ke způsobu registrace nebo k možnostem jeho využití pro objednání nebo nastavení služeb. Novinkou, která zákazníkům ještě více zpřístupní aktivaci výhodných mobilních hlasových a datových služeb, je zavedení „videoprůvodce" na těchto webových stránkách. Jedná se o krátké instruktážní video s odborným komentářem, ve kterém nový zákazník získá návod, jak se na portálu registrovat a začít tak využívat služby VPN Family co nejdříve.

Z důvodu rozšiřování služeb zákaznického centra a také snahy ušetřit zákazníkům čas při správě jejich účtu a poskytování služeb budou i v dalších příslušných sekcích umístěni videoprůvodci, kteří zákazníkům poskytnou informace například o možnostech vytvoření objednávky nebo nastavení služeb VPN Family. V krátkém videu tak zákazník zhlédne postup po jednotlivých krocích pro úspěšné vyřešení svého požadavku. Při vytváření těchto videoprůvodců autoři vycházeli ze zkušeností operátorů zákaznického centra, kteří jsou v každodenním telefonickém a písemném styku s našimi zákazníky a řeší jejich dotazy nejen na tato témata. Cílem umístění videoprůvodců na webovém portálu VPN Family je pomoci všem zákazníkům snadno se orientovat při registraci do benefitního programu. Dále jim tito videoprůvodci budou užitečnými pomocníky při objednání nebo nastavení služeb VPN Family.

Další plánovanou změnou je úprava zákaznické linky VPN Family +420 972 326 459. Po vytočení čísla zákazník nově uslyší strukturovanou hlasovou nabídku pro další volby či podstatné aktuality. Zákazníci budou mít možnost poslechnout si informace o nastavení služeb, obecné informace k platbám a k fakturaci, o možnostech webového portálu a další. Při poslechu se mohou jednoduše pohybovat za pomoci přednastavených voleb nebo si zvolené informace přehrát opakovaně. Volba přepojení přímo na operátora zůstává samozřejmě zachována. Produktový manažer benefitního programu VPN Family pro zaměstnance skupiny ČD a SŽDC Emil Kotásek dodává: „Věříme, že tyto novinky přinesou našim zákazníkům větší komfort při využívání služeb VPN Family a pomohou jim snáze najít informaci, kterou požadují. **(čdt)**

VPN Family ČD-Telematika

KAM JET

S Lízou na setkání tří imperátorů

U příležitosti 200. výročí setkání tří panovníků na zámku v Brandýse nad Labem vypraví České dráhy zvláštní parní vlak Karel I. Historická souprava v čele se Šlechtičnou 475.176 přezdívanou Líza vyjede v sobotu 27. dubna v 7.34 h z nádraží Praha-Braník, pokračovat bude přes Neratovice a do Brandýsa nad Labem dorazí v 9.30. Po dozbrojení vodou je o hodinu později připravena jízda do Mělníka a zpět. Na zpáteční cestu do Prahy se parní vlak vydá ve 14.30, příjezd na branické nádraží je plánován na 16.30.

Odborníci se poradí, jak zvýšit rychlost

Pardubická Dopravní fakulta Jana Pernera, Institut Jana Pernera a SŽDC připravují na 16. května 19. kolokvium Želaktuel 2013 – tentokrát na téma Zvyšování rychlosti na stávající železniční infrastruktuře. V konferenčním sále vystoupí např. Jindřich Kušnír, Jiří Nálevka, Josef Bulíček, Jiří Pohl či Radek Čech. Přihlásit se můžete na čísle 602 556 854 nebo přes e-mail edvard.brezina@upce.cz do 1. května. Vložné činí 700 korun. **(rub, mn)**

MAJÍ SMYSL. Výluky mají obvykle za úkol zvýšit nebo aspoň udržet kvalitu provozu na dané trati. FOTO **AUTOR**

Také letos potrápí Česko jarní a letní výluky

Většina cestujících nemá výluky ráda. V okamžiku, kdy vlak nabírá zpoždění, případně jede odklonem nebo byl dokonce nahrazen autobusem, si jen malá část z nich uvědomí, že každá výluka vlastně do budoucna přinese nějaké zlepšení, například zvýšení rychlosti nebo bezpečnosti na trati. I letos musí České dráhy počítat s řadou výluk na hlavních i vedlejších tratích. Zjišťovali jsme, jaké nejdůležitější na nás během příštích měsíců čekají.

Šéfem dispečerů Českých drah Lukášem Zástěrou a Lukášem Landsingerem jsme pro vás připravili přehled hlavních výluk, které na nás čekají především na jaře a v létě.

Brněnský uzel

Největší zásah do provozu vlaků ČD budou mít letní výluky v železničním uzlu Brno. Ty se mají konat od 13. července do 12. srpna. Omezení provozu se projeví především kvůli opravě mostu nad frekventovanou Křenovou ulicí. Mezi brněnským hlavním nádražím a stanicí Brno-Židenice bude zcela zastaven provoz! KCOD Brno proto připravilo návrh opatření, která budou spočívat ve vedení vlaků kategorie EC, Ex a EN přes „nákladní" stanici Brno dolní nádraží, kde bude zřízeno provizorní nástupiště. Cestující budou mít k dispozici náhradní autobusovou dopravu mezi dolním a hlavním nádražím. Vlaky mimo to zastaví i ve stanici Brno-Židenice, kde lze přestoupit na regionální vlaky směr Tišnov a Blansko.

Rychlíky ze směru Česká Třebová budou rovněž zastavovat na zastávce Brno-Židenice a odtud pojedou odklonem do stanice Brno-Slatina. Rychlíky ze směru Havlíčkův Brod budou ukončeny ve stanici Brno-Královo Pole, odkud se posílí tramvajová doprava do centra města. Osobní vlaky od Blanska budou ukončeny ve stanici Brno-Židenice, zatímco osobní vlaky od Tišnova pojedou Židenicemi a Modřicemi odklonem. V Modřicích bude zajištěn přestup na osobní vlaky, které pojedou z brněnského hlavního nádraží ve směru Hrušovany u Brna a Břeclav. Po dobu výluky bude výrazně omezena možnost přepravy cestujících na invalidním vozíku. V náhradních autobusech se nepočítá s přepravou jízdních kol.

Jižní Morava

Souběžně s výlukami v brněnském železničním uzlu proběhne omezení provozu na trati Brno – Přerov, a to hned ve třech etapách. Během pěti dní bude výluka v celém úseku, pak se úsek s omezením provozu zkrátí z Brna do Nezamyslic a na závěr jen z Brna do Vyškova na Moravě. Poslední hlavní výlukou na jižní Moravě bude rekonstrukce Velkého Prštického tunelu v mezistaničním úseku Střelice – Moravské Bránice. Tato výluka potrvá přes tři měsíce, konkrétně od 13. června do 20. září, a zkomplikuje cestování všem cestujícím mezi Brnem, Ivančicemi a Moravským Krumlovem, kteří budou muset použít náhradní autobusovou dopravu.

OMEZENÍ. Kvůli výlukám jezdí některé vlaky odklonem a část spojů musí být dokonce nahrazena autobusovou dopravou. FOTO **MICHAL MÁLEK**

Termíny nejdůležitějších výluk v příštích měsících

Brno hlavní nádražtí – Brno-Židenice
13. 7.–12. 8.

Brno – Přerov
13. 6.–20. 9.

Praha-Smíchov – Rudná u Prahy
15. 5.–13. 6.

Praha-Radotín – Dobřichovice
2x 14 dní v srpnu

Plzeň hlavní nádraží – Plzeň zastávka
1. 4.–27. 6.

České Budějovice (jižní zhlaví)
22. 4.–28. 4.

České Budějovice (severní zhlaví)
13. 5.–17. 5.

Česká Lípa – Zahrádky u České Lípy
1. 5.–19. 7.

Ústí nad Orlicí – Brandýs nad Orlicí
14 dní v červenci

Praha a střední Čechy

V pražské aglomeraci musíme počítat s velkým omezením na trati do Berouna přes Nučice (trať 173). Výluka má proběhnout od 15. května do 13. června, kdy se zastaví provoz v úseku mezi stanicí Praha-Smíchov a Rudná u Prahy. Stejně jako v minulých letech bude vedena náhradní autobusová doprava z Prahy do Nučic a vybrané spoje až do Berouna. Následně se výluková činnost přesune do úseku Nučice – Beroun. Tyto výluky jsou určeny pro rozsáhlé opravy, aby tudy mohly být vedeny rychlíky Praha – Písek – České Budějovice při výlukách na koridorové trati přes Řevnice.

Po ukončení výluk přes Rudnou a Nučice začne velmi náročná výluka v úseku Praha-Radotín – Dobřichovice, a to především kvůli opravě mostu přes Berounku v Mokropsech. Výluka bude probíhat dvakrát 14 dní v srpnu. Opatření budou podobná jako v minulých letech, kdy rychlíky Praha – Písek – České Budějovice budou z důvodu souběžné výluky Zdice – Příbram odřeknuty! Náhradní autobusy pojedou z Prahy do Příbrami. Ze stanice Zdice bude v návaznosti na rychlíky Praha – Plzeň veden autobus do Lochovic a Jinců. Ráno budou dva rychlíky Praha – Plzeň vedeny motorovou lokomotivou přes Rudnou u Prahy. Počet osobních vlaků má být výrazně omezen – pojede jich asi polovina!

Západní Čechy

Kvůli rekonstrukci mostu (přes trať do Domažlic a Chebu) je zastaven od 1. dubna do 27. června provoz mezi stanicí Plzeň hlavní nádraží a zastávkou Plzeň zastávka. S ohledem na delší časovou náročnost autobusové dopravy a potřebu zajistit přípojné vlaky na plzeňském hlavním nádraží byl ve spolupráci s KCOD Plzeň vypracován výlukový jízdní řád, který zcela mění časové polohy vlaků na celé trati z Plzně až do Železné Rudy.

> Snahou všech zaměstnanců ČD a SŽDC je připravovat taková opatření, aby byla narušení vlaků co nejmenší.

Jižní Čechy

V jižních Čechách se k nejnáročnějším výlukám přiřadí ty, které souvisejí s výstavbou 4. koridoru. Rekonstrukce stanice České Budějovice přinese od 22. do 28. dubna značná omezení, kdy bude zcela zastaven provoz vlaků na tratích směr České Velenice, Horní Dvořiště a Český Krumlov (v první fázi již k výluce došlo od 8. do 14. dubna). Navíc od 13. do 17. května má být zastaven provoz na českobudějovickém severním zhlaví, takže nepojedou vlaky směr Praha, Brno a Plzeň. Kvůli výstavbě koridoru v úseku Tábor – Sudoměřice u Tábora, který přinese zdvoukolejnění tratě a zvýšení maximální rychlosti, proběhne letos značné množství kratších výluk a jedna dvoutýdenní.

Severní Čechy

Na severu Čech se chystá větší výluka díky rekonstrukci mostu u Zahrádek, což bude znamenat zavedení autobusové náhradní dopravy v úseku Česká Lípa – Zahrádky u České Lípy od 1. května až do 19. července. Také se připravuje dvouměsíční výluka mezi stanicemi Děčín hlavní nádraží a Děčín východ, která se dotkne většího množství vlaků, pro které bude platit upravený jízdní řád. Přesný termín této výluky zatím není znám.

Východní Čechy

Na páteřní trati z Prahy do České Třebové jako každý rok proběhne čtrnáctidenní výluka v červenci v úseku Ústí nad Orlicí – Brandýs nad Orlicí. Do doby modernizace a přeložky tratě do plánovaných tunelů, která je ale zatím v nedohlednu, bude nutné takovou výluku snášet rok co rok. Při provozu takového množství vlaků na trati s malými poloměry oblouků se zcela opotřebují kolejnice a jiné části infrastruktury, takže je nutné provádět jejich výměnu či opravu. Tato výluka značně naruší včasnost všech vlaků na této trati a určité vlaky bude potřeba odklonit, část dokonce nahradit autobusy.

Snažíme se výluky slučovat

I letos se budou opakovat výluky, kdy České dráhy ve spolupráci se SŽDC vybírají tratě, kde lze sjednotit několik výluk do jednoho termínu a připravit náhradní dopravu v delším úseku. Cílem je minimalizace počtu dní, kdy je na dané trati výluka. Byť toto opatření přináší delší jízdní dobu spojů náhradní dopravy, výluky naopak netrvají tak dlouho. Tam patří úseky Plzeň – Žatec, Veselí nad Lužnicí – Jihlava, Olomouc až Bruntál, Brno – Přerov, Liberec – Železný Brod, Hradec Králové až Velký Osek a Pardubice – Hradec Králové. Snahou všech zaměstnanců Českých drah, ale i SŽDC je připravovat taková opatření, aby byla narušení vlaků co nejmenší, což bohužel není vždy možné. „Slova díků si zaslouží všichni zúčastnění zaměstnanci krajských center osobní dopravy, dep kolejových vozidel i regionálních center vlakové dopravy, kteří se podílejí na jejich přípravě, a všichni provozní zaměstnanci za zhoršené podmínky při práci a trpělivost při poskytování informací cestujícím a omluvy za tyto komplikace," říká dispečerský šéf Českých drah Lukáš Zástěra.

České dráhy se kvůli výlukám snaží včas a komplexně informovat své zákazníky o změnách v dopravě. „Bohužel se stále vyskytují situace, kdy vlak při výluce zastaví a dlouhou dobu nikdo cestující neinformuje. Naštěstí je takových situací méně, ale stále se vyskytují. V době mobilních telefonů a rozvinutých informačních technologií je tedy stále co zlepšovat. Cestující si navíc mohou výluková opatření najít na webových stránkách ČD, třeba i přes mobilní telefon," dodává Michal Štěpán, který má na starosti koordinaci všech KCOD Českých drah.

MARTIN HARÁK

Koleje Czeskie slouží zákazníkům na evropském trhu

Jedním ze způsobů, jak lze provést expanzi v zahraničí, je založení cizí právnické osoby. ČD Cargo takto postupovalo v Polsku, kde před šesti lety začala na dopravním trhu působit společnost Koleje Czeskie. Po získání licence nyní tato firma ročně přepraví okolo dvou milionů tun zboží. Celou dobu své existence navíc hospodaří v zisku.

FOTO KC

Dcera společnosti ČD Cargo se sídlem ve Varšavě a s detašovaným pracovištěm v hornoslezských Katovicích, společnost Koleje Czeskie, začíná být důležitým hráčem na trhu železniční nákladní dopravy v Polsku. Desetičlenný kolektiv, který je k dispozici zákazníkům 24 hodin denně, vede Zbyszek Wacławik. Narodil se ve Slezsku, studoval a pracoval nějaký čas i v Praze.

Jak vlastně vznikla dceřiná společnost Koleje Czeskie? Má více možností nebo pravomocí než dříve zastoupení Českých drah ve Varšavě?

Dceřiná společnost Koleje Czeskie byla založena v prosinci 2006, ale svoji obchodní činnost zahájila až v následujícím roce. Navázali jsme tak na více než čtyřicetiletou obchodní činnost generálního zastoupení Českých, dříve Československých státních drah ve Varšavě. Cílem zřízení této dceřiné společnosti byla kompexní nabídka našich produktů pro polské partnery, ale pochopitelně také pro mateřskou firmu, případně další partnery v České republice. To se ostatně ukázalo jako správný krok a mohu říci, že za šest let naší činnosti firma neustále posiluje pozice a zaznamenává postupný nárůst tržeb.

I díky tomu jsme od roku 2009 držiteli licence na provozování drážní dopravy v Polsku. Každoročně přepravíme okolo dvou milionů tun zboží a vlastníme několik původem českých elektrických lokomotiv, které jsme v Česku navíc nechali zrekonstruovat. Našich úspěchů si všimla i média a obdrželi jsme významná ocenění jako například Gazela Biznesu či Diamenty Forbesu.

Kde všude má vaše společnost pole působnosti? Máte sice sídlo ve Varšavě, ale předpokládám, že jde spíše o reprezentativní záležitost...

Působíme po celé Evropě, ale vznik naší mezinárodní činnosti víceméně ovlivnily původní přepravy z Polska do Rumunska, později jsme začali vozit zboží do Rakouska, Česka, Slovenska nebo Itálie. Jak jste se již zmínil, sídlo společnosti Koleje Czeskie je ve Varšavě, což má hlavně strategický důvod – všichni naši důležití partneři mají své hlavní stany v polské metropoli. Nicméně náš hlavní byznys realizujeme jak v oblasti hornoslezské uhelné pánve na Katovicku, tak z polských přístavů. Z toho důvodu máme kancelář také v Katovicích.

Kolik vlastníte lokomotiv a vozů a jakých řad? Pronajímáte si lokomotivy například i od jiných dopravců?

V současné době společnost Koleje Czeskie vlastní šest takzvaných šestikoláků řady 182, pocházejících původně od společnosti ČD Cargo, které jsou ideální pro vozbu těžkých a dlouhých vlaků. Všechny tyto lokomotivy pro nás loni zrekonstruovala společnost DPOV v Přerově. Mimo to máme pronajaté další české a slovenské stroje – konkrétně čtyři lokomotivy řady 130, tři řady 183 a také devět kusů článkových výkonných strojů 131, které jsou jinak ve vlastnictví ZSSK Cargo. K tomu si pronajímáme kolem čtyř set nákladních vozů. Na letošní rok plánujeme nákup několika desítek starších, ale spolehlivých elektrických lokomotiv, což naši firmu významně posílí. Máme ambici se stát silným hráčem na polském trhu, který bychom rádi ovládli z deseti až patnácti procent.

Které komodity nejvíce přepravujete a jak úzce spolupracujete na této bázi s mateřskou společností ČD Cargo, popřípadě s jinými polskými dopravci? Co je v současné době trendy a co se naopak nevozí?

S naším vlastníkem – firmou ČD Cargo – velmi úzce spolupracujeme. Určitě stojí za zmínku, že naše vzájemná spolupráce se pohybuje na úrovni čtyřiceti procent obratu společnosti Koleje Czeskie. Hlavní komoditou jsou hromadné substráty jako uhlí, koks, ruda, železo a dřevo. Ty se bohužel, s ohledem na nižší poptávku na středoevropských trzích, objemově poněkud snižují. Nárůst naopak zaznamenáváme v kombinované dopravě. Nyní se pokoušíme, aby všechny naše vlaky byly vytíženy oběma směry a nejen třeba jen jednosměrně, což se pochopitelně v řadě případů stává. Odvezeme například uhlí zákazníkovi do elektrárny a zpět se vrací souprava prázdná. Tento trend bychom rádi v budoucnu zvrátili a realizovali tak zpětné běhy, které by posílily hospodaření naší firmy. A k tomu chceme participovat i na jednotlivých zásilkách, kde je nyní dominantní PKP Cargo. Tady vidím další řadu skulin na trhu a jsem přesvědčen, že pokud zákazníkovi odvezeme jeden vůz, kam si bude přát, určitě nám dá pak ochotněji vozbu uceleného vlaku.

> **Náš hlavní byznys realizujeme jak v oblasti hornoslezské uhelné pánve na Katovicku, tak z polských přístavů.**

V roce 2010 jste razantně vstoupili na polské koleje přepravami leteckého benzinu z rafinerie gdańské společnosti Lotos na pražské letiště v Ruzyni. Stále se vám daří držet tyto přepravy nebo je rozšiřovat?

Snažíme se třeba i o skokový nárůst takových přeprav ve spolupráci s ČD Cargo. Navíc od roku 2007, tedy od svého založení, jsme trvale v černých číslech, jsme tedy ziskoví. Chtěli bychom být ale ještě úspěšnější, proto jsem zmínil ten plánovaný nákup několika desítek lokomotiv. V Polsku máme samozřejmě silného protihráče v podobě národní společnosti PKP Cargo. Myslím si, že leckdy dovedeme nabídnout lepší servis a čtyřiadvacetihodinovou permanentní službu na telefonu a e-mailu pro všechny naše zákazníky, kteří tento osobní přístup oceňují. Máme jednoduchou firemní filozofii. Pokud nejsme schopni zabezpečit komplexní servis pro naše zákazníky, tak ho jednoduše neděláme. Ctíme vysokou kvalitu a osobní přístup a tím se možná významně odlišujeme od leckterých našich konkurentů.

Dotýká se vás rozsáhlá modernizace tratí v Polsku a s tím spojené výluky? Zrychlí se po rekonstrukcích také nákladní doprava, nebo se to týká jen vlaků osobní dopravy?

Pochopitelně se nás stavební práce na železniční infrastruktuře velmi dotýkají. Dosahované rychlosti na polských kolejích jsou leckdy velmi tristní a na nízké úrovni. Na vině je nejen špatná kvalita tratí a jejich podúdržba, ale také mnohočetné opravy a výluky, což naše vlaky velmi zdržuje a narůstají nám navíc náklady na přepravy zboží. Věřím, že se v blízké budoucnosti díky rozsáhlým modernizacím, které probíhají opravdu po celém území Polska, situace stabilizuje a budeme moci přispět ke zkvalitnění a zrychlení služeb pro naše zákazníky.

MARTIN HARÁK

ZBYSZEK WACŁAWIK

Po studiu české školy ekonomického směru v roce 1998 odešel pracovat jako sales manager do IT firmy zaměřené na železniční dopravu. Poté byl v letech 2002 až 2003 zaměstnán v jedné ze spedičních firem v Polsku. Mezitím studoval v Austrálii a USA. V roce 2004 přešel k české společnosti ČD - Telematika a v následujícím roce se etabloval na generálním zastoupení Českých drah ve Varšavě, kde od roku 2006 zastává funkci jednatele společnosti Koleje Czeskie.

Vyzkoušejte sezonní chutě ČD Restaurant

→ Pokračování ze strany 1

Jarní nabídku JLV komentuje a popisuje produktový manažer Petr Hubáček: „Klademe důraz na vyváženou energetickou hodnotu pokrmů s vyšším obsahem vitaminů, stálou, nepřetržitou a kontrolovanou čerstvost surovin, kvalitu zpracování a v neposlední řadě i vysokou erudovanost našeho personálu. Takto posunujeme mantinely ČD Restaurant zase o něco dál. V letošní jarní nabídce jsme se ještě více řídili pestrostí. Potraviny se zpracovávají podle přísných zásad pro co největší zachování jejich nutriční a chuťové kvality.“

Využíváme ve větší míře tuzemské dodavatele

Co se týče cen, v jídelních vozech, bistrovozech a bistrech v SuperCity Pendolino provozovaných JLV si můžete dát obědové menu již od 139 korun (na území České republiky). Nabídka minutek začíná na částce 159 korun a na tradiční a oblíbené svíčkové si pochutnáte za 129 korun. O drahotě se tedy mluvit nedá.

Jakmile mu skončil největší nápor práce, přišel si se strávníky na degustační jízdě popovídat kuchařský mistr Jaroslav Sapík. I on zdůraznil, že klíčové v přípravě jídla je použití těch nejkvalitnějších surovin. Ve větší míře než dříve se klade důraz na potraviny z tuzemských farem. První ochutnávku mezi cestujícími, kdy obsluha JLV jim degustační porce donesla až na místo, pozitivně zhodnotil manažer marketingové komunikace společnosti JLV Martin Maluš: „Bylo to za běžného provozu, tak jsem velkou chválu nečekal, přesto to lidé hodnotili příjemně. I když jsem se zpočátku bál, že do Brna nemáme šanci tolik lidí obsloužit, ale dopadlo to dobře a pan Sapík stihl projít mezi lidmi a pohovořit.“

Novinářkám nejvíce chutnal jablečný koláč. FOTO AUTOR

Mužům šmakovala krkovice

A jak hodnotili pokrmy ostatní? Mužům se nejvíce zamlouvala pečená krkovice, asi díky lahodnému spojení s křenem. U žen jednoznačně zvítězil jablečný koláč, možná i proto, že se v restauracích moc neobjevuje. Podle Martina Maluše se také ukázalo, že cizinci jsou zvyklí více chválit než Češi. „Při startu letní sezony takovéto ochutnávky rozšíříme na více spojů,“ přislíbil Maluš. O tom, jak je jídlo ČD Restaurant chutné, si můžete udělat obrázek sami ve vybraných vlacích Českých drah.

MARTIN NAVRÁTIL

DEGUSTAČNÍ MENU

- Tartar z kuřecích prsíček s tomaty, rukolou a bazalkovým pestem
- Kulajda s jarními žampiony a vaječnými kuřátky
- Vepřová krkovice pečená v pikantním koření, čerstvý křen, hořčice a pečivo
- Jablečný koláč s rebarborovou omáčkou

Další fotografie najdete na stránkách zeleznicar.cd.cz.

KRÁTCE

Slevy pro cestující v Království železnic

Od pondělí 15. dubna až do konce roku platí v pražském Království železnic slevy pro zákazníky Českých drah, kteří při nákupu vstupenky předloží svou jízdenku. Cestující s běžnou jízdenkou ČD platnou

v den návštěvy získá slevu 10 procent na vstupném, s In-kartou dokonce 15 procent. Se Skupinovou víkendovou jízdenkou + MHD Praha nebo Skupinovou víkendovou jízdenkou region Středočeský (+ MHD Praha) poskytuje Království železnic rovněž slevu 15 procent. S jízdenkou Děti na výlet vlakem zaplatí cestující ČD za vstup 55 korun za dítě místo standardních 90 korun.

Nadace Okřídlené kolo bilancovala a plánovala

Dozorčí rada Nadace Okřídlené kolo se na svém mimořádném zasedání sešla 4. dubna v sídle Českých drah v Praze. Projednala finanční hospodaření v loňském roce a plán pro letošní rok. Předseda správní rady Jiří Střecha informoval, že letos již nadace poukázala 800 tisíc korun na opravu parní lokomotivy 464.202 Rosnička, která se nachází v majetku Národního technického muzea.

Kdo má nejlepší snímek v kalendáři

Soutěž o nejlepší fotografii ve stolním kalendáři Českých drah na rok 2013 již zná své vítěze. Z hlasování, které probíhalo od 14. ledna do 31. března a kterého se mohli zúčastnit všichni zaměstnanci Českých drah, vyšel jako nejlepší snímek ze 13. týdne (viz foto) Jana Týce. Na druhém místě skončila fotografie Tomáše Kazila z 51. týdne a na třetím fotografie Jarmily Šmerhové ze 45. týdne. Všichni tři autoři se zúčastní workshopu vedeného profesionálním fotografem Janem Zatorskym. Snímky do kalendáře dodali členové Zemského svazu FISAIC ČD.

Janáčkova filharmonie jela Pendolinem

Osmdesátičlenné hudební těleso Janáčkovy filharmonie v čele s dirigentem Jaromírem M. Krygelem využilo k přepravě z Ostravy do Pardubic Pendolino 508/517. Stalo se tak v neděli 14. dubna, kdy cestovali na 5. ročník mezinárodního hudebního festivalu Le Quattro Stagioni. Vedle dalších byli letos v Domě hudby hvězdou fenomenální ruská sopranistka Marina Šaguch (sólistka Mariinského divadla v Petrohradu), slovenský tenorista Otokar Klein a zejména hudba Giuseppe Verdiho, jehož 200. výročí narození je letošní ročník zasvěcen. **(hop, mn)**

Na polském území s našimi strojvedoucími

Od prosincové změny jízdního řádu zajíždí vybraná skupina českých strojvedoucích z bohumínské provozní jednotky až do srdce polského Horního Slezska Katovic. Vozí tam mezinárodní vlaky EuroCity spojující Varšavu s Prahou, Budapeští a Vídní. Strojvedoucí, kteří získali oprávnění vozit vlaky na polském území, museli projít tvrdým sítem zkoušek nejen z dopravních předpisů, ale pochopitelně i z polštiny.

NÁROČNÁ PRÁCE. Strojvedoucí musí v Polsku respektovat odlišná technická i administrativní pravidla. FOTO **AUTOR (4x)**

Z Provozní jednotky v Bohumíně se na vozbu do Polska přihlásilo 27 strojvedoucích. Pouze deset z nich ale bylo nakonec zařazeno do katovického turnusu. Všichni frekventanti absolvovali zkoušku z aktivní znalosti polštiny, přičemž testy prováděla lektorka s příslušným certifikátem. Shodou okolností šlo o bývalou ředitelku jedné z pohraničních škol s polským vyučovacím jazykem, tedy vlastně rodilou mluvčí. Strojvedoucí byli zkoušeni jak formou vzájemné konverzace, tak současně i psaného překladu z polštiny do češtiny.

Dostáváte hlášení v polštině a ještě k tomu přes vysílačku

Asi nejtěžší byl pro naše zaměstnance diktát, který lektorka hlásila do vysílačky z jiné místnosti. Šlo o věrně napodobenou situaci z reálného provozu a strojvedoucí si musel diktovaný text poznačit buď česky, nebo polsky a následně lektorka provedla srovnání, zda náš zaměstnanec přesně pochopil hlášení či nikoli. „Přes vysílačku dostali strojvedoucí i autentické rozkazy k jízdě v polštině, což byl prubířský kámen. V Polsku je totiž rádiové předávání rozkazů naprosto běžné, na Českých drahách je to už poněkud jinak," potvrzuje Pavel Kalač z bohumínské Provozní jednotky DKV Olomouc.

Takzvaný vysílačkový diktát jednoznačně rozhodl. „Tři lidé odstoupili okamžitě, protože viděli, že jde do tuhého, a zbylých dvacet čtyři lidí jsme seřadili podle pořadí dosažených výsledků a udělali takzvaně čáru za desátým a měli jsme celý turnusový tým. Polsky se školilo i z obsluhy lokomotiv řad EP09 a EU44 a závěrečná zkouška se konala před komisí složenou z polských zkušebních komisařů," informuje bohumínský přednosta Jan Podstawka.

Předsedou komise byl zástupce polského manažera infrastruktury, společnosti PKP – Polskie Linie Kolejowe, který se zabýval především znalostmi dopravních a návěstních předpisů. Po složení zkoušek následoval jízdní zácvik a školení přímo na obou řadách lokomotiv a poznání traťového úseku Bohumín – Katovice a zpět. A nakonec čeští zaměstnanci dostali potvrzení autorizace z obsluhy lokomotiv polskými kontrolory vozby Zbigniewem Budzińskim a Ryszardem Janowskim ze společnosti PKP Intercity.

Zaměstnanci bohumínského depa vozí vlaky nově až do Katovic.

Souprava se právě připravuje na odjezd do zahraničí.

Bez vyplňování dokumentů to nejde na dráze v žádné zemi.

Polský autoblok je podobný našemu, ale bez přenosu návěstí, takže většinu času řeším situaci pomocí vysílačky s výpravčími na trase.

Práce ve světě složitých předpisů a omezení

V Polsku jsou nejen složitější dopravní předpisy, ale náročnější je i samotné řízení drážní dopravy. „Autoblok je podobný našemu, ale bez přenosu návěstí, takže většinu času řeším situaci pomocí vysílačky s výpravčími na trase. Vzhledem k velkému množství nezabezpečených přejezdů musím hodně používat houkačku a hlavně být v neustálém střehu, protože polští motoristé rádi vjíždějí na přejezdy těsně před vlakem. Naše služby jsou tak často ve znamení zvýšeného adrenalinu," usmívá se Miroslav Machek, jeden ze strojvedoucích Českých drah, kteří jezdí na trase Praha – – Bohumín – Katovice.

Jiná je i spolupráce na úrovni předávky lokomotiv. U nás stačí jeden dokument, kde je vše poznamenané z počítače, v Polsku se na podobný jeden úkon musí sejít minimálně pět podpisů a razítek. „Jde o poměrně velkou byrokracii, každý každého hlídá, to už u nás opravdu neznáme. Potvrzení dostáváme dokonce i na svěšování vlakového topení, kde se musí podepsat elektrikář a strojvedoucí. Kdyby ve stanici nebyl elektrikář, tak nade mnou musí stát vlakvedoucí a kontrolovat, zda svěšování provádím správně," říká strojvedoucí Machek. Ostatně vlakvedoucí je u společnosti PKP Intercity doslova náčelníkem vlaku, kterému je podřízen i strojvedoucí.

U našeho severního souseda prostě panují jiné zvyklosti. Naši zaměstnanci to musí v každém případě respektovat. Ne vše je ale horší než v Česku. „Například bodový zabezpečovací systém, kde poblíž každého návěstidla je magnet, který snímá každou lokomotivu a já ho pokaždé musím potvrdit," uvádí Miroslav Machek a dodává: „Tato věc je dobrá hlavně při snížené viditelnosti, protože v Polsku neexistuje předhláška návěstidel, jak jsme tomu zvyklí u nás. Marné by to ale nebylo ani na našich tratích."

MARTIN HARÁK

INZERCE

Chrudimská lokálka si zvyká na zjednodušený režim D 3

Tak máme zase o jednu dé trojku víc. Zjednodušené řízení drážní dopravy podle předpisu SŽDC D 3 bylo 9. prosince 2012 zavedeno na úsecích Moravany – Chrudim město – Chrudim a také na trati Chrudim město – Heřmanův Městec, která je v současnosti bez pravidelné dopravy. Smysl je samozřejmě jasný: úspora nezbytná k zefektivnění jinak slabého provozu. Zrušena mohla být dopravní služba ve stanicích Chrudim město a Hrochův Týnec. Tamním zaměstnancům bylo nabídnuto jiné uplatnění nejen v rámci SŽDC, ale i u Českých drah.

Jízdenky prodáváme ve vlaku

„Pokladní služba byla zrušena jen ve stanici Hrochův Týnec, nicméně tržby zde dosahované byly malé a jsou realizovatelné bez problému ve vlaku," komentuje za ČD změny ředitel KCOD Pardubice Michal Štěpán. Na trati 016 nyní jezdí motorové vozy řady 810 nebo Regionovy. Letošní kuriozitou je jeden ranní zájezd libereckého motorového vozu řady 843 zvaného Rakev.

Připomeňme, že už dříve se dé trojka zavedla na úseku Borohrádek – Moravany. Spuštění na tratích na Chrudimsku musela předcházet některá technická opatření. Ve stanici Chrudim město a Hrochův Týnec byly instalovány skříně, do nichž je vyvedeno ovládání přejezdů a kde je zařízení pro dorozumění s dirigujícím dispečerem (sídlí v Moravanech). V Úhřeticích bylo dosazeno nové světelné přejezdové zabezpečovací zařízení (PZZ). Stávající PZZ nově ovládá strojvedoucí, a to ručně při odjezdu vlaku ze zmíněných dopraven. Při vjezdu ho vlak spustí automaticky.

Odpojení kolejí v Hrochově Týnci

O stavu přejezdů v Hrochově Týnci informují neobvyklá krycí návěstidla. Ta nahradila sovětská světelná návěstidla, jimiž byla stanice modernizována v době posledního cukrovarnického boomu na přelomu 60. a 70. let. V sezoně 1969–70 tu byl uveden do provozu největší cukrovar v republice. Před šesti lety ale ukončil činnost. Dnes už z něj nezbylo vůbec nic, takže rozsah kolejiště v této stanici je zbytečný. Proto byly při letošních zimních výlukách některé koleje a bývalá vlečka odpojeny, výhybky vyjmuty a ty dálkově ovládané ze stavědla upraveny na ruční ovládání.

MARTIN NAVRÁTIL

NA TRATI 016. Kromě vozidel řady 810 tu jezdí i Regionova. FOTO **AUTOR**

DLOUHODOBÁ ZAKÁZKA. Vamberská společnost ESAB si u ČD Cargo objednává 52 až 55 vozů týdně. FOTO **AUTOR (2x)**

Svařovací materiály z Vamberka vozíme sedmkrát týdně

Provozní pracoviště Týniště nad Orlicí dceřiné společnosti ČD Cargo již třetím rokem zabezpečuje přepravy hutního materiálu a hotových výrobků firmy ESAB. Ta vyrábí svařovací materiály, které úspěšně exportuje. Ještě v roce 2009 se většina přeprav, především ze samotné továrny, odehrávala kamionovou dopravou po silnici, dnes se až na výjimky tyto materiály a hotové zboží dopravují po železnici.

Původní Vamberecké železárny byly známé pod zkratkou ŽAZ. Po roce 1989 začala společnost, která nyní funguje pod názvem ESAB, přesouvat přepravu svých výrobků na kamiony a do továrny zajíždělo čím dál méně vlaků. K obratu došlo před třemi a půl lety, kdy se management česko-americké společnosti rozhodl přepravovat těžké materiály opět po železnici. Zakázku pro tento velký závod v kraji zajišťuje národní dopravce ČD Cargo.

Nepřetržitý režim probíhá i o svátcích a nedělích

Nákladní soupravy jezdí pravidelně vždy každý den mezi Pardubicemi-Rosicemi a Vamberkem s mezizastávkou v Týništi nad Orlicí. Tam se souprava doplňuje vozy řady Res naloženými válcovaným drátem pocházejícím zpravidla z Třineckých železáren, případně i z Německa. „Firma ESAB, pro kterou přepravy zajišťujeme, pracuje v nepřetržitém režimu sedm dní v týdnu včetně svátků. Jedinými dvěma výjimkami jsou dva týdny odstávky v létě, kdy je celozávodní dovolená, a pak stejný počet dní okolo Vánoc. Pochopitelně že jsme se museli našemu důležitému zákazníkovi přizpůsobit a naši lidé tak pracují přesně ve stejném režimu. Proto jsme šli do práce třeba o Velikonočním pondělí, kdy fabrika jela na plný výkon," říká Jaroslav Plevák, vedoucí Provozního pracoviště společnosti ČD Cargo v Týništi nad Orlicí.

A proč vlak jezdí až do stanice Pardubice-Rosice? Podle Jaroslava Pleváka se právě v této lokalitě nacházejí sklady firmy DB Schenker, která hotové přeložené zboží rozváží dále podle požadavků zákazníka po celé Evropě. Denně se tedy otočí dvakrát mezi logistickým centrem a závodem ve Vamberku osm až deset vozů řady Habbillns, což představuje okolo 450 tun zboží. „Každodenně vypravujeme dva páry manipulačních vlaků, které doprovázejí zaměstnanci posunu – to je nezbytné už kvůli zátěži do dalších tarifních bodů, kterou dobíráme v Týništi nad Orlicí. Náš strojvedoucí doveze vlak do Vamberka, kde jej očekává tranzitér, který pomocí malého přenosného počítače – PDA – překontroluje celou soupravu a jednotlivé vozy přebere. Vlak je poměrně dlouhý, a tak i manipulace ve Vamberku je poměrně dost náročná, protože bezprostředně na obou zhlavích se nacházejí železniční přejezdy," vysvětluje Plevák.

FLEXIBILITA. Zaměstnanci ČD Cargo se pružně přizpůsobují požadavkům zákazníka. Mezi Vamberkem a Pardubicemi převážejí asi 450 tun nákladu denně.

Za rok ušetříme kraji exhalace a hluk z pěti tisíc kamionů

Po převzetí soupravy si pro vozy dojede vlečková lokomotiva z nedalekého závodu a další dopravní činnost a vykládka společně s nakládkou se odehrávají již v areálu firmy ESAB. „Vyrábíme a následně prodáváme veškerý materiál pro svařování kovů. Ještě před nějakou dobou naše firma využívala železniční dopravu jen pro navážení surového materiálu. Doprava po železnici se po roce 1989 z našich železáren postupně utlumovala tak, jak se postupně rušily kolejové vlečky u našich dodavatelů i odběratelů. Tato doba je ale naštěstí pryč. Jsme rádi, že jsme mohli přepravu těžkých materiálů vrátit na koleje. Vždyť jeden vlak nahradí několik desítek nákladních automobilů, čímž ušetříme zdejším lidem zbytečnou exhalační a hlukovou zátěž z asi pěti tisíc kamionů ročně! Za rok vypravíme skoro dva a půl tisíce železničních nákladních vozů, přičemž každý z nich představuje zhruba dva kamiony," říká vedoucí skladů a železniční vlečky firmy ESAB Jaromír Praus.

Flexibilní spolupráce s firmou ESAB se osvědčila

Spolupráci s ČD Cargo hodnotí zástupce firmy ESAB jako velmi dobrou. „Zpočátku jsme museli překonat určitou nedůvěru a také ostych vůči firmě ČD Cargo, jejíž činnost byla hlavně v domácích médiích hodnocena poměrně nelichotivě. Musím ale říci, že jsme se naštěstí přesvědčili o pravém opaku a spolupráce funguje jako na drátkách. A navíc společnost ČD Cargo nikdy žádnou zásilku nepoškodila, což je pro nás velmi významné, protože některé výrobky se musí přepravovat velmi opatrně," potvrzuje vedoucí Jaromír Praus.

Podle výrobního plánu si ESAB objednává u ČD Cargo přístavbu konkrétních počtů vozů na týden dopředu – jde přibližně o 52 až 55 kusů. Spolupráce je navíc velmi flexibilní. Pokud je například závada na výrobní lince, takže nelze naplnit objednané vozy hotovým materiálem, ČD Cargo bez problémů vozy deponuje. Naopak operativně lze počty zase navýšit. Vzhledem k dobře nastaveným vztahům obě strany počítají s tím, že přeprava hutních a hotových materiálů bude po železnici pokračovat i v budoucnu.

MARTIN HARÁK

KRÁTCE Z ČD CARGO

Do Moskvy na veletrh TransRussia 2013

Mezinárodní moskevský veletrh dopravy a logistiky patří k nejdůležitějším veletrhům ve svém oboru. Svědčí o tom statistické údaje z minulého ročníku. Na ploše přes dvacet tisíc metrů čtverečních se představilo více než pět set vystavovatelů a branami výstaviště prošlo téměř 25 tisíc návštěvníků. Veletrh TransRussia 2013 se letos koná ve dnech 23.–26. dubna již poosmnácté. Společnost ČD Cargo je jeho pravidelným účastníkem. Obchodní manažeři konvenční nákladní dopravy i zástupci intermodální dopravy, logistických a dalších doplňkových služeb představí firmu odborné i laické veřejnosti v samostatné expozici s výraznými korporátními prvky a originálním designem.

V návaznosti na svou obchodní strategii nemůže ČD Cargo mezi ostatními významnými účastníky veletrhu operujícími na trhu nákladní železniční dopravy chybět. Delegace v čele s členem představenstva a obchodním ředitelem Vlastimilem Chobotem je připravena na četná partnerská, obchodní jednání se zástupci zahraničních společností. Aktivní účast všech zástupců společnosti ČD Cargo nepochybně přispěje k posílení úlohy železniční nákladní dopravy a její konkurenceschopnosti v moderním dopravním systému 21. století nejen na našem území, ale i v nejširším mezinárodním měřítku.

Od dubna platí nová organizační struktura

Od 1. dubna 2013 platí nová podoba organizačního řádu společnosti ČD Cargo. Změny vycházejí z rozhodnutí představenstva společnosti ze 14. února. S přihlédnutím ke studii „Optimalizace dopravních a přepravních procesů", kterou provedl Institut Jana Pernera, došlo ke zjednodušení struktury. Zrušeny byly provozní jednotky v Nymburce, Olomouci a Plzni. Počet provozních pracovišť byl snížen ze 38 na 33, přičemž zrušena byla v Trutnově, Opavě východě, Studénce, Liberci a Sokolově. Mapu nového uspořádání provozních jednotek najdete v dubnovém čísle časopisu Cargovák. Cílem restrukturalizace je také stanovit pracovní náplň pro všechny zaměstnance v technicko-hospodářských profesích.

V rámci organizačních změn dochází také k úpravám na centrální úrovni řízení, které již počítají s budoucím holdingovým uspořádáním. Některé činnosti – jako marketing a činnosti spojené s centrálním nákupem – se přesouvají pod společné řízení v rámci Skupiny ČD. Změna organizačního řádu byla projednána se všemi zástupci odborových centrál. Vedení firmy nadále počítá s jednotlivými vozovými zásilkami i v příštím roce. **(zv, mn)**

Jak se k nám po kolejích dostávají RegioSharky z Polska

Než se motorové jednotky řady 844 RegioShark dostanou k Českým drahám, musí nastoupit ČD Cargo. Nová vozidla od polské společnosti PESA Bydgoszcz totiž putují do naší republiky přirozeně po kolejích. Nejdříve se RegioSharky dopraví do hraničního přechodu Miedzylesie/Lichkov, což zajišťuje dopravce PKP Cargo. Tady je zapřáhne elektrická lokomotiva společnosti ČD Cargo řady 130 a samostatnou jízdou dopraví do České Třebové, kde je přebírají zaměstnanci Českých drah z depa kolejových vozidel. Přes státní hranici nyní touto cestou míří v průměru dva „žraloci" měsíčně.

V ZÁVĚSU. K cestě z Lichkova do České Třebové používají RegioSharky služeb a energie lokomotivy řady 130 společnosti ČD Cargo. FOTO **AUTOR**

Pro připojení k lokomotivě je klíčová výška nárazníků

RegioSharky se připojují pomocí spojovacího dílu, který umožňuje spojení s UIC hákem. Po najetí lokomotivy se přizpůsobuje vlastní připojení. Podle sdělení provozních zaměstnanců společnosti ČD Cargo to prý někdy není jednoduché. „Dost často je mezi výškou nárazníků jednotky a lokomotivy Hrbaté poměrně velký rozdíl. Pak se musí RegioShark zapřáhnout s jinou lokomotivou. Ideální ke spojení je lokomotiva s takzvaně unaveným pérováním a ojetými koly. Každý centimetr se hodí. Pokud je výškově vše v pořádku, spojí se samočinné spřáhlo, propojí brzdové hadice, provede zkouška brzdy, vlaková dokumentace a vlak může odjet," vysvětluje Bronislav Kárych, vedoucí Provozního pracoviště ČD Cargo Česká Třebová.

Kontroly a úpravy v České Třebové

A co se děje s motorovými krasavci řady 844 v českotřebovském depu? Kontroly a zkoušky. Nejprve kontrola vozidlové dokumentace ještě před samotným předáním motorových jednotek do majetku Českých drah. V souladu s legislativou se na vozidle musí vykonat revize určených technických zařízení UTZ – T (tlakových nádob), UTZ – E (elektrického zařízení) a prohlídka UTZ – VZ (vlakového zabezpečovače). Na základě těchto revizí je pro vozidlo vystaven Průkaz způsobilosti UTZ. Motorová jednotka se prohlédne a provede se technická kontrola.

„Při případném výskytu závady zaměstnanci firmy PESA Bydgoszcz provedou přímo v depu její odstranění. Pak už RegioSharky čeká předepsaná technicko-bezpečnostní zkouška, kterou jezdí v traťovém úseku Česká Třebová – Olomouc a zpět a personálně ji zajišťují strojvedoucí DKV Plzeň nebo Olomouc. Jednotka při ní musí bezproblémově dosáhnout rychlosti o 10 procent vyšší, než je deklarovaná maximální rychlost. Vozidlo je potom opatřeno reklamním polepem pro jednotlivé kraje, kam je určeno (Plzeňský, Karlovarský nebo Zlínský), s odkazem na sdělení, z jakých peněz je zakoupeno. Po vykonání všech těchto úkonů a vystavení všech dokumentů Drážním úřadem je vozidlo připraveno k ostrému provozu s cestujícími. Přepravu z České Třebové do domovského DKV už zajišťují strojvedoucí DKV Plzeň nebo Olomouc. **MARTIN NAVRÁTIL**

Dostupné pouze v tištěné podobě

6 TÉMA

Patrová vozidla
úspěšně táhnou Evropou

Historie patrových vozů je skoro stejně dlouhá jako železnice sama. Už v polovině 19. století se objevily na některých tratích první archaické patrové vozy. Svým cestujícím mnoho pohodlí nenabízely a jejich použití bylo spojeno takřka se sportovním a akrobatickým výkonem: příšeré schody, spíše žebříky, nízká nebo téměř žádná zábradlí, někde otevřené bočnice. Skutečně moderní patrová vozidla se na kolejích objevila až ve třicátých letech, u nás jsme si na ně museli počkat až do konce devadesátých let.

Do Československa bylo z NDR dodáno prvních dvacet čtyřvozových patrových jednotek Bp v roce 1962. V roce 1965 byla dodána druhá třicetikusová série s určitým vylepšením.

TÉMA 7

Současná možnosti pro sestavení patrového vlaku

Netradiční provedení

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

MIMOŘÁDNOSTI

Přelouč
12. března
V odpoledních hodinách v žst. Přelouč vykolejil při odjezdu nákladního vlaku Pn 66301 nákladní vůz řady Zacs na výhybce číslo 109. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 1,2 milionu korun.

Výškov v Čechách
14. března
Ve večerních hodinách v prostoru zastávky Výškov v Čechách se střetl nákladní vlak Pn 66371 s osobním automobilem Alfa Romeo 166, který se v prostoru zastávky otáčel a uvázl v kolejišti. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 105 tisíc korun.

Střelice – Moravské Bránice
18. března
Ve večerních hodinách mezi žst. Střelice a Moravské Bránice najel řídicí vůz 80-29.306-5 osobního vlaku 4416 na spadlý strom v km 140,2. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 150 tisíc korun.

Roztoky u Křivoklátu
19. března
Nad ránem mezi žst. Roztoky u Křivoklátu a Zbečno najela Regionova 814/914.064 osobního vlaku 7712 na spadlý strom v km 25,45. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 250 tisíc korun.

Zadní Třebaň
19. března
Dopoledne v žst. Zadní Třebaň vykolejil při posunu motorový vůz 810.585-0 na výhybce číslo 8. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 10 tisíc korun.

Tábor – Chotoviny
24. března
V odpoledních hodinách mezi žst. Tábor a Chotoviny vykolejil za jízdy rychlíku 1540 osobní vůz řady Bmee v km 87,663. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 390 tisíc korun.

Čermná nad Orlicí
27. března
Před polednem v žst. Čermná nad Orlicí vykolejil při posunu nákladní vůz řady Laaps-y na konci kusé koleje číslo 4a. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 15 tisíc korun.

Letovice
29. března
Dopoledne mezi žst. Letovice a Skalice nad Svitavou se na přejezdu v km 195,975 střetl osobní automobil Peugeot Boxer s vlakem EC 73, v jehož čele byla elektrická lokomotiva 1216.238-6. Nikdo nebyl zraněn. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením se závorami. Škoda byla předběžně vyčíslena na 275 tisíc korun.

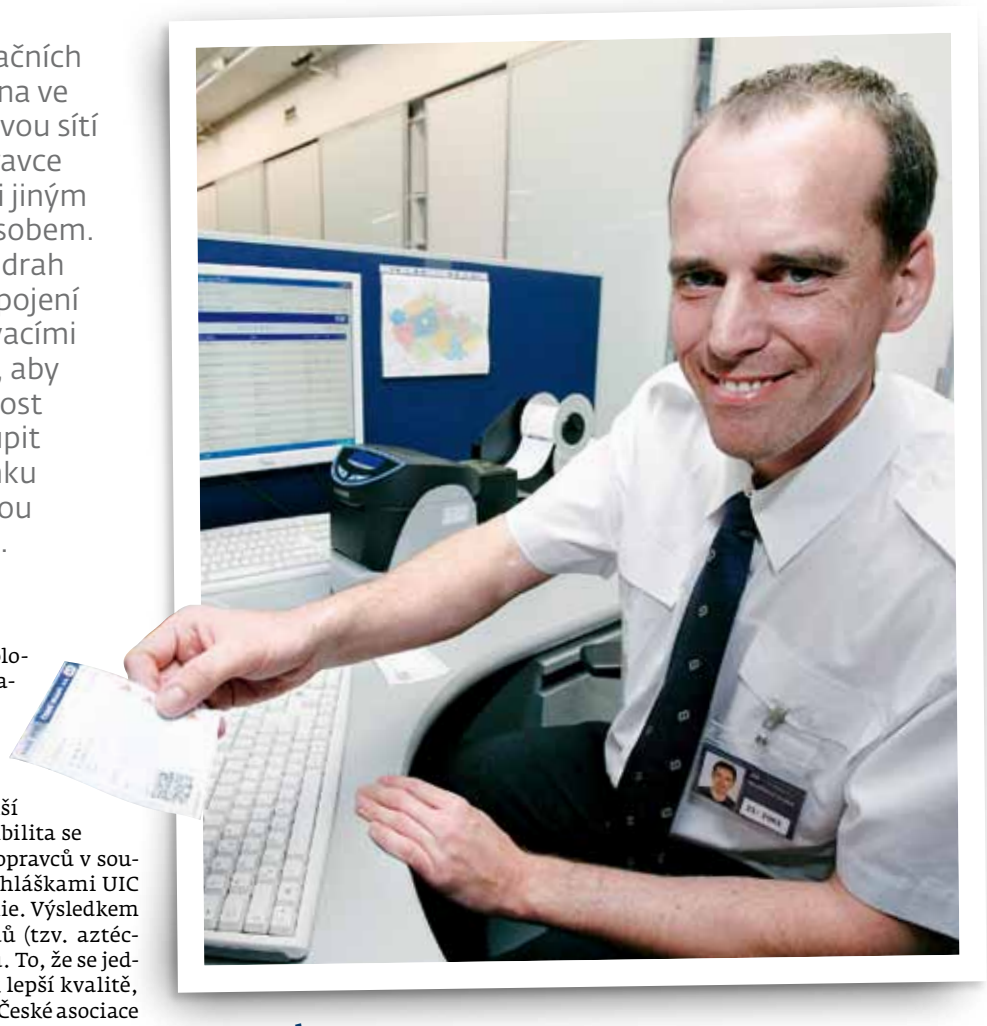
Benešov nad Ploučnicí
31. března
Odpoledne v žst. Benešov nad Ploučnicí se na přejezdu v km 6,522 střetl osobní automobil Hyundai Accent s rychlíkem 1161, v jehož čele byl motorový vůz 854.212-9. Nikdo nebyl zraněn. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda předběžně činí 40 tisíc korun.

Odry
31. března
V odpoledních hodinách v dopravně D3 Odry vykolejil za jízdy osobního vlaku 13310 motorový vůz 810.371-5 na výhybce číslo 7. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 51 tisíc korun.

Volary – Lenora
1. dubna
Dopoledne mezi žst. Volary a dopravnou D3 Lenora se na přejezdu v km 61,796 střetl osobní automobil Volkswagen Bora s osobním vlakem 18109, kterým byl motorový vůz 810.417-6. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčíslena na částku 155 tisíc korun. **(MirKo)**

S aztéckým kódem jsme získali nezaměnitelné jízdenky

Masivní využívání moderních informačních technologií, zejména ve spojení s celosvětovou sítí Internet, nutí dopravce nabízet své služby i jiným než klasickým způsobem. V případě Českých drah šlo primárně o propojení e-Shopu s odbavovacími technologiemi tak, aby měl cestující možnost jednoduše si zakoupit elektronicky jízdenku s 2D kódem a rovnou nastoupit do vlaku.



KONTROLNÍ PRVEK. Jízdenky s 2D kódem v levém dolním rohu zajišťují jednoznačnou identifikaci pravosti dokladu. FOTO **MICHAL MÁLEK (2x)**

Specialisté IT technologií z Odboru informatiky Českých drah dostali za úkol vyvinout systém přátelský k cestujícím a současně bezpečný proti padělání. Další podmínkou byla kompatibilita se systémy zahraničních dopravců v souladu s mezinárodními vyhláškami UIC a legislativou Evropské unie. Výsledkem je implementace 2D kódů (tzv. aztéckých) do jízdních dokladů. To, že se jedná o dramatický posun k lepší kvalitě, ocenila i nezávislá porota České asociace manažerů informačních technologií v soutěži IT projekt roku 2012.

„Praktický přínos pro našeho zákazníka spočívá zejména v tom, že cestující nakupující v e-Shopu již nemusí před jízdou navštívit osobní pokladnu, kde mu dříve byla jízdenka vytištěna. Nyní už může s doma vytištěným dokladem přímo nastoupit do vlaku. Díky 2D kódu je zajištěna jednoznačná identifikace pravosti dokladu. Tento kód, zvaný aztécký, přináší i možnost svůj jízdní doklad předložit ke kontrole přímo na svém elektronickém zařízení – notebooku, tabletu nebo chytrém telefonu," popisuje možnosti využití v praxi Adolf Mazurka z Odboru informatiky Českých drah. K tomuto účelu byly přenosné osobní pokladny vybaveny čtečkou zmiňovaných kódů.

Nástroj proti falšování

Ovšem nejen v komfortu odbavení v domácím pohodlí tkví přínos nového systému. „Aztécké kódy jsou nyní také součástí běžných jízdenek vydávaných v osobních pokladnách ve stanicích či v přenosných osobních pokladnách ve vlaku. Pro někoho nicneříkající obrázek složený z mnoha čtverečků umístěný v dolním rohu jízdenky je ve skutečnosti unikátní a nezaměnitelný klíč, podle kterého je každý jízdní doklad jasně identifikovatelný. To je významný krok proti falšování jízdních dokladů, které není v poslední době výjimečné. Díky tomu není zapotřebí doklad opatřovat již tak velkým a drahým množstvím ochranných prvků," říká Adolf Mazurka. Součástí projektu implementace 2D kódu pro odbavení cestujících byla proto také výměna zhruba 1 200 dosluhujících jehličkových tiskáren, které neumožňovaly tisk kódů na jízdenky, za nové termotiskárny a instalace čtečky 2D kódů na asi 1 600 přenosných osobních pokladen. V běhu je také implementace tisku jízdenek s aztéckými kódy na samoobslužných automatech UNIPAJ a MOPAJ.

Mezinárodně provázaná technologie

Využití aztéckých kódů na jízdenkách se ovšem netýká jen vnitrostátní přepravy. „Projekt od samého počátku počítal s jejich využitím také na mezinárodních jízdních dokladech a v průběhu vývoje byla tato otázka diskutována společně s rakouskými a německými železnicemi, s jejichž systémy jsou naše jízdenky plně kompatibilní. Takto si můžete z pohodlí domova, díky této technologii, zakoupit i jízdní doklady do zahraničí, přičemž jejich nabídka se bude stále rozšiřovat. V současnosti ladíme spolupráci také se slovenským dopravcem ZSSK," říká Jan Karšňák, vedoucí oddělení ICT strategie Odboru informatiky Českých drah.

Praktický přínos pro zákazníka spočívá zejména v tom, že po nákupu v e-Shopu již nemusí před jízdou navštívit pokladnu.

Vzájemná provázanost nových IT systémů z dílny specialistů Českých drah, zejména faktické spuštění systému POP on-line, přináší kromě již zmiňovaných aktuálních zpráv o mimořádnostech nebo implementaci 2D kódů také řadu dalších novinek, které povětšinou zůstávají očím cestujících skryty, výrazně se ale dotýkají efektivity činnosti zaměstnanců. Jde zejména o elektronické sčítání cestujících právě pomocí POPek, které bylo dříve prováděno ručně. Jednodušší je také elektronický soupis vlaku, on-line hlášení vozových závad servisním kapacitám, které se tak mohou pružněji připravit na rozsah opravy. Přínosem je také výměna informací s centrálními systémy v provozu a zpracování dat v reálném čase.

VÝMĚNA. Pracovníci na osobních pokladnách dostali nové laserové tiskárny, které jsou – na rozdíl od starých jehličkových – schopné znázornit aztécký kód.

Vítězství v prestižní soutěži

Pokrok, který národní osobní dopravce udělal v oblasti moderních IT technologií, nezůstal bez povšimnutí u odborné veřejnosti. Na konci února 2013 se projekt implementace 2D kódů pro odbavování cestujících na železnici stal jedním ze tří vítězů jubilejního 10. ročníku prestižní soutěže IT projekt roku vyhlašované Českou asociací manažerů informačních technologií. „Tento úspěch vnímáme jako ocenění čtyřleté spolupráce týmů Odboru informatiky a Odboru osobní dopravy GŘ ČD na vývoji moderních systémů a snahy o to, abychom disponovali nejen moderními vlaky a službami, ale také technologiemi, které zjednoduší a zefektivní provoz a pomohou udělat cestování vlakem ještě atraktivnější," dodává na závěr ředitelka Odboru informatiky Dagmar Holadová. **VÁCLAV RUBEŠ**

RSM Plzeň: Stanice Holoubkov září novotou

Železnice a Holoubkov na Rokycansku k sobě patří už od roku 1869. Právě v tomto roce byla zprovozněna tzv. západní dráha Praha – Plzeň – Brod nad Lesy. Navíc se Holoubkov stal ve 20. letech minulého století vyhlášeným letoviskem obyvatel Plzně i Prahy, a to hlavně díky okolním lesům a také dobré dopravní železniční dostupnosti. Obojí trvá až do dnešních časů.

Fasáda výpravní budovy dělá čest městu i drahám

Taktová doprava zajišťuje zdejším obyvatelům i návštěvníkům kvalitní a rychlé spojení jak s Rokycany a Plzní, tak i s hlavním městem Prahou. Nejbližší stanicí, kde je možné přestoupit na rychlíky, jsou jen devět kilometrů vzdálené Rokycany. Výpravní budova v železniční stanici Holoubkov prošla podobně jako ostatní objekty podél dokončených částí třetího koridoru částečnou revitalizací. Není se čemu divit, vždyť Holoubkov představuje významnou železniční stanici Rokycanska, a proto České dráhy přistoupily k celkové opravě fasády na výpravní budově a skladišti.

Práce začaly v srpnu loňského roku a skončily v listopadu 2012. Na výpravní budově bylo nutné začít částečným otlučením omítky. Následovala penetrace a vyspravení poškozených míst. Po vyštukování byla fasáda natřena barvou ve dvou odstínech. Na objektu skladiště mají nový nátěr okna a dveře a ve štítu skladiště je nové dřevěné obložení soklu.

SŽDC zajistila v Holoubkově nová nástupiště. FOTO **MICHAL MÁLEK (2X)**

Od srpna do listopadu 2012 České dráhy opravovaly výpravní budovu.

Opravy za 800 tisíc korun

Rozsah oprav na zmiňovaných objektech dosáhl v tomto roce bezmála 800 tisíc korun. Spolu s etapou probíhající v roce 2009, ve které byla provedena kompletní výměna střešní krytiny, klempířských prvků a vadných částí krovu výpravní budovy, dokončila RSM Plzeň revitalizaci objektů v této železniční stanici.

Výpravní budova a přilehlé skladiště v Holoubkově po částečné revitalizaci tak vhodně korespondují s moderními stavbami třetího koridoru, které zajistila Správa železniční dopravní cesty. Na cestující zde čekají nová nástupiště s bezbariérovým přístupem, upravené zpevněné plochy. Modernizací prošly i ostatní technologické budovy.

MILENA VORÁČKOVÁ

Další fotografie najdete na stránkách zeleznicar.cd.cz.

Do liberalizace dopravního trhu Švýcary nikdo nenutí

Do roku 2019 by měla být v Evropě stanovena jasná pravidla pro oddělení železniční infrastruktury od provozu. Stejně tak se počítá s vyřešením otázky, do jaké míry liberalizovat dopravní trh, jak schvalovat vozidla pro provoz. Alespoň to očekávají odborníci v souvislosti se čtvrtým železničním balíčkem, který předkládá Evropská komise. Co se týče Švýcarska, které stále odmítá být členem Evropské unie, dohoda o pozemní dopravě z roku 1999 nepožaduje přebírání legislativy EU. Na druhou stranu se ale Švýcarsko zavázalo k zajištění interoperability své sítě.

Koordinaci dopravní politiky s EU má ve Švýcarsku na starosti Spolkový úřad pro dopravu. Pokud jde o interoperability, Švýcarsko následovalo EU v odbourávání technických bariér pro přeshraniční dopravu. U liberalizace Bonn vyhověl Bruselu v oblasti nákladní dopravy, a to jen částečně. Mezinárodní osobní doprava ve Švýcarsku není dosud liberalizována! Spolkový úřad pro dopravu v současnosti prověřuje, co by bylo možno převzít z takzvaného třetího železničního balíčku, který pojednává o liberalizaci. Otevření mezinárodního a vnitrostátního trhu osobní dopravy by bylo pro vytížený železniční systém Švýcarska, který je založen na vzájemné spolupráci řady dopravců, velkou výzvou. Ale i hrozbou.

JSOU NEJLEPŠÍ. V celoevropském průzkumu kvality železnice vyšlo Švýcarsko na prvním místě. FOTO **MARTIN HARÁK (2x)**

Evropská komise chce kolejovou dopravu dále liberalizovat. Otázkou ale zůstává, jakým směrem se vydá Švýcarsko. Pokud srovnáme úroveň železnice v jednotlivých částech našeho kontinentu, země helvetského kříže je na tom určitě nejlépe, a to i z hlediska podpory státu. Přežila by ale kvalita švýcarské železnice masivní vlnu liberalizace?

Mají se vypisovat výběrová řízení na jednotlivé relace?

V mezinárodní dopravě, kde se jedná o přímou konkurenci, by muselo být rezervováno pro možné konkurenty Švýcarských spolkových drah a jejich zahraniční partnery dodatečné místo na kolejích. To by ale znamenalo určitou redukci ostatní dopravy. Proti tomu by mohly být zavedeny alternativní relace například mezi Curychem a Milánem. Takové zásadní rozhodnutí by však nevykázalo svoji účinnost ze dne na den, ale muselo by být připravováno několik let. Pro vnitrostátní dopravu Evropská komise navrhuje dva modely – jeden jako přímou konkurenci na trhu a druhý jako volnou soutěž o určité trhy, což by znamenalo povinnost vypsat výběrová řízení pro všechny velké zakázky.

> **Švýcarským spolkovým drahám končí v roce 2017 koncese na dálkovou dopravu, o niž by následně mohly soutěžit různé dopravní podniky.**

Švýcarským spolkovým drahám končí v roce 2017 koncese na dálkovou dopravu, o niž by následně mohly soutěžit různé dopravní podniky. Předpokladem pro to je, že vedle SBB-CFF projeví zájem i jiné dopravní podniky či budou dostatečně schopné převzít části spojů InterCity nebo InterRegio. Pro tento případ by přicházely v úvahu větší domácí železniční společnosti Bern-Lötschberg-Simplon Bahn (BLS) nebo Südostbahn (SOB). Vyžadovalo by to však vůli vlády jakožto tvůrce legislativy a kantonů jako hlavních vlastníků těchto dopravních podniků. Jaký zájem by na částech dálkové osobní dopravy měly nově vytvořené železniční společnosti nebo zahraniční železniční dopravní podniky, se těžko odhaduje. Záleželo by to pravděpodobně na jejich finančních možnostech a příjmech z této dopravy.

ZAPLACENÁ KVALITA. V rámci Evropy míří do švýcarské železnice nejvíce finančních prostředků v přepočtu na obyvatele. A to i bez liberalizace trhu.

Potřebuje nejlepší železnice v Evropě liberalizaci?

Kromě možnosti převzetí směrnic EU do švýcarské legislativy je otázkou, co by z vypsaných výběrových řízení na části sítě měli obyvatelé a cestující v samotném Švýcarsku. Důkaz, že provoz může perfektně fungovat, i když doprava a infrastruktura nejsou v jedněch a těch samých rukou, existuje již dnes při spolupráci společností BLS a SBB-CFF v okolí Bernu a na takzvaném Lötschbergu. V regionální dopravě jsou výběrová řízení již legislativně připravována. Podle Spolkového úřadu pro dopravu není třeba spěchat.

Podle celoevropského průzkumu kvality železnic, který byl prováděn v loňském roce, vyšlo Švýcarsko na prvním místě. Stalo se tak i díky tomu, že do železnice míří nejvíce finančních prostředků na hlavu v rámci celého kontinentu. Je tedy otázkou, co by ještě případná liberalizace mohla změnit k lepšímu. I když určité možnosti tu jsou – například rozšiřování bezplatného internetu (wi-fi) ve vlacích nebo zrušení povinného nákupu jízdenky před nástupem do vlaku. Klíčová otázka ale zůstává: Má se železniční trh opravdu liberalizovat? Zdá se, že Švýcaři zatím nedospěli k jednoznačné odpovědi. Vždyť v tuto chvíli je jejich železnice nejlepší v Evropě. Tak proč něco měnit? **STANISLAV HÁJEK**

V Halle se probouzí seřaďovací nádraží

Dlouhé roky nebylo seřaďovací nádraží v městě Halle (Saale), ležícím v německé spolkové zemi Sasko-Anhaltsko, téměř využíváno. S jeho modernizací se začalo loni v září a v plánu je vytvořit do roku 2017 nové seřaďovací nádraží pro sestavování nákladních vlaků, které se má stát jedním z rozhodujících na síti Deutsche Bahn.

Koleje zarůstaly plevelem

Slavnostní rekonstrukce seřaďovacího nádraží nezačala jako obvykle položením základního kamene či slavnostním výkopem, ale vyjmutím jednoho starého kolejového pole. Této malé slavnosti se zúčastnil ministr dopravy Saska-Anhaltska Thomas Weibel a zástupci Deutsche Bahn. Seřaďovací nádraží Halle (Saale) existuje již od roku 1889 a už se nacházelo skoro v havarijním stavu. V době zahájení rekonstrukce se v tamním ranžíru zpracovávalo 80 vozů denně, převážně ale v rámci regionální dopravy. Většina kolejí chátrala a zarůstala plevelem. To by se brzy mělo změnit.

Deutsche Bahn zmodernizují za 146 milionů eur celé seřaďovací nádraží doslova od základu. Plánuje se položení 40 kilometrů nových kolejí, které spojí 135 moderních výhybek, obnoveno bude současně 70 tisíc tun štěrkového lože. Tím vznikne 36 nových směrových kolejí, které budou mít užitnou délku asi 700 metrů. Do kolejových polí budou vloženy nejen automatické brzdy, ale také nový svážný pahrbek. Řízení rozřazování nákladních vozů bude probíhat plně automaticky ze dvou elektronických stavědel, odkud se budou současně povolovat vjezdy a odjezdy nákladních vlaků.

Mezi desítkou nejdůležitějších ranžírů v síti DB Netz

Pokud vše bude probíhat podle plánu, pak by mělo být prvních 16 směrových kolejí uvedeno do provozu v roce 2015. O dva roky později by měly být veškeré stavební práce ukončeny a zahájen pravidelný provoz. Poté bude seřaďovací nádraží, které ponese název Halle Nord, patřit k nejmodernějším seřaďovacím terminálům v Německu – a podle vyjádření Deutsche Bahn k deseti nejdůležitějším ranžížům na síti společnosti DB Netz.

Pro Deutsche Bahn je rozvoj nákladní dopravy prioritou. ILUSTRAČNÍ FOTO **DB**

Rekonstrukce je financována nejen ze státních peněz, ale podílejí se na ní i Deutsche Bahn. Až bude hotova, vznikne údajně 150 nových pracovních míst. Po zahájení provozu se počítá s denním zpracováním až 2 400 nákladních vozů, což je třicetkrát více, než se realizovalo do současné doby. Modernizace seřaďovacího nádraží spadá do nové koncepce DB pro přepravu jednotlivých vozových zásilek, která by měla být hotová do roku 2014. Cílem je průběžné informování zákazníků o přepravě zásilek s neustálou aktualizací. **STANISLAV HÁJEK**

KRÁTCE

RUSKO

Stadler Rail uspěl v Moskvě s patráky

Ruský dopravce Aeroexpress nakoupí u společnosti Stadler Rail 24 patrových jednotek v hodnotě 350 milionů eur pro spojení centra Moskvy s letištěm. Z tohoto kontraktu bude 16 vlaků čtyřvozových a 8 vlaků šestivozových. Soupravy mají být dodávány do konce roku 2016. Objednaná vozidla vycházejí z koncepce vlaků KISS, jen rozměry se přizpůsobí ruskému průřezu: šířka vozů se zvětší z 2,8 na 3,4 metru a výška ze 4,5 na 5,42 metru. Cestujícím nabídnou nové vlaky dvě vozové třídy: Business a Economy. Maximální rychlost bude 160 km/h.

VELKÁ BRITÁNIE

Eurostaru se loni zvýšil zisk i počet cestujících

Společnost Eurostar, provozující vysokorychlostní dopravu mezi kontinentem a Velkou Británií, loni přepravila 9,9 milionu cestujících, což znamená o 0,2 procenta více než v roce 2011. I přes mírný pokles tržeb z 803 na 799 milionů liber se společnosti podařilo zvýšit provozní zisk z 25 na 52 milionů. Eurostar letos plánuje zavést do provozu první modernizované soupravy stávajícího typu a od roku 2015 také nové jednotky Siemens Velaro řady e320. Uvažuje se o rozšíření linek do Amsterodamu nebo Kolína nad Rýnem.

ITÁLIE

Nejrychlejší sériově vyráběný vlak Evropy

Generální ředitel společnosti FS Mauro Moretti představil první z padesáti objednaných vlaků ETR 1000. S konstrukční rychlostí 400 km/h a plánovanou komerční rychlostí 360 km/h to jsou nejrychlejší sériově vyráběné vlaky v Evropě. Cestu Milán – Řím mají zkrátit ze 2 hodin 55 minut na 2 hodiny 15 minut. Do pravidelného provozu budou nasazeny poprvé už v roce 2014. Objednávku v hodnotě více než 1,5 miliardy eur plní společnosti Ansaldo-Breda a Bombardier.

TURECKO

Nové vysokorychlostní spojení měří 350 km

Turecké železnice TCDD zavedly nové vysokorychlostní spojení mezi městy Eskişehir a Konya. Za účasti premiéra Erdogana bylo spuštěno přímé železniční spojení obou asi 350 kilometrů vzdálených měst. Cestovní čas se zkrátil z původních asi pěti hodin na současné přibližně dvě hodiny. Spojení je významné i proto, že bude prodlouženo dále z Eskişehiru do Istanbulu a po otevření tunelu Marmaray pod Bosporskou úžinou až do Evropy. Vysokorychlostní trať do Istanbulu by měla být hotova do konce letošního roku.

SLOVENSKO

Na přejezdech loni zemřelo 21 lidí

Provozovatel dráhy na Slovensku, společnost ŽSR, informoval o následcích srážek na přejezdech v loňském roce. Při 50 nehodách se silničními vozidly, osobami a cyklisty na železničních přejezdech bylo usmrceno 21 lidí, což je o 9 více oproti roku 2011. Počet těžce zraněných vzrostl meziročně o 1 osobu na celkových 15. Celková škoda byla vyčíslena na téměř 1,5 milionu eur. Skoro polovina nehod se stala na přejezdech se světelnou signalizací.

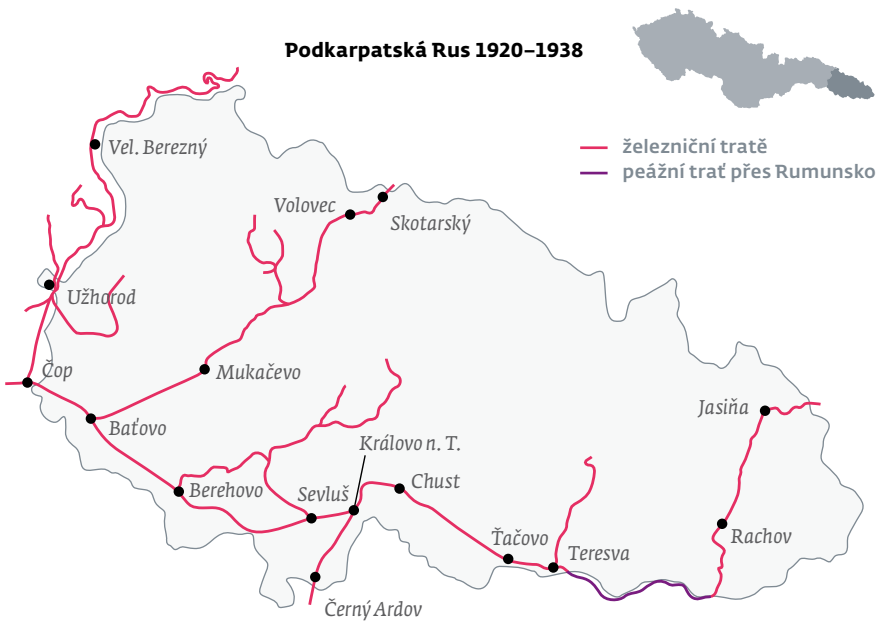
FRANCIE

Další tratě získaly systém GSM-R

Koncem roku 2012 uvedl provozovatel sítě francouzských železnic RFF (Réseau ferré de France) do provozu první část tratí vybavených systémem GSM-R, dodávaným společností Synérail. Jedná se o tratě v departementech Nord (oblast Mauberge) a Doubs; tyto tratě tak rozšíří v současné době asi 3 tisíce km francouzských železnic, kde již systém GSM-R funguje. Do roku 2015 má být systémem GSM-R vybaveno celkem 11 tisíc km tratí. Spolupráce se společností Synérail probíhá v rámci projektu PPP, na realizaci se podílí firma SNCF Infra.

(PeŠŤ, zh)

Před devadeásáti lety poprvé vyjely spoje na nejdelší vnitrostátní trase meziválečného Československa. Jednalo se o vlaky z Prahy do Jasini na Podkarpatské Rusi, která byla shodou okolností z rozhodnutí velmocí k našemu nově vzniklému státu připojena v roce 1920. Trasu delší než tisíc kilometrů zvládly rychlíky ČSD ujet za osmnáct a půl hodiny.



Jízdní řád Praha – Jasiňa

V roce 1938, v posledním roce provozu, odjížděl z pražského Wilsonova nádraží rychlík večer ve 21.03 a do Jasini dojel druhý den v 15.23 odpoledne. Cesta mu tedy trvala 18 hodin a 20 minut, průměrná rychlost tedy činila 57,4 km/h. V opačném směru vyjížděl vlak s nejdelší vnitrozemskou trasou za první republiky z Jasini ve 12.52 a do Prahy přijel ráno v 7.51. Druhá dvojice rychlíků jezdila v té době jako R6 z Prahy v 9.18 s příjezdem do Jasini v 4.52, opačně R5 z Jasini v 1.20 přijel do Prahy ve 21.03.

JASIŇA. Rychlíky z Prahy sem jezdily v letech 1923–1938.

Nejdelší trasa první republiky: rychlíky z Prahy do Jasini

Podkarpatská Rus patřila před první světovou válkou do uherské části habsburské monarchie. Byla to krajina zanedbávaná, avšak bohatá na kvalitní lesy a ložiska soli. V roce 1919 vítězné velmoci přijaly návrh, aby tato oblast pod karpatským obloukem byla přičleněna k nově vzniklému Československu. V následujícím roce se tak faktricky stalo, takže naše již tak dlouhé území se protáhlo o dalších 180 km na východ, čímž získalo společné hranice s budoucím spojencem Rumunskem. Pro těžbu přírodního bohatství na Podkarpatské Rusi bylo ovšem třeba využít především stávající železniční síť. Ta byla totiž provozuschopná, což se o silnicích příliš říci nedalo.

ČOP. Dnes ukrajinské město bylo v roce 1937 na Slovensku. FOTO **SBÍRKA AUTORA (3x)**

Na území Podkarpatské Rusi rychlíky zastavovaly také v Chustu.

Železnice spojila centrum s nejvýchodnější částí země

Před mladou republikou stál úkol propojit svou nejvýchodnější část s centrem státu. Tak vznikla nejdelší vnitrostátní trasa rychlíku v meziválečném Československu dlouhá 1 053 km. Tratě z Prahy do Bohumína (366 km) a z Košic do Jasini (334 km) kromě peáže přes Rumunsko byly majetkem ČSD. Na úseku z Bohumína do Košic provozovaly dopravu ČSD na účet vlastníka, tedy Košicko-bohumínské dráhy. První rychlíky Praha – Jasiňa a zpět vyjely v roce 1923. V soupravě byly řazeny kromě vozů první, druhé a třetí třídy také lůžkové vozy do Košic, do Užhorodu a do Bukurešti. Ze Spišské Nové Vsi do Králova nad Tisou byl zařazen také jídelní vůz. Poslední úsek z Králova nad Tisou do Jasini absolvovaly rychlíky bez lůžkových vozů.

Rychlík, který často zastavoval

Vlak měl delší pobyty pouze ve stanicích, kde se měnila lokomotiva, doplňovala voda, prováděla technická prohlídka, připojovaly/odpojovaly vozy, tedy v České Třebové, Přerově, Bohumíně, Vrútkách, Spišské Nové Vsi, Košicích, Čopu a Králově nad Tisou. Kromě toho zastavoval v Čechách a na Moravě pouze v Pardubicích, Olomouci, Moravské Ostravě-Přívoze a Českém Těšíně. Dál už to byl rychlík s mnoha zastávkami: Čadca, Žilina, Kraľovany, Ružomberok, Liptovský Svatý Mikuláš, Štrba, Poprad-Veľká, Margecany, Kysak-Obyšovce, Legiňa-Michalany, Slovenské Nové Mesto, Baťovo, Berehovo, Sevluš, Chust, Buštino, Ťačovo, Teresva, Rachov a Kvasy. Na území Rumunska zastavoval ještě čtyřikrát.

Trať od Čopu sledovala tok řeky Tisy, která často vystupovala z břehů, a tak například v roce 1927 zcela zničila čtyři km dlouhý úsek mezi Kvasy a Jasiňou. Než byl provoz zase obnoven, uplynuly čtyři měsíce nutné na rekonstrukci. Konečná stanice Jasiňa ležela v nejvýchodnější části Československa. Žilo zde asi devět tisíc lidí – přesto se úředně jednalo o vesnici! Na Podkarpatské Rusi se totiž podle oficiálních statistik nacházela jen čtyři města – Užhorod, Mukačevo, Berehovo a Ťačovo. Rychlík Praha – – Jasiňa jezdil až do nešťastného podzimu 1938. Se zánikem první republiky přišlo Československo také o nejjižnější část Podkarpatské Rusi včetně hlavní železniční tratě.

JOSEF JELÍNEK

INZERCE

ČD Travel Člen Skupiny ČD

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

Německo

Ifa Schöneck – Dny na zkoušku

VLAKEM ZE SOKOLOVA AŽ K HOTELU!

Termín: 7. 4.–14. 7. 2013

Cena: 2 690 Kč, děti do 6 let zdrama, děti 7–12 let 1 345 Kč, děti 13–14 let 1 890 Kč

2 noci s polopenzí, 2x vstup do tropického zážitkového koupaliště Aqua World, 1x volný let vesmírným korábem v intergalaktické Space Station (děti od 6let) – nově 4D.

Česká republika

Hustopeče u Brna – hotel Centro ****

Termín: 1. 4.–30. 6. 2013, Jaro v akci

Cena: 1 990 Kč/os./pobyt; děti do 12 let na přistýlce za 620 Kč, pobyt Ne–Čt sleva 245 Kč/os./pobyt

Užijte si možnost 2 nebo 3 nocí za cenu dvou nocí!

2x/3x ubytování v dvoulůžkovém pokoji s polopenzí, 1 hodina denně zdarma ve wine wellness (saunový svět, whirlpool, Kneipova vinařská stezka, finské vědro), volný přístup na wi-fi, parkovné na hotelovém parkovišti.

Česká republika

Karlovy Vary – penzion Fan ***

AKČNÍ NABÍDKA: wellness víkend pro dva do 30. 4. 2013

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

Cena zahrnuje: 3x ubytování, 1x klasickou masáž zad, 1x relaxaci v solné jeskyni, 1x infrasaunu, 1x vstup do bazénového komplexu/plaveckého bazénu 25 m, relaxační bazén, saunu, páru, whirlpool/1x romantickou koupel Sissi v minerální vodě (společnou), 1x vstupenku do muzea Becherovky vč. degustace, BONUS: internet na pokoji zdarma, parkování zdarma.

Česká republika

Luhačovice – hotel Vega ***

Termín: 1. 4.–28. 6. 2013

Cena: 3 930 Kč

Relax balíček Valence: 3 noci, 3x polopenze, neomezený vstup do krytého bazénu a fitness, 1x relaxační masáž zad a šíje, 1x rašelinový zábal zad, 1x perličková koupel s přísadou dle výběru, 3x vířivka, 1x separé sauna, hotelové pantofle, župan.

Česká republika

Nové Hrady – wellness hotel Rezidence ****

Termín: do 30. 6. 2013, nástup Čt–Ne

Cena: 3 599 Kč

Kouzlo přírody: 3 noci, 3x polopenze, 1x reflexní masáž zad, krku a šíje, 1x medová masáž, 1x rašelinný termoobklad.

Slovensko

Podhájska – chatky

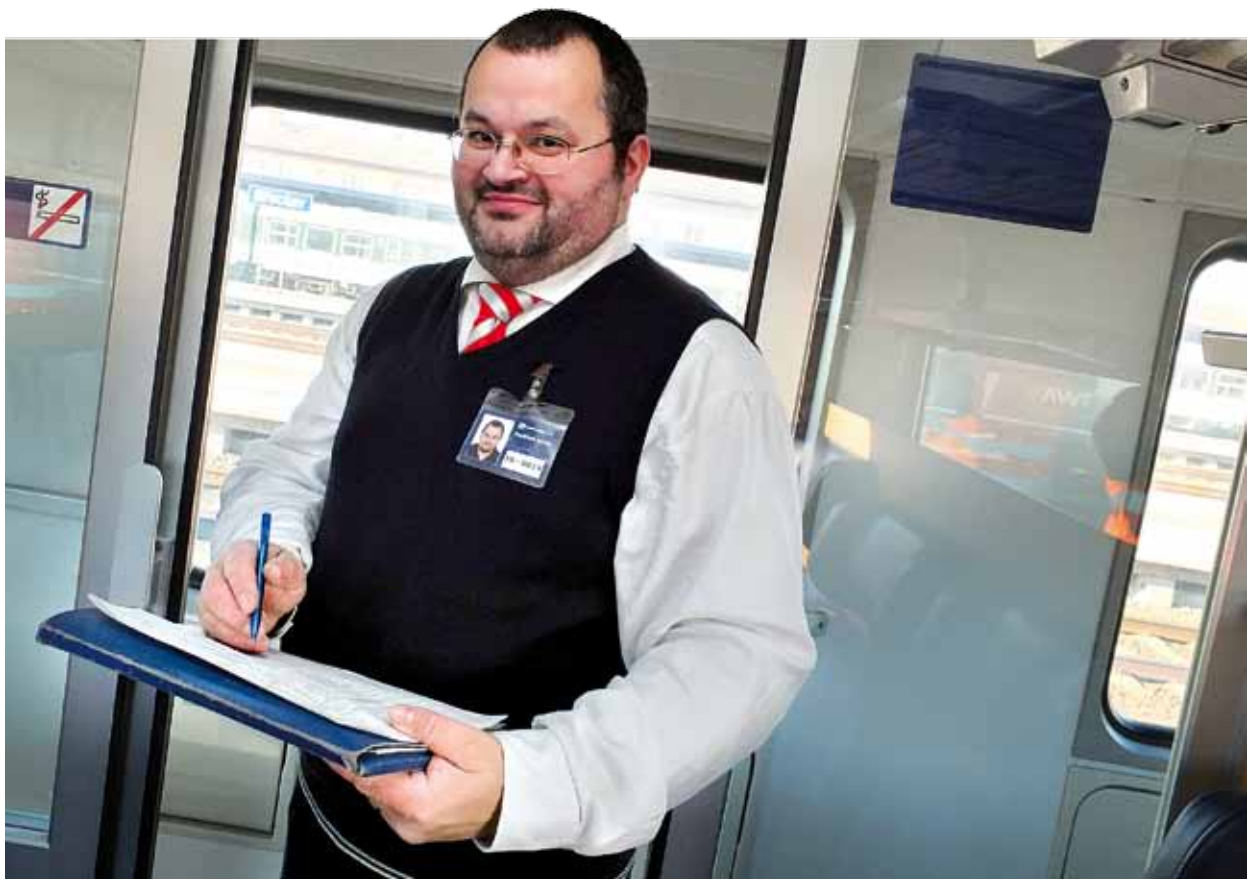
Cena: 1 890 Kč, dítě do 14 let 1 400 Kč

7 nocí bez stravy, spotřeba energií, parkoviště, úklid, povlečení.

Železničář **VYDÁVAJÍ** České dráhy, a. s., nábř. Ludvíka Svobody 12, 110 15 Praha 1, IČ 70994226 | Vychází každý druhý čtvrtek. | e-mail: zeleznicar@cd.cz | web: zeleznicar.cd.cz | telefon: 972 233 091 | **ŠÉFREDAKTOR:** Petr Horálek | **VEDOUCÍ ODDĚLENÍ:** Zdeněk Ston
PŘEDSEDA REDAKČNÍ RADY: Miroslav Šebeňa | **GRAFICKÁ ÚPRAVA:** Jakub Smetana | **ADRESA (MÍSTO VYDÁNÍ):** Železničář, České dráhy, a.s., Generální ředitelství, nábř. L. Svobody 1222, 110 15 Praha 1 | **INZERCE A PŘEDPLATNÉ:** Eva Balíková, tel. 972 233 090, e-mail: balikova@gr.cd.cz
UZÁVĚRKA INZERCE je dva týdny před vydáním. | **HONORÁŘE DOPISOVATELŮM** se zasílají měsíčně bankovním převodem. Nemohou však být vyplaceny, pokud autor nesdělí redakci adresu, rodné číslo a číslo účtu. Nevyžádané rukopisy a fotografie se nevracejí.
VYDAVATELSKÝ SERVIS ZAJIŠŤUJE: České dráhy, a. s., ZC Česká Třebová, PJ Praha, Tiskárna Olomouc | Registrováno Ministerstvem kultury ČR pod č. MK ČR E 6680 ze dne 4. 2. 2003. | ISSN 0322-8002

Šedá eminence a diplomat na nostalgických spojích

Orient expres, Šachový vlak, ČD Wellness. To jsou vlaky, které tradičně doprovází Stanislav Šalda z Břeclavi, který je na železnici už dvacátým třetím rokem. Větší část své kariéry působil jako průvodčí a vlakvedoucí. V současnosti pracuje jako zastupující komandující a vlakvedoucí se zvláštním určením. Fakticky je vlastně diplomatem nebo šedou eminencí ve službách ČD.



PROFÍK. Stanislav Šalda musí při své práci myslet na všechny detaily, aby zákazník byl naprosto spokojen. FOTO **AUTOR**

Pokud jedete mimořádným nebo zvláštním vlakem, můžete ho často potkat. Stanislav Šalda pracuje jako vlakvedoucí v režimu letmo. To znamená, že je operativně nasazován na směny, které z nejrůznějších důvodů nejsou obsazeny vlakovým doprovodem. Často se jedná právě o spoje sice uvedené v jízdním řádu, ale přesto ne zcela tradiční. „Mohou to být nostalgické jízdy vedené historickou lokomotivou s dobovými vozy nebo vlaky vedené přímo na objednávku zákazníků," vysvětluje Stanislav Šalda.

Špičkou je pro něj Orient expres

Na otázku, jaké nejzajímavější vlaky doprovázel, Stanislav Šalda odpovídá: „Zajímá mě bez rozdílu jakýkoli vlak, na který jsem přidělen. Každý je vlastně nějakým způsobem neopakovatelný originál, ať jde o pravidelný nebo mimořádný vlak. U těch mimořádných se setkávám s lidmi, kteří zpravidla vlaky moc nepoužívají, takže tahle konkrétní jízda může být pro ně zajímavý zážitek a dobrá inspirace k používání železniční dopravy." V praxi to znamená, že se musí chovat skoro stejně jako skutečný diplomat a v zákulisí dbát na všechny detaily, aby zákazník byl se vším spokojen.

Každý ze zvláštních vlaků má podle něj své kouzlo a jedinečnost, ať je to lokálka do Lednice nebo Šachový vlak. Na pomyslné první místo mezi zvláštními vlaky by ale přece jen zařadil Orient expres. Tento spoj společnosti VSOE (Venice Simplon Orient Express) jezdí přes naše území pouze několikrát do roka. „Službu přidělenou na tomto vlaku v úseku Břeclav – Praha-Smíchov vnímám jako čestný úkol a velmi si jí vážím. Exteriér a interiér navozují opravdový zážitek z cesty Orient expresem v dobách jeho největší slávy. Tento vlak považuji za špičku v oblasti nostalgických jízd, které se v naší oblasti střední Evropy provozují."

Zamilovaná lokálka do Lednice

Z Břeclavi do Lednice doprovází Stanislav Šalda i výletní vlaky a nemůže si tuto práci vynachválit. „Na této malebné trati, která je tak trochu i mou srdeční záležitostí, se jezdí hlavně v letní sezoně. Každou sobotu a neděli od konce května do konce září se zde prohání malý historický motoráček, který vozí návštěvníky do Lednicko-valtického areálu, a několikrát ročně se na lokálku podívá i parní vlak s historickými vozy. Jsem moc rád, že některé z těchto vlaků mohu osobně doprovázet. Zcela mimořádné spoje, které také doprovázím, jsou vlaky ČD Wellness, které jezdí z Brna do Lednice a zpět. Cestující si jedou tímto vlakem odpočinout a celý den mají relaxačně-kulturní program," říká.

Čas věnuje rybičkám i operetě

Stanislav Šalda se také zajímá o evropské železnice. „Myslím si, že z dobrých nápadů a osvědčených postupů bychom si mohli brát inspiraci ke zlepšení dráhy a jejího fungování i u nás," říká. Zaměřuje se nejen na tzv. velkou železnici včetně její minulosti, ale také na její modelovou podobu v měřítku 1 : 120 neboli TT. Na otázku, kolika vládne jazyky, odpovídá: „Vládnout jazykem? Tak to bych si opravdu přál. Domluvím se anglicky, německy a případně i rusky a polsky, ale je potřeba na sobě neustále pracovat a zdokonalovat se, a to nejen v jazyce."

Co se týče ostatních zálib, Stanislava Šaldu baví například i chov akvarijních rybek a občas i vaření a pečení. Rád si vyjede na kole nebo vyrazí na pěší výlety třeba v jeho oblíbených Jeseníkách. A nezanedbává také kulturu – činohru, balet, operu, ale také operetu. Baví ho velké symfonické nebo dechové orchestry a orchestrální skladby v různých úpravách. „Úplně největším koníčkem, kterému se teď snažím věnovat co nejvíc času, je však dnes moje rodina – moje žena a dvě děti a také náš malý domeček." Na závěr Stanislav Šalda přiznává, že kvůli své práci i koníčkům často nebývá doma, kde ale přesto vše dobře funguje, což je zásluha především jeho manželky. „Chci moc poděkovat své ženě Blance za její nezměrnou lásku, toleranci a pochopení, kterou mi věnuje přesto, že se o mě mnohdy dělí právě s železnicí."

MARTIN HARÁK

LUXUS A POHODLÍ. Za vrchol nostalgie považuje Stanislav Šalda Orient expres. O těchto vlacích se více dočtete v květnovém čísle ČD pro vás. FOTO **ARCHIV ČD**

STANISLAV ŠALDA

Vyučil se v oboru Železničář v Moravských Budějovicích s nástavbovým studiem v oboru Dopravní provoz – maturita na SOU železničním v Jimramově. V letech 1989 až 1994 pracoval v DSVČ (domovské stanici vlakových čet) Jihlava, postupně ve funkcích průvodčí a vlakvedoucí osobní dopravy a vlakový manipulant. Následující čtyři roky v DSVČ Břeclav doprovázel vlaky EC a IC a v letech 1998 a 1999 vlak SC Mladý svět v trase Zlín – Praha. Následující tři roky působil ve funkci inženýr železniční dopravy na obchodně provozním ředitelství Brno (kde sestavoval regionální jízdní řády), odkud se vrátil k vlakovému doprovodu do Břeclavi, kde doprovázel i vlaky SC Pendolino na spojích Praha – Bratislava/Vídeň. V současnosti slouží v Břeclavi jako zastupující komandující pro obvod RCVD Brno a vlakvedoucí osobní dopravy.

KŘÍŽOVKA

G. B. Shaw (1856–1950) – anglický dramatik: STÁRNOUT JE OTRAVA, ALE JE TO JEDINÝ ZPŮSOB, JAK … (dokončení v tajence).

POMŮCKA: TANIN, USUS	VEPŘI	UKLÍZET KOŠTĚTEM	ZBAVENÉ LISTÍ		OBEC U LIBERCE	ZAHÁLČIVÍ	STARCOVO (KNIŽNĚ)		PŘÍTOK VLTAVY V PRAZE	ZVYK (KNIŽNĚ)	ŽHÁŘ		VÝCHODOASIJSKÝ KEŘ	ZABIJÁK	DOKONČIT (DÍLO)		KRÁTKÁ PÍSEŇ	OSAHÁNA	NEVYVÍJET NÁTLAK	VÝCHODNÍ SLOVAN
PODNIK ZAHRANIČNÍHO OBCHODU (ZKR.)				CHUCHVALEC				CITOSLOVCE PRASKNUTÍ				KARLOVARSKÁ SPZ				ROSTLINA KALABA				
VRANÍK (ZASTAR.)				ITALSKÁ METROPOLE				SYMETRÁLY				ZKRATKA ODDĚLENÍ V NEMOCNICI				OSUDOVÉ ZNAMENÍ (KNIŽNĚ)				
JAPONSKÁ POTÁPĚČKA				DŮRAZNÝ ZÁPOR / OLDA				DOMÁCÍ PTÁK / ZNIČENÁ LOĎ				POLNÍ PLODINA (SLOV.) / KRUH				DVEŘNÍ ZÁVĚS / NÁSPY				
TAJENKA																				TI DRUZÍ
CHATEAUBRIANDOVA NOVELA						PORUB (SLANG.)				ŠATNÍ MOTÝLEK				NAFOUKÁNO						
SOUČÁST TŘÍSLOVIN						PYTEL				JANINSKÝ PAŠA				PATŘÍCÍ ALENĚ						
ŘECKÁ METROPOLE						SMYČKY				BIBLICKÝ MOŘEPLAVEC				DŮVĚRNĚ OSLOVOVATI						

AUTOR **PETR HAJNIŠ**

POŠTA

Stříbrný šíp nikdy nesloužil jako klubovna

V článku V Nymburce křísí k životu stříbrný unikát z ČKD, který vyšel v čísle 5/2013, mimo jiné píšete: „Vraku si ovšem všimli železniční modeláři (KŽM ZO Svazarmu Elitex) z Ústí nad Orlicí, kteří si jej po minimální opravě podvozků převezli na orlicko-ústecké nádraží, kde jim sloužil jako klubovna. Koncem 80. let odtud vůz putoval (s přispěním nedávno zesnulého mašinkáře pana Bareše) do depa v Libni…" Nevím, z jakých zdrojů jste čerpali, ale skutečnost byla trochu jiná.

Kolektiv KŽM ZO Svazarmu AMK Elitex Ústí nad Orlicí vznikl jako „Kroužek železničních modelářů při žst. Ústí nad Orlicí", a to zásluhou náčelníka stanice Josefa Michálka. Ten poskytl kroužku v roce 1976 půdní místnost ve výpravní budově a umluvil strojvedoucího zde posunující zálohy, aby znalosti svého koníčku předával mladým a tím je získával (jako budoucí zaměstnance ČSD) pro nástup do učňovských a průmyslových škol zaměřených na železnici. Za každého získaného žáka si mohla připsat železniční stanice „čárku" – a za to od Správy Severozápadní dráhy získala i finanční odměnu. Pro velký zájem byl kroužek v roce 1977 ustaven jako odnož ZO Svazarmu AMK Elitex Ústí nad Orlicí vedené Miroslavem Urbanem. V členské základně železničních modelářů totiž nikdo nebyl členem KSČ.

V průběhu prázdnin roku 1978 bylo rozhodnuto o výstavbě klubového kolejiště. Vznikl nápad využít k tomuto účelu zrušeného motorového vozu řady M 260.001, tedy Stříbrného šípu. Navíc by po dobudování bylo možné s kolejištěm cestovat (aniž by se muselo rozebírat!) a tímto způsobem svoji práci lépe prezentovat. Po různých jednáních se Stříbrný šíp opravdu dostal k nám, ale nikdy nesloužil jako klubovna, nýbrž pracovna! Po celou dobu byl veden jako majetek Lokomotivního depa Česká Třebová. **PAVEL DVOŘÁK**

Vzpomínáme na odkaz Stanislava Antonického

Dne 6. dubna 2013 uplynulo 10 let od úmrtí výrazné osobnosti v oblasti dopravního školství – Stanislava Antonického. Narodil se 21. ledna 1938 v Prešově. Vysokoškolské studium ukončil v roce 1962 na Fakultě strojní Vysoké školy dopravní v Praze v oboru Provoz a údržba drážních vozidel a následně nastoupil na místo vysokoškolského pedagoga v Žilině, kam byla Vysoká škola dopravní rozhodnutím tehdejší československé vlády přemístěna. V roce 1972 získal v oboru Stavba dopravních strojů a zařízení vědeckou hodnost CSc., v roce 1977 se v témže oboru habilitoval a v roce 1990 obhájil i doktorskou disertační práci. Dne 1. dubna 1992 jej prezident republiky jmenoval profesorem v oboru Dopravní technika a technologie. V letech 1962–1992 pedagogicky působil na Vysoké škole dopravní (později Vysoké škole dopravy a spojů) v Žilině a na podzim roku 1992 přešel na tehdejší katedru dopravních a úpravnických zařízení Fakulty strojní Vysoké školy báňské – Technické univerzity. V letech 1994–1997 byl prorektorem a v období 1997–2002 ředitelem Institutu dopravy.

Stanislav Antonický byl od dětství obdivovatelem všeho, co se týkalo železnice. Jeho zanícení pro život na kolejích způsobilo, že se stal nejen uznávaným odborníkem v oblasti železniční dopravy, ale také jejím neúnavným propagátorem. Jeho příchodem na Vysokou školu báňskou – Technickou univerzitu (VŠB – TU) se pedagogická a výzkumná činnost katedry dopravních a úpravnických zařízení rozšířila o oblasti provozu, ekonomiky a řízení železniční a silniční dopravy, později i dopravy letecké, když stál u zrodu současného Ústavu letecké dopravy. Pro své pedagogické dovednosti se brzy stal velmi oblíbeným mezi studenty, protože jim dokázal problematiku přístupně přiblížit a tím je i nadchnout pro studium dopravních oborů. Své bohaté pedagogické zkušenosti zúročil v celé řadě odborných a popularizačních publikací a učebnic. Rádi na něj vzpomínáme.

KAREL BAILOTTI
Za kolektiv pracovníků
Institutu dopravy VŠB – TU

Dopisy jsou redakčně upraveny a kráceny.

Dostupné pouze v tištěné podobě

12 ZA POZNÁNÍM

Pravidelný parní provoz
za čínským ostnatým drátem

Expedice za parními železnicemi světa nás zavedla až do Číny. Po nemálem úsilí a nekonečných rozhovorech jsme dostali souhlas, jako jedni z mála, navštívit a zdokumentovat poslední výhradně parní dráhu, která vůbec neslouží turistům. Dokonce je před zahraničními turisty utajována. Nachází se totiž částečně na území nápravně-výchovného zařízení, zkráceně ve vězení.

STŘÍŽ V ARCI.

AUTOMATIKA!

ČÍNA
prefektura Guangyuan

Chengdu
Guangyuan
Bengbuo

Hlídá 2 kompresory na celé železnici

Zvládnete si to nekoupit

Kdyby se nahromadil vlaková

Předplaťte si čtrnáctideník
Železničář
na telefonu 972 233 090