

Železničář

ČÍSLO 12 | ROČNÍK XX

ČTRNÁCTIDENÍK SKUPINY ČESKÉ DRÁHY

14. ČERVNA 2013 | CENA 12 Kč



SLOUPEK

Děkuji vám za zajištění provozu při povodních

Poslední záplavy prověřily připravenost Českých drah na mimořádné situace. V některých místech jsme byli jedinou možností, jak přepravit cestující do práce nebo domů, jinde jsme objednali náhradní autobusovou dopravu. Vždy jsme se ale snažili v kritické situaci dělat maximum pro naše zákazníky. A za to děkuji Vám všem, kdo jste se na zajištění provozu v době povodní podíleli.



Petr Žaluda

generální ředitel
a předseda
představenstva
Českých drah

Rád bych připomněl zejména náročnou práci dispečerů a pracovníků krajských center v postižených lokalitách. Plně ruce práce měli zaměstnanci dep, ale také vlakové čety. Možná, že se nám vše nepodařilo na jedničku. Ale ve chvíli, kdy je zatopená železniční infrastruktura, je dodržení jízdního řádu nebo řazení jen obtížně realizovatelné.

Jsem proto přesvědčen, že úlohu národního dopravce jsme plnili svědomitě a s nejlepší snahou pomoci zasaženým oblastem. V Praze jsme posílali spoje, abychom suplovali městskou hromadnou dopravu, v Ústí naše vlaky pro změnu zdarma vozily cestující, potraviny, nemocné i zdravotnický materiál přes rozvodněné Labe. Vážím kolegove, vážím si Vašeho enormního pracovní nasazení a věřím, že stejně jako já, ocenila Vaši práci i většina našich zákazníků.

FOTO VACLAV RUBEŠ

Velká voda v Čechách: vlaky pomáhaly lidem v ohrožení

Velká voda opět vtrhla do České republiky. Z hlediska železničního provozu se červnové záplavy dotkly především prvního koridoru na území Čech. I když řada omezení se týkala také dalších hlavních a vedlejších tratí, na počty cestujících se problémy nakumulovaly hlavně v relaci Pardubice – Praha (při kolapsu stanice Kolín) a později Praha – Ústí nad Labem. Co je však hlavní: ukázalo se, že se železničáři dokázali poučit ze záplav z roku 2002.

Povodňové zpravodajství vám přinášíme také na stranách 2, 4 a 5.

Tenhle vlak jede do Libně nebo na Masaryčku? Musím v Roztokách přestoupit? Jak se dostanu do Dejvic? A zastavují vlaky taky v Řeži? Dotaz stihá dotaz a vlakové čety hledají odpovědi. Řeč je o příměstských vlacích Praha Masarykovo nádraží – Kralupy nad Vltavou, které v nejhrošších povodňových dnech suplovaly paralyzované autobusy i individuální automobilovou dopravu podél Vltavy. Jde jen o jeden z mnoha příkladů. Tím notoricky nejznámějším jsou kyvadlové vlaky zajišťující při záplavách jediné spojení mezi levým a pravým břehem Labe v Ústí nad Labem a Děčíně.

Vltava se na koridor nedostala

Dravý tok Vltavy pod Prahou ničil a pohlcoval vše, co si v minulých jedenácti letech majitelé pracně znovu obnovili. Koridorová trať ve směru Děčín, podobně jako většina drah postavená geniál-

ně na určitou minimální výšku nad stovkou vodou, živlu podobně jako v srpnu 2002 odolala. Ne tak už silniční komunikace, takže například zastávka Praha-Sedlec zažila nečekaný nápor cestujících, kteří by jinak použili autobusy. Přejezdová zařízení bez napětí ale byla vyřazena z provozu, vlaky je musely projíždět krokem na Op rozkaz. Většina přejezdů byla ale stejně zapáskovaných, často vedla do vody. Nepřístupné byly i zaplavené podchody u zastávek. Proto například cestující do Řeže od Kralup projížděli do Roztok-Žalova nebo Roztok a odtud se protisměrným vlakem vraceli. V Úholičkách se nestavělo vůbec.

„Nákladní doprava jezdí,“ potvrdil nám během povodní ředitel PJ Praha ČD Cargo Miloš Krátký. Na důkaz toho brzy nato dva nákladní vlaky, z toho jeden s kontejnery pro Uhřetěves, zahučely vltavským „údolím zkázy“. Dálkové vlaky fungovaly, i když pasažéři v mezi-

POMÁHÁME VYPLAVENÝM

Pracovníci centrálního skladu Českých drah na Žižkově připravili soupis materiálu, zejména pracovních oděvů, bot a pracovních pomůcek, které nabídnou městům a krajům v povodňových postižených oblastech a také humanitárním organizacím, které lidem zasaženým povodní pomáhají. Jedná se až o stovky kusů. O tuto materiální pomoc se mohou zájemci přihlásit na e-mailové adrese macurova@zc.cd.cz. Vedení Českých drah se také rozhodlo udělit zaměstnancům postiženým povodní finanční pomoc.

Kč 1 5

národních vlacích do Německa často netušili, co je čeká na saském území, kde byly rovněž povodně. V Holešovicích kupodivu dál pracovaly stroje na modernizační koridoru, ačkoli zaměstnanci stavebních firem nemohli vědět, zda jejich činnost nepřijde kvůli velké vodě vlně.

Voda se valí na sever

Poté, co se velká voda vyřádila na Vltavě, udeřila plnou silou na Labi. „Již v pondělí 3. června jsme byli připraveni zavést zvláštní spoje nahrazující ústeckou MHD. První povodňovou linkou bylo spojení z hlavního nádraží na provizorní zastávku v městské čtvrti Vaňov, kam Regionova vyjela poprvé ve 14.20,“ říká ředitel KČOD Ústí nad Labem Daniel Jareš. V úterý kolem páté ráno – po uzavření silničních viaduktů vedoucích k mostům – vyjel RegioPanter jako zvláštní vlak ze západního nádraží do stanice Ústí nad Labem-Střežov. Přestože byli Ústečané

poměrně dobře informováni o změně přepravních dispozic z městského rozhlasu a médií, na střežovském i západním nádraží panoval počáteční zmatek. Kolegové ze SŽDC museli řídit nástup a výstup, povolovali vstup do kolejiště a dávali lidem potřebné informace.

S postupným zaplavením dalšího území byla v úterý také uzavřena silnice spojující Ústí nad Labem se Svádovem, Valtřovem a Velkým Březnem a na opačnou stranu směrem do Sebusína. Také tam České dráhy zabezpečily náhradní dopravu. Regionova jezdila v půlhodinových intervalech mezi Střekovem a zastávkou Malé Březno, resp. Sebusínem. „Jinak než vlakem se k obyvatelům z této lokality nedostanou ani základní potraviny. Díky spolupráci s Českými drahami jsme mohli zásobovat odříznuté oblasti několikrát denně,“ řekl Pavel Boček, náměstek ústeckého primátora.

→ Pokračování na straně 2

Stolní kalendář ČD 2014

...i vy můžete být jeho tvůrcem

Fotíte, šotíte? Nenechte si své úlovy jen pro sebe!

Staňte se spoluautorem stolního kalendáře Českých drah a získáte honorář 500 Kč za každou uveřejněnou fotografii. Soutěž probíhá od 1. 6. do 7. 7. 2013. Více informací na stránkách: kalendar2014.cd.cz

Redakce připravila toto číslo v provizorních podmínkách

Velká voda zasáhla mimo jiné i do chodu redakce Železničáře. Budova ministerstva dopravy, kde sídlí Generální ředitelství ČD, byla totiž od pondělí 3. června až do neděle 9. června uzavřena. Nefungovaly ani servery s veškerými daty. Číslo, které držíte v ruce, proto z větší části vzniklo v provizorních podmínkách, především v bytech jednotlivých členů redakce. Z tohoto důvodu má jen osm stran místo obvyklých

dvanácti. Některé pravidelné rubriky a připravené texty se nám tedy do tohoto čísla nevešly (rozhovor, Zahraničí, články o dceřiných společnostech).

Jako výraz poděkování a současně také kompenzaci za redukci stran jsme pro předplatitele vložili další plakát s nostalgickou tematikou. Všechny své čtenáře současně prosíme o velké pochopení. Jsme rádi, že aktuální číslo vzniklo alespoň v této podobě. **PETR HORALEK**

Akce pro malé cestující přinesly velkou radost

Vyrazili jsme na Dětský den v Praze-Braníku, Bambiriádu i Vlak plný úsměvů do Zlína.

STRANA 2

Dráha jako součást vyvažovací politiky

Před sedmdesáti lety vlaky vozily židovské vězně na jistou smrt do tábora v Treblince.

STRANA 6

Vlakové čtyři zápasily o fotbalový pohár

Severočeské město Bílina se stalo místem netradičního setkání zaměstnanců RCVD.

STRANA 7

Oboustranný plakát jako dárek pro předplatitele

S platíci čtenáři Železničáře si připomínáme 60 let od zahájení provozu legendární Bobiny.

HLEDEJTE UVNITŘ ČÍSLA



PRO VÁS

Omezení jízdenek FIP ve vlacích DB AG

S účinností od 9. června 2013 se zavdla ve vlacích osobní přepravy společnosti DB AG nová omezení využití volných jízdenek FIP. Tato omezení se týkají vybraných spojů v uvedených úsecích, které naleznete v dokumentu, jež je k dispozici na personálních útvarch dle evidence držitele jízdních výhod. Dokument se nalézá rovněž v prostředí intranetu ČD na adrese <http://albatros.cd.cz/dokumenty/O10Gr/dokum.nsf> v kategorii jízdní výhody. Pro uživatele Lotus Notes platí cesta: Soubor/Databáze/Otevřít/server: Albatros/České dráhy – dokumenty – O10 GR – dokumenty personální. Dokument je rovněž zveřejněn na webu: www.cd.cz, sekce O nás – Kariéra – Zaměstnanec – In-karta – Aktuality. Jmenované zakázané dny se vztahují na příslušný den v týdnu nezávisle na tom, zda tento den připadne na svátek nebo ne. Držitelé volných jízdenek FIP v uvedených vlacích budou při předložení jízdenky FIP považováni za cestujícího bez platného jízdního dokladu a budou požádáni o zaplacení jízdného dle předepsaného tarifu.

Dále jsou stále v platnosti povinné příplatky včetně povinných rezervací ve vlacích typu ICE Sprinter, kde je cestující povinen uhradit povinný příplatek včetně rezervace ve výši 11,50 eur pro 2. třídu vozovou nebo 16,50 eur pro 1. třídu vozovou. Zároveň ve vlacích DB AG je zavedena třída Comfort. Touto třídou je možné cestovat pouze v případě, že je cestující členem věrnostního programu společnosti DB AG. Tato omezení se také týkají jízdních dokladů FIP s označením „bez příplatku“ nebo „služební cesta“. Dále není možné ve zmíněných vlacích použít Průkaz FIP na slevu ve výši 50 procent jízdného. Omezení platí do 14. prosince 2013, kdy budou nahrazena novým zněním. (šp)

KAM JET

Ozubená nostalgie nejen v Kořenově



Už 1. května otevřelo své brány Muzeum ozubnicové dráhy v Kořenově. Od června až do září je otevřeno denně od 10 do 17 hodin, v říjnu jen v sobotu, neděli a ve svátky. Vstup do muzea, které se nachází v bývalé výpravní budově, najdete přímo na nástupišti. Vstupné činí pouhých 30 korun. O prázdninových sobotách 6. července a 24. srpna se v Kořenově budete moci svést parním vlakem do Harrachova. Na sobotu 3. srpna je naplánována oslava 90 let elektrifikace tratě Jelenia Góra – Kořenov, 24. srpna je na programu Borůvková parní sobota na Zubačce a 28. září proběhne Bramborové ukončení sezony s Krakonošem. (mn)



PRO DĚTI. Na nejmladší cestující Českých drah čekala na přelomu května a června řada atraktivních akcí, na které zavítala nejen historická vozidla, ale i pohádkové bytosti. FOTO MARTIN NAVRÁTIL (2x), VÁCLAV RUBEŠ (2x)

Kouzlili jsme smích a radost na dětských tvářích

Kdy máte největší šanci uvidět slona Elfíka? Při troše štěstí nebo plánování snad v každém měsíci v roce, ale právě v posledních týdnech školního roku se koná nejvíce akcí, na které Elfík zavítá. V této době lze také na nádražích či ve vlacích potkat různé pohádkové bytosti známé z televize či filmového plátna. Je to proto, že České dráhy v rámci pěstování vztahů s veřejností pořádají i akce zaměřené na nejmenší.

Přelom května a června již tradičně patří dětem. V této části roku se koná po celé republice velké množství akcí, které se na nejmenší cestující v republice vyloženě zaměřují. I České dráhy pořádají nebo se jako spoluorganizátoři či partneři podílejí na řadě projektů. Na tři z nich jsme se jeli podívat.

Dětský den v Braníku se konal navzdory deštivému počasí

Doslova v předvečer prvního dne hroživých povodní se v Praze-Braníku uskutečnila tradiční oslava dětského dne s Posázavským paciíkem. V sobotu 1. června proběhl den plný zábavy pro nejmenší i jejich rodiče, který již podvacáté připravily České dráhy, ČD Cargo a SŽDC ve spolupráci s dalšími partnery. Největším tahákem bylo svezení parním vlakem v čele s vršovickým čtyřkolákem, který pendloval mezi stanicí v Braníku a zastávkou v Modřanech. Do svých útrob přijímal promočené návštěvníky také Hurvínek, který zájemce zdarma provedl po obvodu stanice. Poslední jezdící atrakcí byla Regionova, která se vydávala na vyhlídkové jízdy na Branický most, který obvykle slouží jen nákladním vlakům. V areálu branické stanice probíhala i přes značnou nepřízeň počasí řada do-

provodných akcí počínaje výstavou lokomotiv (Bobina, Bardotka, Breljovec, Žehlička) a modulových kolejišť přes pohádkové vystoupení divadelního spolku DDM z Prahy 5 až po výstavu hasičské techniky. Kdo se chtěl schovat před deštěm a zároveň se občerstvit, měl možnost v bufetovém voze, o jehož teplý sortiment byl asi největší zájem.

Vlak plný úsměvů se Čtyřlístkem

Drobné dárky, nápoje a pochutina Hamáček, modré kšiltovky, Elfíkův sešit proti nudě, ale také jednoduchý kvíz čekaly na většinu cestujících, kteří ve středu 29. května vyrazili na Mezinárodní filmový festival filmů pro děti a mládež do Zlína Vlakem plným úsměvů. Jednou z posledních dodaných jednotek CityElefant cestovalo na 200 dětí z dětských domovů, osob s tělesným či mentálním postižením ze stacionářů a speciálních škol a jejich doprovodem, především z pardubické školy Svitání, orlickoústeckého stacionáře a šumperské speciální školy. Ve vlaku nechyběla kytara, úsměvy a legrace většiny účastníků se staly již pravidlem.

Na zlínském nádraží na děti čekali s moderátorem Janem Čenským také primátor Zlína Miroslav Adámek, krajská radní Taťána Nersesjan, ředitel KCOD

Českých drah Ludvík Urban. Ale také Kinematovlak s expozicí o historii železnice pana Simbartla, který tady a v Otrokovicích ukončil svou letošní pout (podrobně jsme informovali v minulém čísle). Místo obřího Elfíka se ti nejmenší těšili z plyšových hrdinů filmového Čtyřlístku, kteří je vítali na nástupišti. Fí-finka, Bobík, Myšpulín a Pinda byli „ohlazeni“ stovkami dětských dlaní. Čtveřice dětí lákala na pohádkový program České televize konaný na zlínském náměstí Míru, na projekce filmových pohádek, případně na návštěvu zoologické zahrady ve Zlíně-Lešné.

Vlak plný úsměvů vznikl z popudu pardubické speciální školy Svitání, zejména tehdejší ředitelky a dnešní senátorky Miluše Horské, která si jízdu letošním vlakem také nenechala ujít. Poprvé vyjel v roce 2003. České dráhy vypravují vlak každoročně s Unii železničních zaměstnanců a s podporou dalších partnerů.

Patnáctá Bambiriáda

Od čtvrtka 23. do neděle 26. května rozdávali pracovníci Českých drah drobné dárky a cukrovinky na letošní pražské Bambiriádě. Konala se již popatnácté a stejně jako v minulých letech na Vítězném náměstí v Dejvicích – letos s podtí-

tulem Dětský v proměnách času. Akci pořádá Česká rada dětí a mládeže. Stanové městečko, jehož součástí je i ozvučené pódium pro vystoupení dětských tanečních a hudebních skupin, poslouzilo k aktivní prezentaci občanských sdružení dětí a mládeže a středisek volného času. Branami Bambiriády projde každý rok asi čtvrt milionu lidí – vstup je samozřejmě díky podpoře partnerů (včetně Českých drah) zdarma.

A na co lálal do velkého stanu, který sloužil pracovním týmům partnerů, slon Elfík? Na malé modelové kolejiště a možnost získat drobné ceny. Těm nejmenším stačilo, když nakreslili pěkný obrázek s mašinkou, vlakem či jiným železničním motivem. Ti větší se museli zastavit u prezentačního stánku ČD (potvrzovalo se do kartičky) a museli namáhat své šedé mozkové buňky při hledání odpovědí na základní otázky týkající se bezpečného chování na železnici. Navzdory nepřízní počasí přilákala Bambiriáda i letos značné množství malých i velkých návštěvníků.

MARTIN NAVRÁTIL, VÁCLAV RUBEŠ

Další fotografie najdete na stránkách zeleznicar.cd.cz.

Velká voda: vlaky pomáhaly lidem v ohrožení

→ Pokračování ze strany 1

Povodňové „speciály“ byly vypravovány také v Děčíně mezi hlavním a východním nádražím. Tam ale přes Labe fungoval aspoň jeden silniční most – ten byl ale přednostně určen pro záchranáře a bezpečnostní složky.

Hlavní nádraží jako ostrov

V úterý 4. června dopoledne začala prosakovat voda do podchodu na ústeckém hlavním nádraží. Navzdory tomu, že jinak průchozí pasáž byla uzavřena protipovodňovými zábrany. Cestující pak byli směřováni na nástupiště náhradní trasou přímo z ulice. Od rána se vyklízely prostory odbavovací haly, pokladen, ČD centra, ale i komerčních obchodů. Prodej jízdenek byl provizorně zajištěn přímo na prvním nástupišti, k zabezpečení vyšší personální potřeby byly do služby povolány další vlakové čety, revizoři a řada dalších zaměstnan-



Budova ústeckého hlavního nádraží se plnila vodou. FOTO VÁCLAV RUBEŠ

ců. Někteří z nich přicházeli pomáhat spontánně. „Už mám dávno po šichtě, ale vidím, že je tu potřeba každá ruka,“ řekla vlakvedoucí Eva Hrušková.

Již ve středu 5. června ráno se voda prodírala podchodem až daleko před nádraží. Zhruba do výše jednoho metru byl zatopen podchod i odbavovací hala, do jejichž kompletní rekonstrukce nedávno České dráhy investovaly zhruba 50 milionů korun. Pro cestující mířící do nebo z Ústí nad Labem byly vypravovány zvláštní vlaky ze západního nádraží. Ten, kdo cestoval dálkovými spoji, musel však počítat se zpožděním, které se pohybovalo v desítkách, někdy i stovkách minut. Na vině byly nejen padající stromy, ale i výpadky zabezpečovacího zařízení. Přesto se doprava po koridoru nezastavila! Někteří vlaky byly ale přesto odkloněny na pravobřežní trať přes Lysou nad Labem. I tu však ve středu 5. června zasáhla povodeň, a to na Mělnicku.

Obnova potrvá měsíce

Hladina Labe kulminovala v noci na čtvrtek 6. června a dosáhla výše 10,7 metru. To je přibližně o metr méně než při povodni v roce 2002. „Už nyní hledáme varianty, jak co nejrychleji obnovit alespoň v omezené míře fungování budovy hlavního nádraží. Prvořadý úkol je zprovoznit podchod a zajistit provizorní odbavení cestujících, třeba v mobilních buňkách. Konkrétnější rozsah škod budeme znát až po opadnutí hladiny vody, ale už teď je jasné, že náprava do původního stavu si vyžádá několik měsíců práce,“ říká Patrik Konopásek, ředitel RSM Ústí nad Labem, který upozorňuje, že povodeň zasáhla i další nádraží v kraji. Před námi tedy stojí velké množství práce.

MARTIN NAVRÁTIL, VÁCLAV RUBEŠ

Další fotografie a video najdete na stránkách zeleznicar.cd.cz.

INZERCE

UniControls

Řídicí systémy pro dopravu a průmysl

UNITRACK CAM

jsme tu pro bezpečnost Vašich cestujících

www.unicontrols.cz

Včas podaná informace může pomoci proti podvodníkům

Upozornit na nekalé praktiky a podvody na pracovišti není projevem pochybené morálky, ale snahou o zlepšení fungování a hospodaření společnosti. Od konce minulého roku proto funguje u Českých drah mimo jiné protikorupční anonymní linka, kde lze nahlašovat podněty k šetření. Po zkušebním období bylo rozhodnuto, že tento projekt poběží dál a dokonce by se měl i rozšířit.

Práskač, bonzák, potížísta nebo donašeč. Takové výrazy se občas používají pro člověka, který oznámí nadřízenému, že se děje něco proti předpisům. Možná máme ještě v sobě atmosféru z doby před rokem 1989, kdy předání informace „nahoru“ mělo nádech kolaborace s režimem. Jenže o 24 let později se každá firma na trhu musí starat o to, aby fungovala efektivně a v souladu se zákony a morálkou. V listopadu minulého roku jsme vás v Železničáři informovali o tom, že České dráhy zřídily protikorupční linku, kam mohou zaměstnanci – ale i další osoby – nahlašovat podezření z nekalého či podvodného jednání. Jak tento „experiment“ dopadl?

Všechny došlé podněty jsme prověřovali

„Asi půlroční provoz informační linky přináší své ovoce,“ hodnotí David Höfer, Senior Fraud Officer z Odboru compliance. Jenom od okamžiku spuštění do konce letošního března došlo 54 podnětů týkajících se jak Českých drah, tak jejich dceřiných společností. Celkem 32 podnětů bylo vyhodnoceno jako relevantních. Jakých oblastí se prvotní podezření týkala?

Především porušování povinností při správě cizího majetku, pochybení v zadávání veřejných zakázek, krádeží, zejména trakční nafty, nekalého jednání jako například zneužití internetu pro soukromé účely a mobbingu, zpronevěry a neoprávněného užívání cizí věci. Všechny podněty byly prošetřeny, v převážné většině případů ale nebyla podezření prokázána. Ve zbývajících případech byly podniknuty kroky k nápravě a potrestání viníků.

Úkol od představenstva

Už loni v březnu byl u Českých drah v rámci boje proti podvodům navržen koncept prevence a detekce. Mezi cíle patřilo zabránit finančním a majetkovým ztrátám a poškození dobrého jména společnosti. V červenci 2012 uložilo představenstvo nově zřízenému Odboru compliance úkol vytvořit systém sloužící k těmto cílům a měsíc nato byla vybrána nevládní organizace Transparency International,



PODVODY NETRPIĚME. Informace přijaté od zaměstnanců či obchodních partnerů mohou odhalit nezákonné či nemorální praktiky. FOTO AUTOR (2x)

KAM ZASÍLAT PODNĚTY K ŠETŘENÍ

Nejen zaměstnanci Českých drah, ale i veřejnost a obchodní partneři mají možnost oznámit podezření z podvodu či nekalého jednání:

- a) na telefonní číslo 284 681 480
- b) na e-mailovou adresu ceske.drahy@transparency.cz
- c) přes formulář na webu www.ceskedrahy.cz v sekci Kontaktujte nás.

Informace jsou adresovány obsluze ve společnosti Transparency International, která je zapíše do formuláře tak, aby byla plně zajištěna anonymita oznamovatele. Následně provede právní analýzu a formulář předá komisi pro šetření, jejímiž členy jsou ředitel Odboru compliance, Odboru právního, Odboru interního auditu a kontroly a Odboru bezpečnosti. Komise koordinuje šetření a informuje předsedu představenstva, generálního ředitele a vrchního ředitele pro ekonomiku.

kteřá provozuje a obsluhuje kanály pro oznamování podvodů. V listopadu, po schválení směrnice o šetření podvodů, etického kodexu a strategie prevence a komunikace, byl systém, jenž se někdy označuje anglickým termínem whistle-blowing, spuštěn.

Nejde jen o potrestání viníka, ale i o správné nastavení procesů

V této souvislosti České dráhy připravily na 25. duben mezinárodní seminář, kde partnerům z národních železnic Estonska, Lotyšska, Litvy, Slovenska, Polska a partnerům z firmy Ernst & Young přibližovaly zejména systém řízení rizik ve Skupině ČD. Hovořilo se tedy i o činnosti Odboru compliance a zkušenostech ze systému oznamování a šetření podvodů a nekalých jednání. O svých zkušenostech například mluvili kolegové ze společnosti PKP Group, kde byl podobný systém pro ohlašování podvodů v minulém ro-

Jenom od okamžiku spuštění anonymní linky do konce letošního března došlo 54 podnětů.

ce také zaveden. Ve skupině PKP působí šestičlenný Anti-fraud tým. Osvědčily se jim i interní normy upravující střet zájmů, Gift- a Anti-fraud Policy a zavedení etického kodexu.

Projekt by měl už nyní v prostředí Českých drah jet takřkajíc naplno. O jeho problematice se mluví nejenom při školení, na internetu, ale třeba právě i na stránkách časopisu Železničář. Cílem šetření Odboru compliance není jen odhalit a postihnout viníka, ale i správně nastavit procesy a postupy tak, aby v budoucnu k opakovanému nezákonnému jednání nedocházelo.

MARTIN NAVRÁTIL

MIMOŘÁDNOSTI

Železný Brod – Velké Hamry

17. května
V odpoledních hodinách mezi stanicemi Železný Brod a Velké Hamry najela Regionova 814/914.192 osobního vlaku 5484 na spadlý strom v km 9,005. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 25 tisíc korun.

Dobříš – Mníšek pod Brdy

20. května
V nočních hodinách mezi stanicemi Dobříš a Mníšek pod Brdy najela Regionova 814.235/236 osobního vlaku 19000 na spadlý strom v km 13,233. Motorový vůz 814.235-8 po nárazu vykolejil. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 1 milion korun.

Nepomuk

20. května
V podvečerních hodinách ve stanici Nepomuk, za jízdy rychlíku R923, vykolejil zadní podvozek elektrické lokomotivy 242.203-8 na výhybce číslo 22. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 1,5 milionu korun.

Dvůr Králové nad Labem

20. května
Ve večerních hodinách mezi stanicemi Dvůr Králové nad Labem a Bílá Třemešná se na přejezdu v km 59,002 střetl osobní automobil Škoda Fabia s osobním vlakem 5472, kterým byl motorový vůz 810.353-3. Při střetnutí byl řidič automobilu usmrčen. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 100 tisíc korun.

Rakovník

24. května
Dopoledne ve stanici Rakovník se na přejezdu v km 1,186 střetl osobní automobil Fiat Punto s osobním vlakem 6703, kterým byla Regionova 814/914.066. Při střetnutí byl zraněn řidič automobilu. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 96 tisíc korun.

Bílina

25. května
Po poledni ve stanici Bílina vykolejil při posunu nákladní vůz řady Es na výhybce číslo 10b. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 60 tisíc korun.

Cheb

26. května
V podvečerních hodinách ve stanici Cheb při posunu vykolejila lokomotiva 714.212-8 na výhybce číslo 306. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 85 tisíc korun.

Děčín

29. května
Nad ránem v obvodu nákladového nádraží stanice Děčín při posunu prudce najela lokomotiva 731.012-1 na zarážedlo kusé koleje číslo 110a a následně vykolejila. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 200 tisíc korun. (MirKo)



Říká se, že firma, která si nezavede kontrolní mechanismy, přichází asi o 5 procent obrátu. FOTO PIXMAC



Na mezinárodním semináři v Praze se mluvilo také o způsobech odhalování podvodů. FOTO MILAN ZDRÁHAL



Část podnětů přijatých na informační lince se týkala krádeží nafty z odstavených vozů v depech.

Zlínská Karlovka má potenciál k růstu cestujících

Omalebné železniční trati ze Vsetína do Velkých Karlovic na Valašsku, slangově zvané Karlovka, se nyní hodně mluví. Jak správce infrastruktury SŽDC, tak dopravce – tedy České dráhy – vedou s Krajským úřadem Zlínského kraje intenzivní jednání o možnostech přeorganizování železniční i autobusové dopravy na této trase, kde vedle sebe vedou trať a silnice.

Zatím bez dopravní integrace

V případě, že se podaří najít řešení, která budou vyhovovat krajskému úřadu a zároveň bude prokázána ekonomická efektivita, by mohlo na trati dojít ke zvýšení tratové rychlosti, zabezpečení mnoha přejezdů, opravě nástupišť či modernizaci zabezpečovacího zařízení ve stanicích. Podle SŽDC je nutné, aby se prokázala nejen ekonomická odůvodněnost investic do modernizace, ale také zda trať bude mít i do budoucna růstový

potenciál. To v současné chvíli dokazují mimo jiné zvyšující se počty cestujících v letní i zimní turistické sezoně.

O tom, která koncepce zvítězí, rozhodne objednatel regionální dopravy, tedy Zlínský kraj. Případná investice do železniční infrastruktury musí být ovšem odůvodnitelná, především co se týče míry využití. „Vnímám snahu autobusových dopravců navyšovat své výkony, to je pochopitelné. Ale takovou potřebu máme i my! Na našem krajském centru jsme připraveni se této konkurenci postavit a neseďme s rukama v klíně,“ říká ředitel KCOD Zlín Ludvík Urban. Dodává, že zná i argumentaci autobusových dopravců, kteří hovoří o nižších finančních nákladech na kilometr proti dráze nebo hustším počtu zastávek. „To ale přece není zásluha autobusových provozovatelů. Ráz krajiny těžko přetvoříme, vlak opravdu nemůže jezdit ke každému domu a do každého údolí. Železnice je velmi

výhodná jako páteřní doprava, ke které svázejí lidi od těch domů a z hor do údolí právě autobusy. Karlovce by určitě pomohl dopravní integrovaný systém, jak jej známe například z Jihomoravského kra-

je. Tam hraje prim kolejová doprava, tedy železnice a tramvaje. Podmínkou samozřejmě musí být, že vlak bude nejen rychlejší, ale i pohodlnějším způsobem přepravy,“ dodává Urban.



JEDEME DÁL. Počty cestujících v zimní a letní sezoně na Karlovce rostou. FOTO AUTOR

Pomáháme zatraktivnit lokálku

Zlínští hledají všechny možnosti, jak provoz na trati Vsetín – Velké Karlovice zefektivnit a zmodernizovat, aby mohla být efektivní konkurencí autobusové dopravě. V první fázi byly na větší část spoju nasazeny částečně nízkopodlažní Regionovy. Až budou na trati Rožnov pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí – Kroměříž – Kojetín jezdit další RegioSharky, uvolní se na Karlovku další Regionovy a vozidla řady 810 s přívěsnými vozy oto zůstanou nasazena při zvýšených přepravách jízdních kol (víkendy, letní prázdniny).

V současné době SŽDC rekonstruuje čekárnu ve Velkých Karlovicích, revitalizací by mělo projít postupně i vsetínské nádraží, kde se na Karlovku přestupuje z regionálních i dálkových spojů. SŽDC také zvažuje způsoby, jak snížit počet přejezdů, kterých je na 25 kilometrech tratě 72. Jejich redukcí by se doprava pochopitelně zrychlila. MARTIN HARÁK



Jarní povodně 2013

FOTO MARTIN NAVRÁTIL

zasáhly do provozu i práce zaměstnanců

Na začátek letošního června budou obyvatelé Čech jistě dlouho vzpomínat – bohužel ne právě v dobrém. Velká voda vyhnala z domovů asi 19 tisíc lidí a zanechala za sebou i oběti na životech. Povodně zasáhly i do železničního provozu, především v obvodech KCOD Praha a Ústí nad Labem. Budova ministerstva dopravy, kde sídlí Generální ředitelství ČD, byla po sedm dní uzavřena. Velké problémy se týkaly i Odstavného nádraží Praha-jih. Dramatický nárůst práce zaznamenaly mimo jiné i zaměstnanci Kontaktního centra. Pokusili jsme se zachytit slovem i obrazem drama a napětí těchto hektických dní.

NEJVĚTŠÍ ŠKODY ČD

Většinu vozidel se včas podařilo evakuovat, takže vlaky pod vodou prakticky nezůstaly. Některá vozidla ale najela na popadané stromy (a další překážky) na trati. Hlavní škoda na majetku Českých drah vznikla na budovách, především velkých stanicích (Ústí nad Labem hlavní nádraží). Celková výše škod ČD je předběžně odhadnuta na desítky milionů korun. (PešT)



FOTO ARCHIV DKV PRAHA

Situace na Odstavném nádraží Praha-jih

Velké škody kvůli velké vodě vznikly i na Odstavném nádraží Praha-jih díky rozvodněnému potoku Botič. Podle vrchního přednosty DKV Praha Václava Sosny se zpráva o zaplavení odjezdového kolejíště objevila v neděli 2. června po dvanácté hodině. „O víkendech máme u nás v deponii okolo 35 CityElefantů, takže naše první reakce byla, že musíme neprodleně tento prostor vyklidit a jednotky odvézt do sucha,“ říká. Botič, který podtéká nádraží v potrubí, se doslova rozbouřil. Korytem potoka protékalo 95 kubíků vody za vteřinu a voda se rozlila po celé odjezdové skupině kolejí a zastavila se až na prahu největších hal číslo 512 a 518. Největší škody napáchala voda na elektromotorických přestavnících na obsluhování výhybek a navíc muselo být okamžitě vypnuto vysoké napětí. V neděli večer se celé odstavné nádraží pohroužilo do tmy. „Zaplaven byl mimo jiné podchod, kde je technologická část pro odsávání vakuových toalet na vozidlech, ale také sklepy v obou největších halách v depu, kde jsou umístěny elektrické rozvody. Na vozidlech našťástí nevznikly žádné škody, protože byla všechna včas vytažena motorovými lokomotivami do bezpečí. Horší situace je u přestavníků a na technice umístěné pod objekty a na elektrických rozvodech. Předpokládáme škodu za desítky milionů korun. Velký dík patří všem našim zaměstnancům, kteří se podíleli na odtahování elektrických jednotek, a také těm, kteří museli chodit po kolena ve vodě a ručně přestavovat klikami výhybky,“ dodává přednosta Sosna. (mh)

Pohled KCOD Praha

Podobně jako v roce 2002 i letos vyjely na pomoc za uzavřené tratě metra a tramvají posilové vlaky v obvodu hlavního města a Středočeského kraje. „Museli jsme velmi rychle reagovat na okamžitý stav infrastruktury a sjízdnost tratí, omezené možnosti Odstavného nádraží Praha-jih i autobusových dopravců pro náhradní dopravu, kteří ani neměli dostatek vozidel. Asi největším problémem se 2. a 3. června stalo vyřazení stanice Kolín na asi deset hodin z provozu,“ vysvětluje ředitel KCOD Praha Alois Kašpar. Vlakoví revizoři zachraňovali řadu situací především svými radami a znalostí problematiky. Bylo třeba zaktivizovat i administrativní pracovníky. Mimo to byla vytvořena interaktivní online železniční mapa Prahy umístěná na stránkách organizace ROPID, která zahrnuje všech 44 stanic a zastávek na tratích. Cestující si tak sami mohli najít nejrychlejší způsob cestování. „Museli jsme okamžitě reagovat na požadavky Krizového štábu Prahy a Středočeského kraje. Základem ale byla dobrá spolupráce dispečerů se zaměstnanci provozu. Přehodnotili jsme se nakonec i o řadu zahraničních cestujících. Přehodnotili jsme i plánované výluky a dvě jsme odřekli. Ještě než opadla hlavní vlna povodní, nakoupili jsme čističe a dezinfekční přípravky pro úklid. Začali jsme již zjišťovat a napravit škody,“ dodává ředitel Alois Kašpar. (mh)



Přivaly vody nešetřily ani spoje v Podkrkonoší, jak názorně ukazuje snímek přejezdu v Hostinném ze 2. června.

FOTO PROFIMEDIA

Kontaktní centrum zažilo rekord

V Kontaktním centru ČD padl nový rekord v počtu hovorů odbavených jedním operátorem za směnu. Vše začalo v neděli 2. června sháněním zaměstnanců na posílení směn. Řada jich dojíždí, a to i dost zdaleka. A zrovna zásadní kolaps uzlu Kolín – způsobený vodou z jindy nenápadného potůčku Polepky – zapříčinil v call centru řadu starostí. Jen za pondělí 3. června bylo na telefonním čísle 840 112 113 odbaveno 4 520 dotazů. „Jeden operátor vyřídil dokonce 434 hovorů, což je rekord. Dosavadní nejvyšší číslo bylo 311,“ říká vedoucí centra Petr Gregor. V omezené sestavě bohužel nebylo možno zajistit vyřízení e-mailových dotazů. Na ty „naběhla“ čtveřice operátorů v pondělí večer – bylo jich přesně 1 209.

„Volající jsou z 99 procent slušní, ale hovory byly plné emocí. Někteří lidé brečí, jiní proctěně děkují za to, že vlaky jezdí. Naši zaměstnanci si za to, že vše zvládl, zaslouží nejen poděkování, ale i obdiv a zvěšení, zda jejich mzdové ohodnocení je adekvátní,“ dodává Petr Gregor. Jakákoli chybná informace v médiích navíc vyvolává další zátěž na zaměstnance centra. Například když Česká televize špatně uvedla, že trasa Praha – Kolín je momentálně neprůjezdná, přičemž správně se jednalo o úsek Praha – Kralupy nad Vltavou. V ten moment ale počet telefonů prudce vyskočil.

Šéf Kontaktního centra si velice pochvaluje dobrou spolupráci jak s tiskovým oddělením ČD, tak i se SŽDC a dispečery. Do budoucna se podle něj pozitivně projeví vybudování nového centra s operátory pracujícími z domova. Tato koncepce byla již schválena v červnu loňského roku. Další úlevou by mohlo být využívání sociálních sítí, kde v jednom okamžiku lze předat informace velkému počtu klientů. (mn)



FOTO MARTIN NAVRÁTIL

MALÝ POTOK OCHROMIL KOLÍN

Polepka je potok tak nenápadný, že ani řada místních neví, kde vlastně pod kolínským seřaďovacím nádražím směrem k Labi prochází. V neděli 2. června se množství vody připutované zejména rozvodněnou Polepkou zvýšilo natolik, že u zastávky Kolín dílny došlo k zaplavení kolejových obvodů. Jízda vlaků od, resp. do Zábvoří nad Labem byla ještě nějaký čas možná po 38. staniční koleji. V 17.58 hodin musel být provoz směr Zábvoří zastaven a zavedeny odklony a náhradní autobusová doprava. Teprve v pondělí 3. června před čtvrtou hodinou ránní mohla být povolena jízda mezistaničně po kolejích číslo 101(1a) a 102(2a), ovšem v místě události rychlostí 5 km/h a od Zábvoří na přívolávací návěst. Od půl páté ránní mohly jezdit i vlaky mezi Kolínem a Kutnou Horou hl. n., rovněž s rychlostním omezením na 10 km/h v délce kilometr, později rychlostí 40 km/h. Provoz na regionální tratě Kolín – Ratboř byl zastaven zcela. Doprava na sousední lokálce Pečky – Kourím byla zastavena z důvodu poškození tratě povodní. (mn)

Opatření výkonného ředitele pro personální záležitosti

1 Nedostaví-li se zaměstnanec do práce z důvodu přerušení provozu, zpoždění hromadných dopravních prostředků atp., obdrží zaměstnanec na základě své žádosti volno bez náhrady mzdy na nezbytně nutnou dobu (netýká se dne 3. 6. 2013, na nějž bylo poskytnuto volno s náhradou mzdy podle pokynu generálního ředitele ze dne 2. 6. 2013). Za dobu čerpání neplaceného volna ČD uhradí za zaměstnance zdravotní pojistné. Zaměstnavatel se může se zaměstnancem dohodnout, aby místo neplaceného volna čerpal dovolenou nebo náhradní volno. Případně se může podle provozních možností se zaměstnavatelem dohodnout na napracování neplaceného volna nejdéle do 15. 7. 2013.

2 Pokud zaměstnanec nemůže konat práci v důsledku přerušení práce způsobené nepříznivými povětrnostními vlivy nebo živelní událostí a nesouhlasí-li s převedením na jinou práci, přísluší mu náhrada mzdy

ve výši 75 procent průměrného výdělku. Pokud zaměstnanec souhlasí s převedením na jinou práci, než je uvedena v pracovní smlouvě, a byl-li již převeden na jinou práci, přísluší mu mzda podle vykonávané práce. Je-li tato mzda nižší než mzda podle práce vykonávané před převedením, přísluší mu po dobu převedení doplatek do výše průměrného výdělku. Nemůže-li zaměstnavatel z důvodu překážky na své straně převést zaměstnance na jinou práci, přísluší zaměstnanci náhrada mzdy ve výši 100 procent průměrného výdělku.

Na základě § 41 odst. 4 ZP může zaměstnavatel převést zaměstnance i bez jeho souhlasu na dobu nezbytně potřeby na jinou práci, než byla sjednána, jestliže to je třeba k odvrácení mimořádné události, živelní události nebo jiné hroící nehody nebo k zmírnění jejich bezprostředních následků, a to na nezbytně nutnou dobu. V případě převedení zaměstnance na jinou práci z důvodu odvrácení živelní události nebo jiné hro-

zící nehody nebo ke zmírnění jejich bezprostředních následků podle článku 24 bodu 1 písm. c) a d) přílohy č. 2 PKS ČD, a.s., na rok 2013 přísluší zaměstnanci mzda podle vykonávané práce. Je-li tato mzda nižší než mzda podle práce konané před převedením, přísluší mu po dobu převedení doplatek do výše průměrného výdělku.

3 ČD poskytnou zaměstnanci, který v důsledku hromadné živelní události prokazatelně ztratil bydli, ve kterém vede domácnost nebo se z takového důvodu stalo neobyvatelným, pracovní volno s náhradou mzdy na dobu až 14 kalendářních dnů v jednom kalendářním roce. Pracovní volno s náhradou mzdy se poskytuje na základě žádosti zaměstnance, doložené písemným potvrzením místně příslušného orgánu státní správy nebo samosprávy (městský, místní, obecní úřad apod.) prokazujícím, že zaměstnanec přišel v důsledku živelní události o bydli, v němž

vede domácnost nebo které se z takového důvodu stalo neobyvatelným. Náhrada mzdy se poskytne ve výši 80 procent průměrného výdělku za prvních sedm kalendářních dnů a 60 procent průměrného výdělku za osmý a každý další kalendářní den poskytnutého pracovního volna. U zaměstnanců, jimž není stanovena týdenní pracovní doba rozvržena v kalendářních dnech, se obdobím 7 kalendářních dnů rozumí 5 pracovních dnů. Celková doba pracovního volna nesmí překročit 14 kalendářních dnů, resp. 10 pracovních dnů.

4 Překážky z důvodu obecného zájmu se vztahují i na výkon občanské povinnosti ve smyslu ustanovení § 202 ZP (poskytnutí osobní pomoci při požární ochraně, živelních událostech a podobných mimořádných událostech, kdy je fyzická osoba povinná podle právních předpisů osobní pomoc poskytnout). Charakter překážky v práci z důvodů obecného zájmu a dobu

uvolnění potvrzuje právnícká nebo fyzická osoba, pro kterou byl zaměstnanec uvolněn (např. obec, hasiči apod.). Zaměstnanec v těchto případech nemá nárok na náhradu mzdy ve výši průměrného výdělku (§ 200 ZP). Tuto náhradu mzdy uhradí zaměstnanci právnícká nebo fyzická osoba, pro niž byl zaměstnanec uvolněn.

5 Zaměstnancům lze poskytnout sociální výpomoc při živelních událostech regionálního nebo celorepublikového rozsahu. Postup při přiznání sociální výpomoci je upraven v Zásadách hospodaření se sociálním fondem ČD, a.s., na rok 2013. V rámci možnosti žádáme o zmapování jednotlivých případů a aby bylo možno pomoc poskytnout bez zbytečných prodáv.

Mimořádné případy, při kterých nelze postupovat podle výše uvedeného, a případné dotazy prosím řešte se zaměstnanci Odboru odměňování a benefitů.

Pohled dispečerů

Dispečink osobní dopavy ČD se při povodních zabýval – zkráceně řečeno – tím, aby co největší počet lidí mohl cestovat po co nejvíce tratích. Značné problémy byly na začátku povodní. Jak říká šéfdispečer ČD Lukáš Žástěra: „Panoval nedostatek přesných informací, situace se rychle měnila a teprve se hledali autobusové dopravy. Nejtěžší to bylo v neděli 2. června, kdy se uzavřela stanice Kolín. Při záplavách jsme intenzivně komunikovali s krajskými centry osobní dopavy, která měla přímou vazbu na krajské krizové štáby. Jejich zaměstnanci nám vydatně pomáhali.“ (mh)



Železnice sloužila v Ústí nad Labem také k převozu základních potravin. Cesta po silnici byla totiž na všech místech přerušena.

FOTO VÁCLAV RUBES (2X)



Čerstvě zrekonstruovaná budova ústeckého hlavního nádraží povodni neodolala.

FOTO DANIEL JARĚS

Evakuace budovy Ministerstva dopavy a Generálního ředitelství ČD

Hned v neděli 2. června, když byl v Praze vyhlášen třetí povodňový stupeň, se sešel Krizový štáb Českých drah pod vedením generálního ředitele Petra Žaludy. Společně s vedením ministerstva dopavy bylo rozhodnuto o evakuaci budovy, ve které sídlí i Generální ředitelství ČD, a to zejména kvůli špatným zkušenostem ze srpna 2002. Tehdy byla budova, která se nachází přímo na nábřeží Vltavy, částečně zatopena a došlo i k ohrožení zaměstnanců. „Chtěl bych vydvihnout pana Vojtíška a jeho lidi ze správního oddělení kanceláře generálního ředitele, kteří se okamžitě zapojili

do evakuace a prakticky celou noc z neděle na pondělí vynášeli do vyšších pater archiv a všechny věci a vybavení, které by bylo velkou vodou ohroženo. Zaměstnanci společnosti ČD – Telematika si obdobně zabezpečovali techniku a síť,“ říká Ladislav Mikeš, ředitel Odboru bezpečnosti. „Někteří zaměstnanci ale byli neukáznění. Ačkoliv jsme jim dovolili vzít si z kanceláře počítač a další věci, zdržovali se v budově dlouhodobě a bohužel i pouštěli vodu, což mohlo způsobit obtíže v kanalizaci,“ dodává. Do normálního režimu se budova ministerstva dopavy vrací až v pondělí 10. června. (mn)

Povodňová sanitka na kolejích s logem ČD Cargo

V zaplaveném Ústí nad Labem zůstal jedinou spojnici mezi levým a pravým břehem železniční most. Vlaky tak zajišťovaly i převozy pacientů k lékařům nebo naopak. Úlohy sanitky na kolejích se ujala společnost ČD Cargo prostřednictvím Střediska oprav kolejových vozidel (SOKV) Ústí nad Labem, které vystavilo pro tento účel zvláštní vlak. „Byli jsme osloveni kolegy z Českých drah, zda bychom nemohli zapůjčit pro účely záchranných motorovou lokomotivu a plošinový vůz, na který by bylo možné naložit sanitní auto. Během vyhledávání konkrétního vagonu se ale změnila dispozice s tím, že vhodnějším vozidlem by pro zdravotníky byl služební vůz. Pacienty tak nakonec přepravoval nově zrekonstruovaný služební vůz řady Daa-k,“ říká Miloš Farkaš, ředitel SOKV Ústí nad Labem.

Sanitní vlak, pro který byla vyčleněna lokomotiva řady 742, byl v pohotovosti zhruba od úterňního poledne. „Během prvních čtyřadvaceti hodin vyjel sanitní vlak k deseti případům: sedmkrát přes rozvodněné Labe

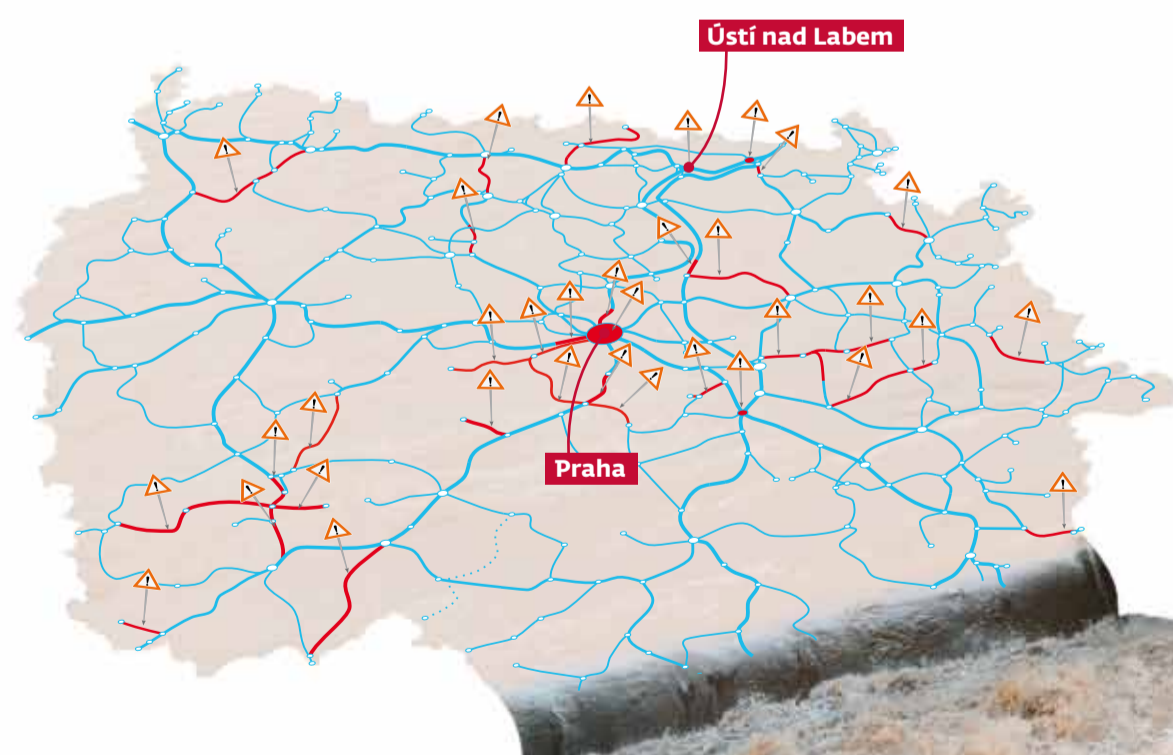
na Střekov a třikrát do Vaňova,“ říká Daniel Jarěs, ředitel KCOU Ústí nad Labem. ČD Cargo se však podílelo nejen na zajištění přednostní přepravy pacientů, ale vypomáhalo také s přemístováním členů záchranných týmů. „Zdravotníci měli k dispozici také posunovací záložky ČD Cargo. Využívali je zejména k rozvozu záchranných do různých lokalit, kde měli svá provizorní stanoviště. Pravidelně jsme vozili například lékařský tým do Vaňova a zpět,“ popisuje Miloš Farkaš.

Zaměstnanci, budovy i vozidla národního nákladního dopravce na severu Čech naštěstí zůstali v suchu. Povodeň ale na některých místech zasáhla železniční infrastrukturu, takže nákladní doprava se prakticky zastavila. Šlo například o zaplavenou trať 072 na Mělnicku nebo vyřazení autobloku z činnosti na trati 090, což radikálně snížilo její propustnost, a potíže činilo zabezpečit samotnou osobní dopravu. (rub)



FOTO VÁCLAV RUBES

KDE V ČR TAKÉ DOŠLO K MIMOŘÁDNOSTEM KVŮLI VELKÉ VODĚ



DŮSLEDKY POVODNÍ

- Část spojů Českých drah a ČD jezdila odklonem, část byla zrušena.
- V Praze byla osobní doprava na železnici posílána, aby nahradila metro a část tramvajových linek, které byly mimo provoz (tarif PID platil i v rychlících na území hlavního města).
- Dispečerů museli navíc zajišťovat nejenom náhradní trasy, ale i dodatečný personál a náhradní vozidla.
- ČD zajišťovaly dále mimořádné spoje na Ústecku a Děčínsku přes Labe (vlaky zajišťovaly také převoz raněných a dodávky základních potravin).
- Řada zaměstnanců ČD pracovala přesčas v provizorních podmínkách, jiní se do práce nedostali nebo vykonávali náhradní práci, mnohým zasáhla povodeň jejich domovy.
- V plné míře se ukázalo, že ČR potřebuje další hlavní trať (ideálně vysokorychlostní) mezi Prahou a Moravou, protože při kolapsu nádraží Kolín bylo ochromeno spojení hlavního města s Vysočinou i veškerou Moravou (v omezené míře fungovala jen jednokolejná trať přes Hradec Králové). (PeŠT)



Mimořádné vlaky v Ústí praskaly ve švech.



Pražský ostrov Štvanice mizel pod vodou.

Jízdy smrti do Treblinky jako součást vyhlazovací mašinérie

Je 70 let hodně, nebo málo? Určitě ne dost dlouho, abychom zapomněli na nechalně proslulé vlaky, které za druhé světové války převážely židovské obyvatelstvo do vyhlazovacích táborů. Už za jízdy umírali lidé, kteří nevydrželi několikadenní útrapy v přeplněném prostoru bez vody. Například transporty Bt, Bu, Bv, Bw a Bx mezi 5. a 22. říjnem 1942 do polské Treblinky, zahrnovaly 8 tisíc lidí a měly jako odesílací stanici Theresienstadt.

Ty nekonečné roviny pokryté smíšenými a borovými lesy lze nalézt v Polsku na mnoha místech, nejen sto kilometrů severovýchodně od Varšavy. U řeky Bug zde leží stanice Górna, kde hlavní trať Varšava – Białystok kříží dráha Siedlce – Ostrołęka. V kilometru 58,123 (měřeno od Ostrołeki) se nacházela zastávka, u níž odbočovala slepá kolej, která i s rampou patřila objektu TII, kterému se ovšem říkalo jménem jak vystříženým z dětské říkanky – Treblinka. Během německé okupace Polska to byl nejvýkonnější vyhlazovací tábor nacistické mašinérie. Prostě to vana na smrt.

Pečlivě vybraní strojvedoucí

Se stavbou ohrazeného objektu na ploše 600 x 400 metrů se začalo na přelomu května a června 1942. Transporty se Židy přijížděly od 23. července téhož roku. „Vlak tvořený až šedesáti uzavřenými nákladními vagony zastavil nejdříve v železniční stanici Treblinka vzdálené přibližně 4 km od tábora. Tam byl rozdělen na tři stejné části, které byly postupně odtazeny do tábora. Na tomto úseku řídili lokomotivu k tomuto účelu vybraní strojvůdci německé národnosti Rudolf Emmerich a Willi Klinzmann,“ uvádí se ve studii o Treblince, kterou si můžete přečíst na stránkách holocaust.cz.

Stroj smrti, navzdory problémům s dopravou Deutsche Reichsbahn (DR) a technickým obtížím s usmrcováním a odstraňováním těl, rychle nabral na obrátkách. Do poloviny srpna 1942 přijíždělo do Treblinky 5 až 7 tisíc nedobrovolných cestujících denně, později dokonce i 12 tisíc denně. Během prvních pěti týdnů plného provozu vyhlazovacího lágru (mezi 23. červencem a 28. srpnem) sem bylo deportováno 310 tisíc vězňů. Odhady vycházejí především z dochovaných dražních dokumentů.

Ubytovací prostory nebyly třeba Cyklus od vyhnání vystrašených, polomrtvých lidí z vagonů až po jejich smrt trval pouhých 90 minut! Vystoupilo se



TEROR. Nacisté měli pro Židy jediné řešení: plynové komory.

u budovy zastávky, která byla „vzdobená“ nápisem a hodinami. Následovalo odebrání zbytku věcí, svlečení, nahnání do plynové komory, usmrcení a vynesení těl do



FOTO ARCHIV ČD (2x)

jam (původně pomocí úzkokolejky). Ve vyhlazovacích táborech nebyly potřeba kromě baráků pro stráž a technickou obsluhu žádné ubytovací prostory pro vězně. Cesta z dobytčáku měla jediný cíl – smrt. Denním průměrem zavražděných překonává Treblinka i nejvyšší počty v Osvětimi během vyhlazování maďarských Židů na jaře a v létě 1944.

Kvůli odvedení pozornosti a zkapacitnění železniční infrastruktury byla stanice Treblinka od 27. srpna 1942 uzavřena pro běžné osobní vlaky, které tu předtím stavěly. Později byla postavena ještě spojka ze směru Siedlce na hlavní varšavskou trať. (Dnes je někdejší trať 533b mimo provoz.) Naskýtá se v této souvislosti otázka, jakou vinu na holocaustu měly železniční správy. Věděli drážní zaměstnanci, čemu pomáhají? Tomuto problému se věnoval už Claude Lanzman v díle Šoa, ale i další autoři.

Zahlazování stop

A jak to s táborem v Treblince dopadlo? Po inspekční cestě nejvyšších pohlavárů říše bylo nařizováno postupné ukončení činnosti tábora a jeho demonstace tak, aby po něm nezbyly žádné stopy. Likvidaci prováděli samozřejmě vězňové, kteří brzy pochopili, že na konci jejich práce je čeká rovněž smrt. Po pečlivé přípravě se 2. srpna 1943 odhodlali k povstání. Necelé stovce vězňů se podařilo utéci, zbývajících sedm stovek bylo zavražděno. Do listopadu 1943 byl tábor zlikvidován, z plynových komor se staly chlévy pro dobytek, vlečka osiřela. Po válce se stalo místo cílem „zlato-kopů“, tedy hledačů všeho cenného. Dnes je Treblinka vyhlášena za páté místo a 800 tisíc zavražděných snad našlo posmrtný klid.

MARTIN NAVRÁTIL

Židé si smrt zaplatili

Účetní odbory DR si náklady na transporty nechávaly zaplatit. Na úhradu se používal i zabavený židovský majetek, zejména peníze na účtech. Například v hlášení DR na gestapo v Lodži jsou do posledního feniku (33 731,35 říšských marek) vyúčtovány náklady na 12 jízd – každá v průměru s tisícovkou vězňů – z května 1942. Za 147 tarifních kilometrů se počítalo 2,95 marek za osobu, což už byla částka po příznání „poloviční slevy“. Při zpáteční jízdě si DR účtovaly už „plně jízdné“, které činilo 5,60 marek za kilometr, ale už jen pro 13 osob ozbrojeného doprovodu.



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

INZERCE



Česká republika

Lednicko-valtický areál – spa hotel Miroslava ****

Lázeňská romance

Cena: 4 950 Kč/os./pobyt

3 noci s polopenzí, 1x klasická masáž částečná, 1x rašelinová koupel, 1x parařango-tepelná terapie, 1x reflexní masáž plosky nohy



Česká republika

Lázně Karlova Studánka – LD Libuše, Slezský dům, Opava

Dovolená speciál

1. 7.–31. 8. 2013

Cena: 10 740 Kč/os./pobyt

6 nocí s plnou penzí, 15 procedur dle doporučení lékaře, biochemický, hematologický screening, spirometrie, 2x konzultace u lékaře



Česká republika

Lipová-lázně – hotel Helios ***

Wellness týdenní balíček

Cena: 5 520 Kč/os./pobyt; dítě 9–14 let 4 130 Kč; 3–8 let 3 520 Kč

6 nocí s polopenzí, 6x 1hod. vstup do wellness 10.00–15.30 (vnitřní bazén, vířivka, odpočívárna, dětské brouzdaliště, Kneipův masážní chodník), 2x 90min. vstup do saunového světa, zapůjčení županu po celou dobu, 2x 90min. využití víceúčelového hřiště, 1x masáž klasická celková



Česká republika

Jeseníky, Priessnitzovy léčebné lázně, LD Priessnitz

Letní víkendový koktejl

28. 6.–30. 6. 2013

Cena: 2 774 Kč/os./pobyt

2 noci s polopenzí, 1x thajská masáž nohou, 1x čokoládová masáž nebo masáž spa senzací aroma, 1x hydromasážní vana, zdarma venkovní procedury v balneoparku (koupele, stříky, sprchy)



Itálie

Sicílie – kouzelný ostrov slunce

Vlakový pobytovo-poznávací zájezd, 29. 8.–11. 9. 2013/9. 9.–23. 9. 2013

9x (10x) ubytování, 4x místenka, 2x lehátko T4 včetně příplatku k jízdence FIP, služby vedoucího zájezdu. Navštívíme to nejzajímavější – po cestě tam i zpět Řím, nejvyšší evropskou sopku Etnu, krásně situované pobřežní letovisko Taormina, ostrov Vulcano se známými a vyhledávanými bahenními lázněmi, město Agrigento, městečko Cefalu a Palermo.

Cena: 8 990 Kč



Slovensko

Podhajská – bungalovy u penzionu Energy I

10. 6.–6. 10. 2013, nástup po–ne

Cena: 3 200 Kč/os./pobyt

6 nocí bez stravy, neomezený celodenní vstup do krytého termálního bazénu a letního venkovního bazénu areálu Energy I, možnost doplacení polopenze nebo snídaní/večeří



CHVÍLE ODPOČINKU. Účastníci turnaje si užívali nejenom sportovní atmosféry, ale i projíždějících vlaků. Ženy byly tentokrát jen v roli diváček.

FOTO AUTOR (2x)

Vlakové čety v kopačkách na fotbalovém turnaji v Bílině

Takový fotbalový turnaj může být nejenom milým vytržením z pracovního stereotypu, ale i vítanou příležitostí pro utužení přátelských vztahů. Vlakové čety Českých drah ze všech regionů republiky se již tradičně v květnu scházejí, aby nejenom poměřily své síly na hřišti, ale aby si i příjemně „provětraly hlavu“. Kopačky nazul také šéf vlakových čet Petr Baroch, o jehož pohár se vlastně hrálo.

Již šestý ročník tradičního fotbalového turnaje mužstev Vlakového doprovodu osobní dopravy se odehrál za deštivého počasí ve středu 22. května na fotbalovém stadionu FK Bílina na Mostecku v severních Čechách. Paralelně se o pohár ředitele VDOD utkalo čtrnáct mužstev – třináct bylo sestaveno z členů regionálních center vlakových doprovodů a jedno ze zaměstnanců vedení VDOD.

A zase vyhráli Královéhradečtí

„Sešli jsme se opravdu v hojném počtu. Letos nás přijelo celkem 160, z čehož mám upřímnou radost,“ říká ředitel VDOD Petr Baroch, který byl současně jedním z hráčů fotbalového klání v Ústeckém kraji. „Naše každoroční setkání jsou především ve znamení relaxu a řada z nás si chce trochu i něco dokázat při sportovním zápolení, protože se i mezi vlakovými posádkami najdou soutěživé typy. Při této akci jde o neformální setkání našich posádek z celé republiky a navíc se každý ročník koná v jiném kraji, takže

lidé poznávají postupně život i v jiných částech země,“ dodává ředitel Baroch.

Fotbalové klání se odehrálo ve dvou skupinách, vítězové a druzí v pořadí postoupili do semifinále. Ostatní družstva se utkala o jednotlivá umístění. Celkem se během středečního dopoledne odehrálo 56 zápasů, které se hrály paralelně na čtyřech hřištích. V souboji o první místo se utkala mužstva RCVD Hradec Králové a Praha. Úspěšnější byl Hradec Králové, který se stal celkovým vítězem turnaje. O třetí místo se následně utkalo pořadající RCVD Ústí nad Labem s Olomoucí. Úspěšnější byli ale domácí, kteří obsadili pěkně třetí místo. „Mužstvo královéhradeckého Regionálního centra vlakového doprovodu je vítězem už několika ročníků za sebou. Gratuluji tomuto týmu, že opět obhájil titul,“ komentoval výsledky turnaje Petr Baroch. Je však nutné dodat, že pořadí nebylo až tak důležité. Všichni přijeli především proto, aby podpořili společného ducha, zaspportovali si a pobavili se se svými kolegy z celé republiky.



Hrálo se s plným nasazením.

Hostitelem kolegů z vlakových doprovodů se stalo letos RCVD Ústí nad Labem pod vedením Václava Müllera. „Organizace turnaje bývá vždy velmi náročná záležitost, protože se musí pro desítky lidí zajistit ubytování, zabezpečit vlastní

hřiště, catering, rozhodčí z fotbalové asociace, aby zápasy měly punc profesionality, a další desítky drobností, které divák na první pohled nevidí. Za ústecké RCVD se ujal celé akce náš šikovný vlakvedoucí Josef Kováč z Chomutova, který si s pomocí Fotbalového klubu v Bílině na svá bedra naložil prakticky celou organizaci fotbalového klání,“ potvrzuje vedoucí ústeckého RCVD Müller.

Organizaci zajistil sportovní fanoušek

A jak se Josef Kováč vypořádá s organizací turnaje? „Chtěl jsem dokázat, že i obyčejný člověk jako já může jen pomocí mobilu a několika osobních jednání zabezpečit celé dvouhodinové setkání pro tak velké množství lidí. Jsem velký fanoušek do sportu, zvláště do fotbalu, takže mě organizování zase moc nezatežovalo. Osobně jsem jako mladík sám hrával fotbal, v mých šlepičích jdou i mí tři synové,“ vysvětluje nám svou motivaci chomutovský vlakvedoucí. Ještě dodává, že v dnešní době stoupají neustále nároky v pracovním procesu a navíc provozní zaměstnanci bývají každodenně vystaveni stresovým situacím.

„Mým cílem bylo připravit kolegům důstojné prostředí, a také aby se trochu uvolnili a vyčistili si hlavu. To se myslím docela podařilo,“ směje se pan vlakvedoucí. Jediným zadrhelem se snad stalo jen trochu deštivé počasí, které ale na dobré náladě nikomu neubralo. Na turnaj budou vlakvedoucí jistě dlouho vzpomínat při svých každodenních pracovních starostech.

MARTIN HARÁK

POŠTA

Děkuji průvodčímu za nález mobilu

Bylo by možné na stránkách vašeho časopisu poděkovat poctivému průvodčímu Českých drah? V noci 10. května byl zapomenut členem rodiny ve vlaku z Prahy do Úval drahý mobilní telefon. Průvodčí pan Kubánek po nález vyhledal v mobilu adresu „máma“, zavolaal, nález ohlásil a posléze předal. Zaslouží proto velké poděkování. Českým drahám pak přeji více takových pracovníků, kteří dělají čest své firmě. Žijeme v době, kdy takové chování není bohužel samozřejmostí. O to víc si jej vážíme. ARIANA LAJČÍKOVÁ

Stuttgart si tolik zloby a výsměchu nezasloužil

Mám jen pár slůvek k příspěvku Stanislava Hájka „Stuttgart zasouvá hlavní nádraží pod zem“ z Železničáře číslo 9/2013. Kolik zloby, zášti a výsměchu jsem našel v jeho článku! Proč? Co by při hlubší analýze našich problémů či našeho „dobrého plánování“ napsali asi Němci o nás? Zřejmě nic, oni totiž nemají zatrpklost na věčné časy v povaze. Něco o prostředí a povaze tohoto regionu vím – léta jsem žil v Leonbergu nedaleko Stuttgartu. Kdybych měl srovnávat tamní infrastrukturu s úsměvnou domácí improvizací, také bych mohl postoupit uzdu nižším pudům, ale asi jsem tam pochytal nějaký ten morální šelest. JOSEF STREJČ

Pišete odborné články ve srozumitelné formě



Chtěl bych vám na prvním místě poblahopřát k certifikátu TOP Rated v soutěži Zlatý středník. Čtrnáctideník má opravdu dobrou úroveň, vždy se na něj těším, jsou v něm odborné články psané ale velmi srozumitelnou formou i články, které zaujmou i laika, a mnoho informací pro fanfy železnice, mezi které se řadím i já. Máte nyní i daleko lepší papír. Během listování číslem 9 jsem se propracoval až na stranu 10 ke knize o zmizelé Praze. První díl této knihy již mám a je vynikající. Co se týče soutěžní otázky o provozu bývalého tunelu pod Vítkovem, mohu poznamenat, že stará trať byla uzavřena 1. září 2008. Výstavbu Nového spojení jsem mimochodem fotograficky dokumentoval. OTTO TREJBAL

Lokomotiva 475.111 se vrátila do provozu



Za obrovského zájmu veřejnosti vyjela o víkend 11. a 12. května po dvou letech oprav plzeňská muzejní parní lokomotiva 475.111. Při provozním ověřování odvezla plně obsazené vlaky do Stodu, Mirošova, Plas, Nepomuku a Stříbra. Kvůli obrovskému rozsahu montážních prací po provedené generální opravě kotle nebylo možné na lokomotivu včas dodat kouřové plechy. Majitelé lokomotivy, členové spolku Iron Monument Club Plzeň, proto přikročili k nevhodnému řešení. Lokomotiva vyjela na první akci bez „uší“, tedy v podobě, jakou měl vyrobený stroj 475.105. Proto spolek svoji stojedenáctku takto dočasně přečísloval. Aby nedošlo k nedopatření, byla současně na stanovišti strojvedoucího opatřena platným předpisovým počítačovým označením CZ-CD 90 54 3998 016-0. Skutečný stroj 475.105 zrušilo Lokomotivní depo Plzeň v květnu 1973.

MIROSLAV PETR
Dopisy jsou redakčně upraveny a kráceny.

KŘÍŽOVKA

M. de Cervantes Saavedra (1547–1616) – španělský básník a spisovatel: KDO NEROZPOZNÁ ŠTĚSTÍ, KDYŽ PŘIJDE, ... (dokončení v tajence).

POMŮCKA: DIN, KANK, MYP	RUDNÁ ZILÁ (ZASTAR.)	POHÁDKOVÁ POSTAVA	TÝKAJÍCÍ SE POTÁPĚČSKÉHO ZVONU	ČÍSLOVKA	ZAPORNÁ STRÁNKA	HLAVNÍ MĚSTO LIBYE	MEZINÁR. KÓD MONAKA	BIBLICKÝ PRAOČEK	ZEMINA	NEVYDÁVAT ZVUK ZAB	JIHO-EVROPAN	NASYCEN	DRUH KUŽELOSEČKY	RÝŽOVÁ PÁLENKA	HARMONIE	JMÉNO PĚVKYNE DESTINNOVÉ	OZNAČENÍ MEZINÁR. AUTOMOB. DOPRAVY	SYMETRÁLY
PLOD PALMY					TEMNOTA			ZÁNĚTLIVÝ VYMĚSEK					DÁMSKÝ PĚŠÁK					
OSVĚDČENÍ					POKOLENÍ			POHYBY VZDUCHEM DÁVATI DO RÁDY					DUMASŮV MUŠKETÝR					
ZAČÁTEK TAJENKY													RADIOLOKATORY					
KRAJSKÝ SYMFONICKÝ ORCHESTR (ZKR.)			UZLÍČEK VTKANINĚ			SIBÍRSKÁ KOČKA		NÁTĚR						PŘÍBUZNÁ (FAMIL.)	VNÍMÁNÍ	SLEZSKÁ REKA	MADRIDSKÝ FOTBALOVÝ KLUB	
	SLOVENSKÝ SOUHLAS				KOPNUTÍ			DÁVKA STÁTU		SPZ MĚLNÍKA				BYTOST				
	PAPOUŠEK				PLOŠNÉ MÍRY			NATOM MÍSTĚ		RÍMSKÝ 551				FOTOGRA. ZNAČKA				
KLADNÁ ELEKTRODA						HUBOVATI			KONEC TAJENKY									
POLEŠÍ						ZPŮSOB BARVENÍ TKANIN												PÍSMENO
TRNOVNÍKY						OSAMOCENÍ												ODHAD VÝSLEDKU
																		ZIVŮČÍCH (Z.LAT.)

