



FOTO MARTIN NAVRÁTIL

Pendolino na jihu Čech oslavilo 110 let dráhy do Bechyně

Deset let od stého výročí oslav Křižíkovy Bechyňky uplynulo jako voda. V sobotu 22. června si proto davy lidí mezi Táborem a Bechyní nenechaly ujít bohatý program, který provázal 110. výročí zahájení provozu na první elektrifikované dráze v Rakousko-Uhersku. Tahákem akce byla jízda Pendolinem. Jednotka řady 680 se poprvé s cestujícími podívala do jižních Čech.

Žádný spoj InterCity František Křižík v knižním jízdním řádu nenajdete. A přece ho v jižních Čechách čtvrtou červnovou sobotu nadšeně vítaly zvědavé davy. Jednalo se totiž o zvláštní vlak, který České dráhy vypravily v příležitosti 110. výročí tratě Tábor – Bechyně, která v drážní historii naší země zaujímá výsadní postavení. Právě zde se totiž poprvé použil elektrický provoz, a to díky vynikajícímu českému vynálezci a podnikateli Františku Křižíkovi.

Premiérová jízda Pendolinem

Pendolino si při cestě z Prahy do Českých Budějovic vyzkoušelo jak jízdu standardními rychlostmi na původní trati, tak plnou rychlost 160 km/h na již dokončeném úseku koridoru z Tábora do Doubí. Prakticky všechna místa ve druhé třídě byla již při odjezdu obsazena, což dokazovalo velký zájem veřejnosti o tento unikátní zážitek. Vždyť běžný cestující se

mohl s Pendolinem svézt po trati 220 úplně poprvé. Ve spoji IC František Křižík přitom platil běžný tarif ČD s povinnou místenkou. Kdo si během cesty potřeboval zlepšit náladu, mohl zajít do baru. Mimochodem, během pobytu v Táboře byl o barový vůz mimořádný zájem.

Stojí za zmínku, že kvůli závadě zabezpečovacího zařízení v Grygově nakonec vyjela z Odstavného nádraží jím jiná jednotka Pendolina, než se plánovalo. Zaměstnanci DKV Praha si zaslouží poděkování, že výměnu zvládli včas, takže zvláštní vlak ani neměl zpoždění.

Elektrická Elinka v plné kráse

Hlavní program oslav se konal přirozeně v Táboře. Podívat se přišli také jihočeský hejtmán Jiří Zimola a starosta města Jiří Fišer. Po přivítání hostů se na jevišti před výpravní budovou odehrála historická scénka setkání purkmistra a místodržícího v době příjezdu prvního



vlaku. A vzápětí vypukl program, který připomínal klasický hudební festival. Zahrály či zazpívaly dudácké kapely Duha, Hlahol aneb Spojené zpěvy tábořské, skupina Swing Trio Avalon, Švejkband – ten dokonce zatančil znovu vpodvečer během unikátního představení při zastavení speciálního vlaku na bechyňském „duhovém“ mostě.

Součástí programu byla i výstava lokomotiv, mezi nimiž se vyjímal historický elektrický vůz v červené barvě s laskavou přezdívkou Elinka. Ten byl ovšem nejenom ke koukání, ale i k projíždění. Bechyňka vůbec znovu ožila elektrickými vozidly. Polední a odpolední protokolární vlak odvezla originální Elinka s označením M 400.001 Národního technického muzea se dvěma čtyřnápravovými vozy. Plno bylo i v soupravě Bobínky (E 422.001) s vozy Btee289. Příznivce elektrické trakce potěšil i jednodenní návrat Žehličky (rovněž čísla 001).

Nostalgické ohlédnutí

„Dráha z Tábora do Bechyně pro mě znamená velkou nostalgii,“ řekl nám během oslav tábořský starosta Jiří Fišer, který se označil za fanouška železnice. „Když se řekne Bechyňka, tak mě přitom napadají scény ze starých českých filmů, Vlasta Burian v Přednostovi stanice, ale taky úryvky z některých cimrmanovských her,“ dodal starosta, který vlak používá často, například o víkendech během svých výletů na kole. Pochválil také České dráhy za to, že regionální spoje jsou již dnes většinou na dobré úrovni a dají se už srovnávat s Rakouskem, kde je však podpora státu železnici přece jen o nějakou tu korunu, resp. euro vyšší. O historii Bechyňky si můžete přečíst více na straně 10.

MARTIN NAVRÁTIL



Další fotografie najdete na stránkách zeleznicar.cd.cz.

Podepsali jsme smlouvy s dalšími stipendisty ze škol

Na podzim začne už pátý ročník Stipendijního programu ČEDÉS. Proto byl nejvyšší čas uzavřít smlouvy s dalšími žáky, kteří prošli přijímacím řízením na jaře. Slavnostní akt proběhl 26. června na Generálním ředitelství ČD, kde dvacet nových stipendistů přivítali výkonný ředitel pro personální záležitosti Pavel Švagr, vedoucí oddělení rozvoje lidských zdrojů Blanka Havelková a garantka programu ČEDÉS Věra Nadějová.

Výkonný ředitel Pavel Švagr hovořil o aktuální situaci na trhu práce v ČR a o krátkém rozpočtu na oblast rozvoje lidských zdrojů. „Když budete dobře studovat, zvládnete udělat maturitu v řádném termínu a splníte zdravotní předpoklady, máte u společnosti České dráhy garantováno pracovní místo a šanci se brzy dostat na pozici strojvedoucího, což je poměrně prestižní profese,“ řekl mimo jiné Pavel Švagr. → Pokračování na straně 3

RegioSharky obsluhují Domažlice město

Od 1. července zajišťují osobní vlaky Českých drah od Plzně až do zastávky Domažlice město. Ze stejného místa se pak do Plzně vracejí. Cestujícím, kteří se chtějí dostat z centra Domažlic do krajského hlavního města či naopak, tak odpadlo přestupování. Prodloužení trasy tří párů vlaků denně umožnila rekonstrukce zastávky Domažlice město, kterou provedla Správa železniční dopravní cesty. Zmodernizovaná zastávka dostala nový zabezpečovací systém a vyvýšené nástupiště.



Otevření zrekonstruované zastávky proběhlo 5. června. FOTO JAROMÍR PUTA

Další výhodou pro obyvatele a návštěvníky Domažlic je, že České dráhy zde nasazují na osobní spoje nové, moderní vozy LINK II (RegioSharky) od polského výrobce PESA. Cena nového motorového vozu činí asi 64 milionů korun, přičemž v průměru 35 procent hradí Evropská unie v rámci Regionálního operačního programu Jihozápad. V Plzeňském kraji jezdí devět RegioSharků, z toho je sedm pořízených s evropskou dotací a dva jen z vlastních zdrojů Českých drah.

MARTIN NAVRÁTIL

Olomoucké ulice ožily dusotem běžců

Podpořili jsme tradiční běžecké závody, do kterých se osobně zapojili i zaměstnanci dráhy.

STRANA 2

Orchestrion se vrátil k původnímu nátěru

Ve Veselí nad Moravou opravili prototypový vůz řady 810, aby připomínal stav z roku 1974.

STRANA 4

Vlakvedoucí, který láme předsudky

Josef Kováč z Chomutova nesnáší, když si lidé dělají úsudek podle barvy pleti.

STRANA 11

Vzhled československých lokomotiv budí uznání

Malá země uprostřed Evropy často dokázala udávat směr v průmyslovém designu.

VNITŘNÍ DVOUSTRANA 6–7



NABÍZÍME

Víkendové vlaky
do Ležnice se slevou

V pátek 28. června byl slavnostně zahájen provoz v úseku Ležnice – Krásný Jez na trati Loket – Krásný Jez na Karlovarsku. Zastávka Ležnice nese nově název Horní Slavkov-Kounice. České dráhy zde cestujícím nyní nabízejí víkendové osobní vlaky po dobu letních prázdnin. Na trati byla obnovena i nákladní železniční doprava. „Věříme, že zprovoznění úseku ocení obyvatelé Horního Slavkova a okolí i turisté. Karlovarský kraj objednává tři páry osobních vlaků. První spoj vyjel ve státní svátek v pátek 5. července v 9.55,“ uvedl Petr Navrátil, náměstek hejtmána Karlovarského kraje. „Vlaky jedou vždy v sobotu a v neděli do konce letních prázdnin, to znamená, že naposledy to bude v neděli 1. září,“ upřesnil Vladimír Omelka, ředitel Krajského centra osobní dopravy Českých drah v Karlových Varech.

V úseku Karlovy Vary – Ležnice se přiznává všem cestujícím pro jednosměrně a zpáteční jízdenky zákaznické jízdné IN 25% bez prokazování nároku (neplatí pro samostatné jízdy Karlovy Vary dolní nádraží – Karlovy Vary). Tato nabídka platí pouze při odbavení ve vlacích ČD na této trati a u pokladních přepážek ČD ve stanicích Karlovy Vary a Karlovy Vary dolní nádraží.

Prázdninová bomba:
jízdné pro děti zdarma

Kupte si v létě In Kartu a vaše děti s vámi budou cestovat až tři měsíce zdarma. Takto lze ve zkratce prezentovat již třetí letní nabídku Českých drah pro cestující. Po zavedení místenek za nula korun do Pendolin a Jízdenec na léto přichází národní železniční doprava s dalším bonusem na prázdninové měsíce. Zákazníci, kteří si v době od 1. července do 31. srpna 2013 koupí u pokladny nebo v eShopu Českých drah In Kartu s libovolnou aplikací, mohou do konce září cestovat až se dvěma dětmi do 15 let a nemusí jim kupovat jízdenku.

Nabídka platí pouze pro druhou vozovou třídu. „Každý dnes přemýšlí, kde ušetřit, a letní cestování po České republice je stále častěji alternativou zahraniční dovolené. Jako síťový dopravce navíc dokážeme celou rodinu přepravit téměř kamkoli,“ komentuje nabídku Jiří Jeřeta, šéf dálkové dopravy ČD. Nárok na bezplatné cestování dětí se prokáže oprávněním k přepravě na samostatném místě v případě nákupu u pokladny, anebo tzv. předběžnou In Kartou, jejíž součástí bude i oprávnění k přepravě při nákupu v eShopu. Spolucestujícím dětem od 10 let stačí jakýkoli průkaz s fotografií, kterým lze prokázat věk, například pas, předplatní jízdenka na MHD a podobně. Za 50 korun lze takový průkaz vydat i přímo u pokladních ČD. (tis)



PŘED STARTEM. Půlmaraton absolvovali v olomouckých ulicích také zaměstnanci Českých drah, včetně výkonného ředitele pro ekonomiku Petra Vohralíka, který si při fotografování nasadil kšiltovku. FOTO AUTOR (2x)

Běhy v Olomouci oslovily všechny generace

Celé rodiny s dětmi, včetně těch v kočárku, babičky i dědečkové – ti všichni si přišli zaběhat na nesoutěžní akci s názvem České dráhy Rodinný běh, která se letos konala již poosmé. Hostitelem byla hanácká metropole Olomouc, která pořádala v rámci tohoto běhu i takzvaný půlmaraton pro všechny běžce starší 18 let. Ulicemi tohoto starobylého města běželi i zaměstnanci ČD včetně manažerů.

Rodinný běh je již delší dobu pevnou součástí programu RunCzech. Kapacita startovních čísel bývá vyčerpána mnoho dní před startem. Ani Olomouc, kde společně běželo přes 1 500 malých i velkých běžců, nebyla výjimkou. Na všechny čekala neopakovatelná atmosféra doopravdivých závodů a pro všechny účastníky byly připraveny v cíli medaile za jejich snahu.

Kdo měl In Kartu, čerpal výhody

„České dráhy jsou hlavním partnerem rodinného běhu. V Olomouci se běžel tříkilometrový okruh, který jsem krátce po páté odpolední odstartovala na historickém Horním náměstí společně s hejtmánem Olomouckého kraje Jiřím Rozbořilem,“ říká ředitelka Krajského centra osobní dopravy Olomouc Hana Motyková. Hejtmán i ředitelka Motyková předali medaile všem účastníkům Rodinného běhu, kteří si přišli protáhnout svá těla a zdárně doběhli do cíle. „Uvítala jsem skvělou atmosféru a všichni si běh náležitě užili. Rozzářená očička a úsměv na tvářích zejména těch nejmenších hovořily za vše,“ sděluje své dojmy Hana Motyková.

Doplňuje, že účastníci, kteří jsou držitelé In Karet ČD, měli možnost získat padesátiprocentní slevu na startovném. „Ti, kteří se rozhodli přijet vlakem, mohli využít k přepravě skupinové víkendové jízdenky. Na Horním náměstí a v maratonském Expu na výstavišti Flora jsme měli stánek, kde naši zkušení zaměstnanci poskytovali nejen informace o vlakových spoích a našich nabídkách, ale pro všechny jsme měli k dispozici například balonky, různé sladkosti nebo produktové letáky.“



PŘIPRAVIT, POZOR, TEĎ! Jeden ze závodů oficiálně odstartovali ředitelka KCOD Hana Motyková a hejtmán Olomouckého kraje Jiří Rozbořil.

Mattoni 1/2Maraton byl
obsazen dva měsíce dopředu

Olomoucký půlmaraton, kde je naopak sponzorem firma Mattoni, byl otevřen všem běžcům starším 18 let a kapacita 3 500 startovních čísel byla naplněna více než dva měsíce před závodem. Klasifikace probíhala zvlášť u mužů a zvlášť

Na startu jsem měla smíšené pocity. Jednak to byl pocit euforie, kdy člověk čeká, až zazní výstřel a rozběhne se, ale i pocit strachu, jak to zvládnou.

u žen, pro běh byly vypsané i veteránské kategorie. Hlavní závod, který je největším běžeckým závodem na Moravě, startoval olomoucký primátor Martin Novotný. Elitní startovní listina byla složená z běžců z jedenácti zemí. Boj o přední příčky sváděli hlavně běžci z Keni a Etiopie a na startovní listině figurovali závodníci z Velké Británie, Japonska, Ukrajiny nebo Rumunska. Na start Mattoni 1/2Maratonu v Olomouci se postavili i známý kardiolog Jan Pirk nebo bývalý ministr dopravy Jaromír Šlach.

Železničáři v běžeckých dresech

Je potěšitelné, že se půlmaratonu zúčastnily více než čtyři desítky lidí od železnice. V Olomouci tak například nechyběli výkonný ředitel pro ekonomiku Petr Vohralík, šéf olomouckého RCVD Radek Steiger a řada dalších borců a borkyň jak ze společnosti ČD a ČD Cargo, tak SŽDC. „Absolvovat vytrvalostní závody jsem začal zhruba před čtyřmi lety. A když už člověk trénuje, chce to i zužitkovat, porovnat se a změřit si čas. Půlmaraton jsem si zaběhl už podruhé. Každý závod má svou jedinečnou a specifickou atmosféru, tady se navíc běží v pro mě známém městě a mezi diváky, se kterými se mohu osobně znát. Kromě toho je tu i perfektní atmosféra, obyvatelé Olomouce tímto závodem opravdu žijí,“ říká Radek Steiger.

Úžasná atmosféra v ulicích

Steiger doplnil ředitel Centra interních služeb ČD z Ústí nad Labem Jiří Zachař. „V Olomouci jsem běžel potřetí a rád se sem budu vždy vracet, protože atmosféra je zde úžasná. Konkrétně šlo o můj jubilejní dvacátý půlmaraton. Běh letním městem mně přináší radost z pohybu a poznávání místních památek. Když se poohlédnu i do jiných ročních období, tak každé je svým způsobem jedinečné a originální. Někomu vyhovuje závodit na jaře, jinému v zimě. Já osobně preferuji nejvíce jarní a podzimní dny, kdy není organismus vystaven tak velkým teplotním šokům. Městské běhy mají svoji jedinečnost v precizní organizaci a mohutné divácké kulise, což tato akce splňuje na jedničku. Potkám se zde se spoustou známých, kteří se účastní jako závodníci nebo diváci.“

V běžeckém dresu jsme před půlmaratonem zastihli i vedoucí oddělení produktů a kvality GR Jitku Kocyanovou. „Byl to můj první závod v běhu na tak dlouhou trať. Na startu jsem měla smíšené pocity. Jednak to byl pocit euforie, kdy člověk čeká, až zazní výstřel a rozběhne se, ale i pocit strachu, jak to zvládnou. Atmosféra na trati ale byla úžasná, přišla mě povzbudit kamarádka se svými dvojčátky a kolegyně z práce a to mně dodávalo hodně sil do každého dalšího kilometru. Závod jsem si nakonec skvěle užila. Ten pocit, když jsem proběhla cílem, je nepopsatelný,“ dodává nadšená Jitka Kocyanová.

MARTIN HARÁK



Další fotografie najdete na stránkách zeleznicar.cd.cz.

INZERCE

UniControls

Řídící systémy pro dopravu a průmysl

TLR-2

abyste věděli vše o Vašich vozech on-line

www.unicontrols.cz

Zlepšujeme komunikaci se zákazníkem

Již po několikáté vás v časopise Železničář informujeme o aktivitách projektu „Rozvoj dovedností zaměstnanců provozu Českých drah“. Projekt začal v červnu 2012 a zaměřuje se na podporu klíčových dovedností zaměstnanců provozních pracovišť. Je realizován v rámci Operačního programu Praha – Adaptabilita, Prioritní osa 1 – Podpora rozvoje znalostní ekonomiky a využívá spolufinancování z Evropského sociálního fondu a rozpočtu hl. m. Prahy.

Při tréninku jsme zkoušeli různé techniky a metody

Zaměstnanci provozu, kteří se projektu účastní, již absolvovali kurzy zaměřené na rozvoj IT dovedností, brain joggingu a kurzy s názvem Praha – centrum dění. Další modul probíhal v dubnu a v květnu letošního roku, a to kurz Komunikační dovednosti a efektivní komunikace se zákazníkem. Účastníci se na dvoudenní



Celkem sedmi kurzů se na jaře zúčastnilo 93 zaměstnanců ČD. FOTO AUTORKA



Evropský sociální fond
Praha & EU: Investujeme do vaší budoucnosti

ním školení seznamovali s komunikačními nástroji, technikami a zásadami a osvojovali si základy efektivní profesní komunikace. Formou modelových situací z praxe se učili pracovat se zpětnou vazbou, s možnou kritikou (jejím přijímáním i vyjádřením) a se šumy – bariérami v komunikaci.

Nechyběly ani ukázky neverbální komunikace, formy rozlišení jednotlivých druhů chování (agresivní, pasivní, manipulativní, asertivní) a nácvik vhodných reakcí na ně, kladení důrazu na aktivní naslouchání (včetně výkladu je-

ho výhod) a možnosti překonávání komunikačních bariér. Neméně důležitou součástí kurzu byl také trénink komunikace s problémovými jedinci a komunikace a jednání se zdravotně znevýhodněnými osobami.

Důraz na práci ve skupině

Kurzy byly vedeny zkušenými lektory, kteří kladli důraz na aktivní zapojení účastníků do vzdělávání především formou práce ve skupině, řešením modelových situací a formou nácviku praktických dovedností. Celkem proběhlo sedm kurzů, kterých se zúčastnilo 93 zaměstnanců Českých drah. Kurzy a koordinaci projektu zajišťovalo oddělení rozvoje lidských zdrojů. Projekt má za sebou první rok úspěšné realizace. Do konce projektu, tedy do ledna 2014, se zaměstnanci ještě mimo jiné naučí, jak zvládat krizové situace, kterým bude věnován další kurz. KATEŘINA VTÍPOVÁ

Bývalý sovětský trh je pro nás velký byznys i výzva

Mezi nejvýznamnější domácí firmy v železničním průmyslu jistě patří i CZ LOKO. Její hlavní provoz se nachází v České Třebové, další aktivity probíhají v Jihlavě nebo Nymburce, kde najdeme její konstrukční kanceláře. Zatímco v polovině 90. let činil roční obrat firmy řádově několik desítek milionů korun, dnes už je to více než dvě miliardy. Kvůli ekonomické recesi ve střední Evropě se firma stále více orientuje na východní trhy.

Díky modernizaci motorových lokomotiv Čmelák se česká firma CZ LOKO prosadila na trzích bývalého Sovětského svazu. Od amerického strategického partnera získala finance i technologii pro další rozvoj. V Česku si udělala dobré jméno mimo jiné modernizací Brejlovců pro České dráhy a ČD Cargo. Budoucnost firmy ale leží podle generálního ředitele a předsedy představenstva Josefa Barty především v expanzi na ruský trh, kde je nejvíce příležitostí i zakázek. V Česku prý zákazníci „dupli na brzdu“, a to pošťárně.

Kdy vlastně vznikla myšlenka, že si založíte společnost na výrobu a opravy vozidel?

V roce 1995 jsme začali s opravami lokomotiv na zelené louce v pronájmu od Českých drah v Jihlavě a Nymburce. O čtyři roky později jsme koupili tehdejší Železniční opravy a strojírný v České Třebové. Zoska byla tehdy obrovsky zadlužená a stála prakticky před bankrotem. Významným milníkem se stal ale rok 2004, kdy do naší firmy majetkově vstoupilo jako strategický partner české zastoupení americké firmy Caterpillar. Navíc jsme o další dva roky později od Českých drah odkoupili část lokomotivního depa v Jihlavě. Postupně jsme se dostali od oprav i k modernizacím a také výrobě nových vozidel. Základní kádr naší konstrukční kanceláře utvořili zkušební konstruktéři z bývalého podniku ČKD Lokomotivka, kterým jsme mohli nabídnout slušnou a dobře placenou práci. V technickém úseku nyní pracuje okolo 140 projektantů, konstruktérů, techniků a technologů, kteří vytvářejí nejen projekty pro Českou republiku, ale především pro zahraniční trh.

Na kterých zahraničních trzích aktuálně nejvíc podnikáte?

Laiky to možná překvapí, odborníky na dopravu nikoli. Jsou to země bývalého Sovětského svazu. Vyšli jsme z jednoduchých počtů. Do těchto zemí vyvezla bývalá firma ČKD Lokomotivka přes sedm a půl tisíce motorových lokomotiv řady ČME-3, lidově zvaných Čmeláci. A právě tyto lokomotivy jsou dnes už nazrálé na zásadní modernizace, což je pro nás jak výzva, tak pochopitelně velký potenciální byznys.

Ve které zemi bývalého Sovětského svazu jste se uchytili nejdříve?

V Litvě, kde jsme modernizovali prvního Čmeláka pro potřeby Litevské státní železnice. Modernizace byla úspěšná, a tak na ni navázaly dodávky nových lokomotiv s našimi partnery na východě. V tomto segmentu spolupracujeme se strategickým ruským partnerem Transmašholding, což je opravdu gigant i na ruské poměry. Jen pro zajímavost – tento holding zaměstnává 80 tisíc lidí a v evropském prostoru nemá co do velikosti



FOTO AUTOR

konkurenta. A navíc provádí až 80 procent oprav a výroby nových vozidel pro strategického partnera, kterým jsou Ruské státní železnice.

Se kterými lokomotivami vstupujete na postsovětský trh?

Jednoznačně s posunovacími motorovými lokomotivami. Certifikovali jsme již stroj typu TMX, který nyní dodáváme jak do Litvy, tak i Estonska a v poslední době i do Ruské federace. Předpokládám, že budeme úspěšní i v dalších zemích bývalého SSSR. Letos navíc představíme nové stroje TM 33 a TM 35. Konkrétně řada TM 35 je hybridní lokomotiva s kapacitorem, který pomáhá lokomotivě při rozjezdu a šetří se tím hlavně životní prostředí. Navíc připravujeme plně asynchronní lokomotivu na širokém rozchodu typu LTX, jenž konstrukčně vychází z české řady 744, kterou jsme

loni vystavili na berlínském dopravním veletrhu InnoTrans.

Rusko vkládá velké peníze do modernizace svého vozidlového parku. Máte šanci toho využít?

Jen letos do postsovětských zemí vyvezeme 48 lokomotiv a na příští rok máme v plánu překročit padesátku. Myslím si, že jde o velmi slušný počet. I velké světové firmy by prodej v takovém počtu ocenily. A navíc stále máme šanci, že tyto počty budeme navyšovat. Loni na podzim jsme podepsali kontrakt na dvacet nových plně asynchronních lokomotiv, které budou směřovat do Běloruska. Lokomotivy se u nás kompletně vyrobí, a to včetně hlavního rámu. Jednotlivé celky dopravíme přímo na místo, kde se smontují dohromady pod supervizi našich techniků, takže je zajištěn i podíl tamní místní práce.

A jak jste na tom s obratem a ziskem?

Začínali jsem s ročním obratem pár desítek milionů korun, v loňském roce to už bylo okolo 2,2 miliardy! Tyto peníze získáváme především na východních trzích, v tuzemsku bohužel výrazně méně. Počet výrobků nebo oprav se v poslední době ustálil zhruba na šedesáti procentech pro zahraničí, zbytek je určen pro Českou republiku. Obecně se dá říci, že situace na domácím trhu není růžová. Česká ekonomika je v útlumu, což se pochopitelně odrazilo ve výrobě i spotřebě. Naše firma, a to i přes úspěchy v zahraničí, se nachází ve složitější situaci než před dvěma, třemi lety. Musíme se proto podívat na fungování celé firmy a začít hledat rezervy. Chci ale zdůraznit, že u nás vždy budou mít své místo pracovníci, spolehliví a flexibilní zaměstnanci, kteří se třeba nebojí vyjít dít do zahraničí, které se pro nás stává čím dál silnějším odbytištěm.

JOSEF BARTA

Po absolvování středního odborného učiliště elektrotechnického odešel v roce 1979 pracovat k ČSD do Lokomotivního depa Praha-Vršovice – zprvu jako manipulační dělník, později mistr na správkárně. V roce 1983 začal studovat ČVUT, o dva roky později odešel na Správu Severozápadní dráhy do technické funkce. Roku 1993 přešel na nově vzniklé Generální ředitelství Českých drah, konkrétně na Odbor lokomotivního hospodářství. O dva roky později se podílel na založení holdingu ČMKMS, později přejmenovaného na společnost CZ LOKO. Od roku 2004 zastává funkci generálního ředitele a předsedy představenstva CZ LOKO.

Na domácím trhu se vaše firma etablovala hlavně v oblasti motorových vozidel pro České dráhy...

Nejvýznamnější zakázkou pro České dráhy a ČD Cargo se stala remotorizace a následná modernizace motorových lokomotiv řady 750 a 753, takzvaných Brejlovců, na nové řady 750.7 a 753.7. Stroje dostaly nejen nové motory Caterpillar, ale také zcela nová sofistikovaná stanoviště pro strojvedoucí, takže lze jednoznačně říci, že nad hlavním rámem vznikla úplně nová lokomotiva. Podobně jsme modernizovali čtyřicet Brejlovců i pro různé italské nákladní dopravce. Tyto velké zakázky naši firmu posunuly o několik úrovní výše, protože jsme se museli naučit řadu nových věcí a navíc získali reference pro případné další obchody. Všude na světě se přihlíží k tomu, jak hodně a jak kvalitně vyrábíte pro národní železničního dopravce. **MARTIN HARÁK**

KRÁTCE

Zahraniční běžci využili spoj SuperCity



Na Olomoucký 1/2Maraton, který se běžel 22. června, se někteří zahraniční závodníci vydali Pendolinem. Mezi největší favority sportovního klání, kteří 20. června odpoledne cestu na palubě nejrychlejšího železničního spojení mezi Prahou a hanáckou metropolí využili ke spánku a relaxaci, patřil keňský závodník John Kirotoich (druhý zleva). V závodě obsadil krásné druhé místo s časem 01:02:22.

V Krnově zmodernizují 26 rychlíkových vozů

České dráhy uzavřely s Krnovskými opravami a strojírnami kontrakt na modernizaci 26 rychlíkových vozů 2. třídy řady Bdt. Smlouva v hodnotě 182 milionů korun bez DPH bude realizována do podzimu 2014. Předpokládá se, že modernizované vozy budou zařazeny do souprav rychlíků na linkách R13 Brno – Břeclav – Otrokovice – Přerov – Olomouc a R23 Kolín – Mělník – Ústí nad Labem. Součástí modernizace bude dosazení nových polstrovaných pevných sedáků a podlah. Na jedné straně vozu u nástupních dveří se také rozšíří prostory pro přepravu kočárků, jízdních kol a dalších objemných zavazadel. Nové předsvuné dveře budou ovládané tlačítky. Dojde také k úpravě podvozků, které nově umožní provoz rychlostí až 140 km/h, a k dosazení centrálního zdroje energie.

Letní výluka v Brně potrvá téměř měsíc



Připomínáme, že od 13. července do 11. srpna probíhá náročná výluka v Brně. V této době je zcela vyloučena doprava mezi brněnským hlavním nádražím a stanicí Brno-Židenice. Vlak EuroCity a expresní spoje jezdí mimořádně přes stanici Brno dolní nádraží. Rychlíky do Prahy začínají a končí ve stanici Brno-Královo Pole nebo na nádraží Brno-Slatina. Osobní vlaky směrem Blansko jezdí ze stanice Brno-Židenice, od Tišnova objíždějí hlavní nádraží po následném průtahu do Modřic. Sledujte prosím webové stránky www.cd.cz kvůli podrobnostem. O výluka jsme již psali v čísle 8/2013.

Škodovka pojmenovala lokomotivy Zátopek



Elektrická lokomotiva 109E společnosti Škoda Transportation byla ve čtvrtek 27. června pokřtěna po nejslavnějším českém běžci Emilu Zátopkovi. Malá slavnost pro novináře proběhla na prvním nástupišti pražského hlavního nádraží. Role kmotry se ujala Dana Zátopková. Lokomotiva, kterou ČD označuje jako řadu 380, již získala certifikát TSI High Speed RST v Německu a typové schválení od českého Drážního úřadu. Pojmenování, které se vztahuje ke všem lokomotivám 109E, je pouze neoficiální a podle tiskového mluvčího Škodovky ho České dráhy jako odběratel nemusí používat. **(mm, PeŠT, hop)**

Podepsali jsme smlouvy s dalšími stipendisty

→ Pokračování ze strany 1

Jistota pracovního místa láká

Stipendijní program ČeDés běží již od školního roku 2009/2010. Tento projekt si klade za cíl přivést do firmy nové zaměstnance na pracovní pozice strojvedoucích. Podpisem stipendijní smlouvy se noví žáci zavázali nastoupit po řádném ukončení středoškolského studia na České dráhy a pracovně zde působit minimálně po dobu pěti let. Firma jim zajistí jisté pracovní místo odpovídající jejich kvalifikaci.

Stipendijní program je prioritně nabízen žákům 9. ročníku základních škol. Kromě nich se mohou do stipendijního programu přihlásit také žáci 1., 2. a 3. ročníku, kteří již vybraný maturitní obor studují na jedné z partnerských středních škol. O Stipendijní program ČeDés je každoročně velký zájem, a proto panovala při výběrovém řízení



Věra Nadějová rozdává žákům stipendijní smlouvy. **FOTO AUTOR (2x)**

obrovská konkurence. Přihlášku si podalo více než sto uchazečů, ale přísným dvoukolovým výběrovým řízením úspěšně prošla jen dvacítká z nich.

Žák, který podepsal smlouvu o stipendiu, získá v průběhu studia na střední škole pravidelný měsíční finanční pří-



Vybranou dvacítku nových žáků přišli osobně podpořit jejich rodiče.

spěvek ve výši 1 500 korun, jízdné vlakem po České republice zdarma, příspěvek na ubytování v domově mládeže do výše 1 200 korun za měsíc a jednou ročně příspěvek na studijní pomůcky ve výši 1 000 korun. Na druhou stranu České dráhy od stipendistů očekávají kromě

dobrého zdravotního stavu výborné studijní výsledky na střední škole, úspěšné absolvování zvoleného maturitního oboru, schopnost pracovat v týmu a dále samostatnost, spolehlivost a v neposlední řadě odpovědnost.

Problémy se mají řešit hned

Zde je namístě opět varování, že stipendistům nebudou tolerována jakákoli neplnění podmínek programu. A jak zástupci Odboru personálního připomenuli, vedle špičkových žáků se objevili i ti, u nichž během studií začaly problémy. „Neváhejte a přijďte nám o případných těžkostech říci včas, aby šly řešit. Stejně se vše dozvíme, ale to už může být pozdě,“ padlo během setkání při podepisování smluv. Dlužno uvést, že uzavřením stipendijní smlouvy se středoškoláci nijak nezabavují možnosti studovat dál na vysoké škole.

MARTIN NAVRÁTIL

KAM JET

Z Břeclavi do Lednice s Hurvínkem či párou

Pokud během turistické sezony zavítáte o víkendu do Lednicko-valtického areálu, nezapomeňte se projet mezi Břeclaví a Lednicí historickým motoráčkem z 50. let minulého století Hurvínkem. Ve dnech 27. července, 31. srpna a 28. září nahradí Hurvínky v rámci akce Lednické parní léto parní vlaky tažené lokomotivou Skaličák. Součástí parních vlaků bude bufetový vůz s nabídkou občerstvení, jihomoravských vín Zámeckého vinařství Bzenec a suvenýrů. Historické motoráky nebo parní vlaky odjíždějí z Břeclavi vždy v 9.10, 11.10, 13.10 a 15.10 po příjezdu vlaků EuroCity. Zpět z Lednice pak jedou v 10.25, 12.25, 14.25 a 16.25, opět na přípoj k vlakům EuroCity. Partnery akce jsou Jihomoravský kraj, obec Lednice, město Břeclav, Pars nova, Elektrizace železnic Praha, AŽD Praha, Lázně Lednice, Zámečnictví Drlík a Tisk Pálka.

Motoráčkem za Permoníky do Oslavan

O prázdninových sobotách 13. a 27. července, 10. a 24. srpna proběhne tradiční tematické jízdy Motoráčkem za Permoníky historickým motorovým vozem řady M 131 Hurvínkem. V rámci dvou limitovaných balíčků budou vypraveny zvláštní vlaky z Brna s odjezdem v 9.06 hodin. Cestující navštíví Muzeum průmyslových železnic s expozicí vozidel a jízdu parní lokomotivou po úzkorozchodné trati, Stálou expozici hornické obce Zastávka a Muzeum hornictví a energetiky na oslavanském zámku. V programu je i návštěva Ráje permoníků v bývalém dole Kukla v Oslavanech. Celodenní jízdenka s programem stojí 160 korun, děti od 6 do 15 let zaplatí polovinu. Předprodej jízdenek zajišťuje ČD Centrum Brno hl. n. Partnery akce jsou obec Zastávka, mikroregion Kahan, Skupina ČEZ, Muzeum průmyslových železnic a město Oslavany.

140 let Severozápadní dráhy ve Znojmě



Kdysi nejkratší železniční spojení Vídně a Berlína existuje již 140 let. Toto výročí, které se vztahuje k c. k. privilegiované Rakouské severozápadní dráze, si připomínají ve Znojmě, kde v tamním minoritním klášteře od 21. června až do 1. září můžete navštívit výstavu nazvanou výstižně 140 let Severozápadní dráhy (140 Jahre der Nordwestbahn). Otevřeno mají denně od 9 do 11.30 a od 12 do 17 hodin. Zájemce o železniční historii získá díky expozitům Jihomoravského muzea Znojmo a Stadtmuseum Hollabrunn zajímavý pohled na minulost, ale i budoucnost dráhy z Děčína přes Nymburk, Velký Osek a Jihlavu na někdejší severozápadní nádraží ve Vídni. (mn, hop, mt)



PROTOTYP. Motorový vůz řady 810 opět získal nátěr, ve kterém se představil na brněnském veletrhu v roce 1974. Modernizace se ale týkala i jeho interiéru.

FOTO AUTOR

Orchestrion číslo 002 se vrátil v retronátěru do služby

V rámci vyvazovací opravy byl vůz 810.002 upraven tak, aby připomínal stav krátce po vyrobení. Motoráček se tak v plném lesku zařadí do parku nostalgických vozidel Českých drah. Zdařilou přeměnu do retro podoby zajistili pracovníci DPOV v provozním středisku ve Veselí nad Moravou.

Motoráčky řady 810 jsou na našich kolejích stále „všudyprítomné“. Jenže i ony už mají za desítky let naslouženo a postupně se stávají více a více nostalgickou záležitostí. Na druhém prototypu řady čítající kdysi téměř sedm stovek kusů, na voze číslo 810.002, nedávno proběhly takové úpravy, že navenek připomíná stav z roku 1974, kdy byl představen na brněnském veletrhu. V rámci běžné vyvazovací opravy mu pracovníci DPOV ve Veselí nad Moravou změnili i označení na M 152.0002, i když je pravda, že v minulosti vůz nesl krátce označení M 151.0.

Prototypu se vrátilo původní označení i vyklápěcí okna

První úkony během „proměny“ se ani nelišily od běžných vyvazovacích oprav. Šlo o odstojení skříně, vývaz pojezdu a agregátu, vysklení okem, opravu skříně a demontáž sedadel. Pak následovalo zajišťování výroby nového obložení a dalších poškozených interiérových prvků,

které už u běžných vozidel řad 809 a 810 jsou nahrazeny jinými. Jedná se např. o běžový umakart s charakteristickým vzorem a zejména vyklápěcí okna, která se musela vyrábět nová, neboť sériová vyklápěcí okna dosazená při dílenské opravě asi před dvaceti lety mají jiný rádius než okenní otvory ve skříní, a proto v rozích netěsnila. „Cestující tak bude moci posoudit, kudy se také mohla ubírat cesta vývoje vozů 810. Že mohly jezdit i s otvíracími okny, což by vzhledem k možnosti větrat jistě leckdo uvalil,“ říká Leoš Tomančák z DPOV, který se s kolegy o lahůdku zvanou 810.002 stará.

V létě 2012 byly odstraněny všechny staré nátěry, v lednu 2013 proveden nástřik emailů v tzv. „polomáčených“ barvách plus antigrafiti nátěr. Od března 2013 mohly začít další práce na vozidle: odstranění zbylých mezistěnových panelů či pokládka podlahové krytiny. Pak už Veselské čekalo to nejtěžší: zpětná zástavba interiéru, tedy rekonstrukce bočního obložení, montáž příhrádek,

MODERNIZACI

Vozů řady M 152.0 pro ČSD vzniklo celkem 680, z toho dva širokorozchodné (původně řada M 152.5, nyní 810.8). Výrobu zajišťovala v letech 1975–84 Vagonka ve Studénce. První dva prototypy jsou z roku 1973. K nim byly vyrobeny stovky přípojných vozů Blm/Baafx/010/24-29/Btax. Úpravami nebo modernizací z nich vznikly vozy řad 809, 811, 812, 813 a v minulých letech Regionovy řady 814.

Vozy řad 809 a 810 procházejí modernizací. Úspornější varianta zahrnuje běžnou vyvazovací opravu, dosazení polosposuštěcích oken, sedadel s opěrkami hlavy a zástavbu přeplňovaných motorů TEDOM, které nahrazují původní atmosférický motor. Rozsáhlejší varianta modernizace je rozšířena o nové topení, obložení stropu a bočnic, nové anatomičtější sedáčky společně s mírným snížením kapacity míst k sezení. Rovněž se používá motor TEDOM, ale při dosazení řídicího systému a elektronického regulátoru MSV. Ve Veselí nad Moravou zajišťuje DPOV 12 oprav vozů řad 809 a 810 ročně.

hliníkových profilů, výdřevy, sedáků a už zmíněných oken. Fakticky novostavbou byla buňka WC (dveře do ní jsou od schodiště, nikoli ve směru od vnitřku vozu jako u ostatních vozů 810). Odlišné

jsou třeba i police na zavazadla, orientované podélně jako u moderních vozů či u řad 460/560 nebo 852/853/854. Naopak v Orchestrionu zůstává standardní nepřeplňovaný motor LIAZ ML 634 o výkonu 155 kW, převodovka Praga 2 M 70, tedy prvky použité v autobusech Karosa ŠM 11, a mladší vybavení radiostanicí.

Znovu v běžném provozu

Zaměstnanci DPOV zpočátku neobjevili na voze žádné zvláštnosti, tedy kromě uspořádání. I koroze skříně byla konstatována poměrně nízká, a to navzdory věku vozidla. Více zrezivělá místa vykoukla až pod podlahou na stanovištích strojvedoucího, která se musela opravit. A na závěr, „šlehačka na dortu“: instalace individuálně vyráběných, gravírovaných plastových tabulek, smaltovaných domovenek a odlévaných čísel (RYDOS Praha). Skříně se opatřily nápisy tak, že se válečkem nanášely barvy do šablon zhotovených tiskárnou v Olomouci. U vnějších popisů je třeba vyzdvihnout podíl Ivo Mahela, který dodal přesné dobové předlohy.

V krásném lesku byl motorový vůz předán zpět do DKV Olomouc, PJ Valašské Meziříčí. Ještě než se vůz stane součástí nostalgického inventáře ČD, může v běžném provozu ukázat své kлады. Čtyřicetiletý motorák opět září v plné kráse.

MARTIN NAVRÁTIL

ČD DPOV
Člen Skupiny ČD

Ještě jedno ohlédnutí za veletrhem Czech Raildays

O veletržních prezentacích společnosti ČD Cargo jsme v nedávné době již psali. Veletrhy stále zůstávají důležitým marketingovým nástrojem, prestižním gala představením firem a neopomenutelným článkem aktivní obchodní politiky. Jsou však také veletrhy, které jsou navíc „srdeční“ záležitostí pro vystavovatele i pro návštěvníky. Tímto příležitostí se bezesporu může pyšnit mezinárodní veletrh drážní a manipulační techniky, výrobků a služeb pro potřeby železniční a městské kolejové dopravy, známý pod názvem Czech Raildays. Jeho již čtrnácté pokračování se uskutečnilo v areálu komerčního obvodu stanice Ostrava hlavní nádraží.

Debaty v salonním voze

ČD Cargo se veletrhu účastní pravidelně v rámci prezentace Skupiny České dráhy. V hale A1 se ve společné expozici představilo po boku společnosti DPOV, Výzkum-

ný Ústav Železniční, ČD - Informační Systémy, ČD - Telematika a samozřejmě České dráhy. Obchodní manažeři společnosti ČD Cargo se věnovali návštěvníkům a obchodním partnerům nejen v této expozici, ale i v salonním voze umístěném na volné kolejové ploše. Dojdeme, že Petr Žaluda, který veletrh slavnostně otevíral, přijel nejenom jako generální ředitel Českých drah, ale také jako předseda představenstva společnosti ČD Cargo.

Návštěvníky veletrhu lákaly nejen vnitřní a venkovní expozice jednotlivých firem, zejména exponáty, železniční vozy a lokomotivy, ale i ostatní technika umístěná na kolejisti výstavního areálu. Nedílnou součástí veletrhu byl i odborný doprovodný program. Dvoudenní moderovaná konference s podtitulem Česká železnice v roce 2030 se konala v kongresovém sále hotelu Imperial a jejím hlavním cílem bylo prezentovat po-



ZAHÁJENÍ. Petr Žaluda slavnostně otevírá veletrh v Ostravě.

FOTO MARTIN HARÁK

dobu dopravy v České republice po vybudování první etapy vysokorychlostních tratí a konkretizovat uskutečňování cílů Bílé knihy o dopravě EU ve střednědobém

výhledu do roku 2030. Zajímavě obsazený odborný seminář Trendy v oblasti infrastruktury a kolejových vozidel 2013 opět přivítal hotel Imperial.

Tečka v rytmu rock'n'rollu

Veletrh je také významnou společenskou událostí, k čemuž přispěl i oficiální slavnostní raut v úvodní večer. Společenské prostory hotelu Imperial zněly tentokrát v rytmu rock'n'rollu v podání skupiny The Fireballs. Průvodce večera Václav Žmolík (dlouholetý fanoušek železnice) přivítal i akrobatické duo Daemen. Na druhý večer organizátoři připravili tradiční neformální party, opět v areálu Dolní oblasti Vítkovic. S rozpálenou moravskoslezskou metropolí jsme se loučili slovy: „Tak zase za rok!“, neboť podobně jako třeba Stodolní ulice, tak i veletrh Czech Raildays k Ostravě neodmyslitelně patří. Alespoň pro všechny přátele a příznivce kolejové dopravy, včetně té nákladní.

ZDENĚK ŠILER

ČD Cargo

Zkratka NL CIM/SMGS většině čtenářů Železničáře asi nic neřekne. Pro ty, kteří přijdou do styku s mezinárodní nákladní dopravou, je to ale základ. Jedná se o nákladní list, který představuje syntézu stávajících nákladních listů CIM (tedy dle západoevropských zvyklostí) a SMGS (podle asijských zvyklostí). Tato praxe začala platit už skoro před sedmi lety, ale stále se rozšiřuje. Letos začal tento nákladní list uznávat Kazachstán.

Nový nákladní list pro železnici začal platit od 1. září 2006. Následně jej Ruská federace a některé další země Společenství nezávislých států povolily na všechny přepravní trasy. Mezinárodní dopravní výbor CIT sídlící ve švýcarském Bernu je přesvědčen, že tento krok výrazně usnadní euroasijskou dopravu. Dopravní doklad CIM/SMGS se v Rusku týká asi 5 tisíc stanic na 85 tisících km trati. Nákladní dopravu po železnici od Atlantiku po Pacifik je tak nyní možno uskutečňovat s jedním jednotným dopravním dokladem. A také se toho využívá.

Úspora a méně papírování

Koho problematika zajímá hlouběji, může zkusit vyhledat pravidelně aktualizovaného průvodce nákladním listem GLV-CIM/SMGS na stránkách společnosti ČD Cargo v zákaznické podpoře. Co je hlavním přínosem? Především snižuje náklady přeprave, a to zhruba do 40 eur na jeden list. Dále zrychluje přepravu – dosud bylo třeba cca 40 minut na vyplnění dalšího nákladního listu. Výhodou je také z kvalitnější přepravy tím, že nákladní list dovede snadněji zabránit chybám vznikajícím při přepisu.

Šestistránkový list se vyplňuje či tiskne ve dvou, případně třech jazycích. Kromě národního je povinná angličtina, němčina nebo francouzština (v režimu CIM) a ruština, popřípadě číština (SMGS). Počet států používajících tento list se stále rozšiřuje a už ani není nutno všechny země prozradit na tento list předem projednávat



NA TRASE. Pro mezinárodní přepravy do zemí Společenství nezávislých států používáme nákladní list CIM/SMGS. FOTO **AUTOR**

(přesná pravidla najdete v průvodci). Ze států s platností dokladu SMGS se nadále musí přepravy odsouhlasit předem, v prostředí CIM, kde se používají jednotné právní předpisy, stačí prověřit, zda není nutný souhlas zúčastněných železnic.

pobaltských zemí. Díky autodílvům dnes dominuje užití nákladního listu CIM/SMGS u vývozu. Při dovozu se například v roce 2010 z Ruska dovezlo 51 881 železničních vozů, z toho 16 387 na list CIM/SMGS, což odpovídá asi 32 procentům.

- **prvopis**
- **karta**
- **odběrný, resp. celní list**
- **návěšť**
- **druhopis**
- **účetní list**

nice Perspektivnaja u Kalugy. Loni se jednalo Kalusu a Nižněho Novgorodu z Mladě Boleslavi vyvezlo přes přechody Petrovice u Karviné a Malaszewicze více než 12 700 vozů z celkových 13 251 vozových záseků do Ruska a na Ukrajinu. Skutečně exotickou destinací pak byla Vorkuta, kam firma Ostroj Opava vyvezla 91 vozů se strojním zařízením. Vorkuta leží na nejzazším severovýchodě evropské části Ruska v Republice Komi. Sedmdesátitisícové město za polárním kruhem vzniklo na místě sovětských gulagů, kde vězni dovalovali uhlí a stavěli v otřesných podmínkách železnici vedoucí sem z přístavu Kotlas. Jak vidíte, nákladní list může být pro železničního nákladního dopravce velmi užitečným pomocníkem.

MARTIN NAVRÁTIL

ODLIŠNOSTI MEZI NÁKLADNÍMI LISTY		
	CIM	SMGS
Přepravní povinnost dopravce	ne	ano
Dodací lhůta	12 hodin	24 hodin
Jeden z povinných jazyků	angl., něm., ruština	čínština, francouzština
Společná zodpovědnost železnice	není	je

Doprava na východ se rozvíjí

Letos 27. února se na nákladní list CIM/ /SMGS uskutečnila první přeprava z České republiky do Kazachstánu. Nejlepší spolupráci v souvislosti s listem CIM/ /SMGS má dnes ČD Cargo s Ruskými železnicemi. Časté cílové destinace jsou Bělorusko a Ukrajina. Ojedinelé se tento nákladní list využívá i při přepravách do

Přepravy na nákladní list CIM/SMGS byly zahájeny u skupin vozů s obalovým sklem z Kyjeva do Kaliningradu (zásilka v celé trase jede až do cíle po normálním rozchodu). Zajímavé byly přepravy tepelných výměníků z Královopolské Brno do běloruského Grodna. Asi nejznámější jsou přepravy autodílů pro montovny Škoda Auto do Nižního Novgorodu a sta-

Poněkud stranou zájmu médií píšících o železniční nákladní dopravě zůstala jedna květnová přeprava, která však z mnoha pohledů byla přepravou neobyčejnou. Povice než deseti letech při ní znovu ožila pohraniční předchodová stanice v Královci. Ta leží v sedle oddělujícím východní část našeho nejvyššího pohoří Krkonoš od hřebene Vraních hor.

V nedalekých Lamperticích, konkrétně v Dole Jan Šverma, se až do devadesátých let minulého století těžilo černé uhlí, jehož hlavním odběratelem byla elektrárna v Poříčí. Po ukončení dodávek z Dolu Jan Šverma přešla tato elektrárna na spalování hnědého uhlí a biomasy; černé uhlí od jiných dodavatelů spalovala pouze v omezené míře. V roce 2009 proběhla v elektrárně palivová a technologická zkouška s černouhelnými kaly, které sem v objemu cca 4 tisíce tun dopravilo ČD Cargo z polského Zabrze.



ZAKÁZKA. Společně s firmou PKP Cargo vozíme uhelné kaly z Královce. FOTO **AUTOR**

S polským partnerem

Mýšlenka na pravidelné přepravy kalů však začala dostávat obrysy až na počátku letošního roku, kdy byla zahájena obchodní jednání mezi ČD Cargo a společností EKO Carbo Julia, která se v dol-

noslezkém Walbrzychu zabývá výrobou tohoto paliva ze zásob zdejších kalových rybníků ležících u zrušených černouhelných dolů. Výrobce substrátu samozřejmě porovnával ceny silniční dopravy i nabídky konkurenčních železnic.

lezničních dopravců. Velmi důležité bylo i navržení co nejjednodušší a nejlevnější technologie přepravy. Nakonec byla jako optimální vybrána společná nabídka dopravců ČD Cargo a PKP Cargo.

V příštím roce čekáme nárůst

Dne 21. května – krátce po osmém hodině ranní – přijel do Královce z Polska znovu ucelený nákladní vlak. V jeho čele byly dvě modernizované lokomotivy řady SM 42 dopravce PKP Cargo táhnoucí 24 výspěšných vozů řady Falns. Na postřiku vlaku o hmotnosti 1 841 tun pomáhala ještě jedna SM 42. Vozy byly ložené granulovanými uhelnými kaly. V Královci již čekaly dvě lokomotivy řady 742 ČD Cargo, které se po poměrně složité manipulaci přesunuly do čela vlaku, se kterým pak v 9.30 hodin odjely do elektrárn v Poříčci.

Přeprava přes pohraniční přechodovou stanici Královec je z mnoha důvodů specifická. V Královci jsou dnes k dispozici

KRÁTCE Z ČD CARGO

Jak jsme obstáli během povodní



Zvýšené hladiny řek, které způsobily na přelomu května a června záplavy a silně omezení železničního provozu, pocítily i naši významní zákazníci – firma BLG AutoRail GmbH, sídlící v německém Mainzu, a akciová společnost METRANS, operátor vlaků kombinované dopravy. Obě společnosti jsou našimi dlouholetými obchodními partnery. Přinášíme jejich hodnocení činnosti ČD Cargo v těchto náročných dnech. Pochvalná slova od zákazníků vždy potěší.

HEINER GERSTENBERG

ředitel dispozic firmy BLG AutoRail:

Vzhledem ke vzniklé situaci bylo potřeba operativně odklonit přepravu po jiné trase. Ucelené vlaky automobilů z Bratislavy a z Mladé Boleslavi, určené převážně k překládce do lodí na severu Německa, se nepřeracovávají v našem soukromém seřaďovacím nádraží ve Falkenbergu ležícím mezi Drážďany a Lipskem, tzn. v oblasti za pohraničním přechodem Děčín/Bad Schandau, který byl z důvodu silných záplav z velké části uzavřen.

Díky vysoké operativnosti pracovníků společnosti ČD Cargo bylo sjednáno a rychle zajištěno mnoho obživdek přes Polsko. Převazy z Bratislavy byly odkloněny přes pohraniční přechod Bohumín a převazy z Mladé Boleslavi přes Frýdlant v Čechách. Navazujícími partnery zajišťujícími přepravu v Polsku i v Německu byli vždy privátní dopravci, s jejichž vyhledáním a kontaktováním nám ČD Cargo aktivně pomohlo. U vlastních činností společnosti ČD Cargo fungovalo vše hladce – stačila telefonická domluva potvrzená písemnou objednávkou s údajem hodiny, kdy požadujeme příjezd vlaku na polskou hranici. Vše ostatní bylo bez jakékoli byrokracie a průtahů řešeno. Jsem rád, že se potvrdila spolehlivost našeho partnera i v krizové situaci.

MARTIN HOŘÍNEK

provozní ředitel firmy METTRANS:

Pozitivně hodnotíme snahu pomoci operativně řešit složitou situaci, která vznikla vlivem povodní. Největší problém nastal po vyhlášení závažné nákladky na Německo, kdy terminály METRANS se ve velmi krátké době zaplnily naloženými ucelenými vlaky do severoněmeckých přístavů Hamburg a Bremerhaven. Dopravce ČD Cargo převzal k přepravě vlaky, aby uvolnil terminály a odstavoval na všech možných místech od České Třebové až do Děčína tak, aby mohly vlaky po potvrzení nabídky od DB Schenker Rail být ve velmi krátké době předány v Děčíně německému dopravci. Potvrdila se stále ještě funkcí flexibilita dopravce ČD Cargo, za kterou jsme rádi. Oddělení provozního řízení v České Třebové odvedlo dobrou práci v těchto složitých podmínkách. (mr)

(mr)

jen dvě dopravní koleje. Provoz je zde řízen podle předpisu pro zjednodušené řízení drážní dopravy. Na obou zhlavích se nacházejí ručně ovládané závory. V Polsku se kdysi rozlehla stanice Lubawka proměnila v zastávku. Mezi státní vlaky se tak vypravují podle dohody vyprávcích ve stanicích Trutnov střed a Kamienna Góra, kde je však výluká dopravní služby. Tomu všemu jsme se museli přizpůsobit.

V letošním roce by se měl objem přeprav došláhnout 10 tisíc tun paliva. V příštím roce se však předpokládá významný nárůst. Po dlouhém úsilí se tak společnosti ČD Cargo podařilo získat nové přepravy se značným potenciálem do budoucna. Navíc jsme dokázali, že jsme schopni nabídnout i netradiční technologická řešení.

MICHAL ROH

MIMOŘÁDNOSTI

Nový Bor – Česká Lípa

12. června

Odpoledne mezi stanicemi Nový Bor a Česká Lípa hlavní nádraží se na přejezdu v km 46,677 střetl osobní automobil Audi A6 s nákladním vlakem Mn 86013, v jehož čele byla dvojice motorových lokomotiv řady 753.7. Nikdo nebyl zraněn. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 145 tisíc korun.

Čížkovice

12. června

V podvečerních hodinách mezi stanicí Čížkovice a dopravnou D3 Chotěšov pod Hazmburkem se na přejezdu v km 6,174 střetla dodávka Ford Transit s osobním vlakem 6112, kterým byla motorová jednotka Regionova 814/914.022. Nikdo nebyl zraněn. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčíslena na 140 tisíc korun.

Zlatá Koruna

13. června

Odpoledne mezi stanicemi Zlatá Koruna a Český Krumlov se na přejezdu v km 23,469 střetl nákladní automobil DAF FT s osobním vlakem, v jehož čele byl motorový vůz 842.006. Nikdo nebyl zraněn. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčíslena na 150 tisíc korun.

Kryry – Vroutek

14. června

V odpoledních hodinách mezi stanicemi Kryry a Vroutek se na přejezdu v km 169,358 střetla dodávka Ford Transit s rychlíkem 1196, v jehož čele byl řidič vůz 943.004-6. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na částku 170 tisíc korun.

Jince – Lochovice

15. června

Odpoledne mezi stanicemi Jince a Lochovice se na přejezdu v km 87,149 střetl automobil Citroën Berlingo s osobním vlakem 7909, kterým byl motorový vůz 810.573-6. Řidič automobilu byl při střetnutí usmrčen. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 320 tisíc korun.

Brno-Horní Heršpice

16. června

Ve večerních hodinách ve stanici Brno-Horní Heršpice vykolejil při posunu nákladní vůz řady Eas-u na výhybce číslo 409. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 12 tisíc korun.

Staré Sedliště – Tachov

19. června

Po polední mezi dopravnou Staré Sedliště a stanicí Tachov se na přejezdu v km 67,969 střetla lesní souprava na vyvážení dřeva s osobním vlakem 27502, kterým byla Regionova 814/914.014. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na částku 240 tisíc korun.

(MirKo)

Třetí koridor ve Slezsku je bohatší o tunel a zastávku

V posledních týdnech pokročila modernizace tratě na třetím koridoru na slezském území, tedy mezi Ostravou a státní hranicí se Slovenskem. Dálkové i regionální vlaky Českých drah již několik týdnů projíždějí novým tunelem u Mostů u Jablunkova a cestující v Třinci mohou využít nově vybudovanou zastávku v těsné blízkosti centra města.

Ve čtvrtek 30. května, o půl páté odpoledne, se poprvé rozjely vlaky novým dvoukolejným tunelem v Mostech u Jablunkova. Prozatím po jedné koleji, neboť zprovoznění tunelu se plánuje na červenec a úplné dokončení stavby na závěr letošního roku. Výstavba tunelu o délce 612 metrů byla zahájena již v roce 2007. Její průběh provázela smůla. V listopadu 2009 se propadla klenba primárního ostění a tuny zeminy zavalily část tunelového profilu, který byl již proražen. Stavbaři mohli začít skoro na jedné třetině jeho délky znovu.

Díky vyšší rychlosti v tunelu ušetříme čas

Ještě nedávno byl v provozu pouze jednokolejný tunel z roku 1870. Zde se ale vlaky nemohly křížit a navíc tam byla omezená rychlost. Tento starý tunel, který ještě postavili italští dělníci, však nebude zcela zrušen. Po odstranění kolejí má jedna jeho polovina sloužit jako úniková štola pro nový tunel, se kterým ho propojí



KONEČNĚ HOTOVO. Nový tunel u Mostů u Jablunkova vznikal déle, než se plánovalo. Na vině bylo prosakování vody a propad zeminy. FOTO AUTOR (2x)



PŘIBLIŽENÍ. Zastávka Třinec centrum leží u městského centra.

Nová zastávka Třinec centrum

Nachází se přímo v centru města nedaleko náměstí T. G. Masaryka. Její výstavba stála 35 milionů korun (bez DPH) a byla financována ze Státního fondu dopravní infrastruktury. Příspěvky poskytl také České dráhy a město Třinec. Cestujícím slouží dvě vnější mimoúrovňová nástupiště o délce 300 metrů s nástupní hranou ve výšce 550 mm nad temenem kolejnice. Zastávka je bezbariérová a vybavená varovnými pásy. Na každém nástupišti je přístřešek dlouhý 70 metrů.

Těšín Svatava Pejškova. Ještě doplňuje, že vyšší nástupiště jistě ocení maminky s kočárky, cyklisté nebo lidé, kterým dělá chůze potíže.

Cestující oceňují výhodněji položenou zastávku v Třinci

O tři týdny později, v parném čtvrtku 20. června, se cestující dočkali slavnostního otevření nové zastávky Třinec centrum (Trzyniec Centrum) na stejné trati. Stavba vznikla z iniciativy města i dopravce, protože dosavadní stanice leží poměrně daleko od centra. „Nedaleko zastávky najdeme například autobusové nádraží, kulturní dům, banky, ale i Úřad práce a řadu obchodů. A navíc většina Třineckých bydlí právě zde. Strategická poloha železniční zastávky je velmi výhodná pro velkou část obyvatel, ale i návštěvníků města. Těm nabízneme na regionální lince ze Studénky do Mostů u Jablunkova čtyři CityElefanty v hodinovém intervalu,“ uvedl ředitel ostravského KČOD Miroslav Klich.

Na nástupišti nové zastávky funguje dálkové řízený rozhlas, ale osobní pokladna bude otevřena až v průběhu letošního roku. „Určitě se nám prodej jízdenek přímo na místě vyplatí, protože jde o lidnatou oblast a současně tímto krokem zamezíme úniku tržeb,“ říká přednostka Svatava Pejškova. „Tato nová zastávka je opravdu malý zázrak, protože dnes se spíše každý soudí, než aby stavěl něco smysluplného,“ dodal – zřejmě s určitou nadsázkou – šéf regionální dopravy Českých drah Ivo Toman, který se slavnostního ceremoniálu také zúčastnil.

Jablunkovský tunel

Nový tubus tunelu byl proražen v červnu 2009 a je dlouhý 612 metrů. Úplné dokončení stavby SŽDC předpokládá na konci roku. Stavbu realizuje Sdružení SRB, zastoupené společnostmi Subterra, OHL ŽS a TCHAS. Výstavba dvoukolejného tunelu číslo II probíhala kvůli špatným geologickým podmínkám raskouskou tunelovací metodou. Projekt je financován z prostředků Fondu soudržnosti v rámci Operačního programu Doprava a Státního fondu dopravní infrastruktury.

Starostka Třince Věra Palkovská potvrdila, že město plánuje obnovu nedalekého náměstí a čeká na dobudování podjezdu pod zastávkou a výstavbu nového parkoviště. „Počítáme, že na podzim už bude celý prostor okolo této krásné zastávky zrekultivovaný. Navíc si přejeme, aby lidé vlaky více využívali a chceme je touto formou dostat z aut nebo autobusů na železnici,“ dodala starostka.

MARTIN HARÁK



Další fotografie najdete na stránkách zeleznicar.cd.cz.

Na Lipence pomáhá v létě motorové trakci Žehlička

Před dvěma lety ustala až na malé výjimky elektrická vozba na jedné z prvních elektrifikovaných tratí v Česku spojujících Rybník a Lipno. Snad se už nyní blýská na lepší časy – prozatím aspoň na letní sezonu, neboť na Lipence již cestujícím slouží elektrická Žehlička řady 210, která je uzpůsobena pro dálkové ovládání přívesných vozů řad 020 a 021. Další dvě lokomotivy se připravují v DKV Plzeň a na trať by měly dorazit v nejbližší době.

Kvůli turistům je třeba zvýšit kapacitu spojů

Elektrická Žehlička se zatím střídá s motorovým strojem řady 742, který by měl být po dodání dalších dvou elektrických lokomotiv provozován pouze jako záložní. Upravené stroje řady 210 budou vyjíždět z českobudějovického depa nebo budou přes noc deponovány ve Vyšším Brodě. „Elektrický provoz plánujeme

pouze v létě, v zimním období budou opět nasazeny buď sólo motorové vozy řady 809, nebo Regionovy. Je to čistě z ekonomických důvodů, protože elektrický provoz vyjde několikanásobně draž než motorová vozba a musíme se vejít do finančních možností našeho objednatele, tedy Jihočeského kraje,“ vysvětluje ředitel KČOD České Budějovice Jiří Kafka. Během léta je na Lipence více cestujících než v jinou část roku. Přibývají rekreaanti, vodáci, turisté, takže třívozové (někdy i čtyřvozové) soupravy z Žehličkou mají opodstatnění.

V roce 2011 se na trati místo velkoprostorových patrových vozů řady Bmto objevily starší, byt rekonstruované vozy řad 021 a 022, takzvané Bixy. K tomuto nestandardnímu řešení se KČOD uchýlilo proto, že SŽDC zde zakázala provoz takzvaných dlouhých vozů, které přitom na trati jezdily od zahájení provozu. „Jelikož České dráhy mohly splnit technické



Na elektrifikované trati vozí část spojů motorové lokomotivy. FOTO AUTOR

podmínky SŽDC pouze přívesnými vozy řad 021 a 022 nebo 010 a 012, přistoupili jsme z kapacitních důvodů k nasazení Bixů,“ vysvětluje Kafka. Situace to není ideální. „I objednateli se to nelíbí, ale chápe, že ten technický problém nevznikl na naší straně a že v tuto chvíli máme nedostatek moderních vozidel,“ dodává ředitel Kafka.



V sezoně už můžete na Lipence potkat i elektrickou Žehličku. FOTO JIŘÍ KAFKA

Správce infrastruktury musí nejdříve zmodernizovat trať

Aby mohl být obnoven provoz s vysokokapacitními modernizovanými čtyřnápravovými patrovými vozy, popřípadě hypoteticky s moderními RegioPantery, které jsou v Jihočeském kraji na jiných tratích již běžně provozovány, byla by nutná rekonstrukce celé tratě. Do té do-

by ale musí České dráhy používat pouze vozidla schválená takzvanou tabulkou traťových poměrů.

„Provedli jsme technická měření a zvláštní jízdy ve spolupráci s Výzkumným ústavem Železničním s kladným výsledkem, stanovisko SŽDC je však neměnné! Chápu, že by museli investovat do opravy tratí stovky milionů na nasazení takzvaných mazníků a případně přídržnic. Trať je specifická jak poloměry oblouků pod 152 metrů, tak i inflexy o průměru 150 metrů. Malé zlepšení ale nastalo v tom, že můžeme alespoň používat delší soupravy, protože nám SŽDC prodloužila některé perony, například v Loučovicích nebo Herbertově. Otázkou je, co nastane, až doslouží staré dobré Bixy. Nevím, zda nasazení malých přívesných vozů 010 a 012 bude správné řešení, ale asi nám nic jiného nezbude,“ dodává ředitel Kafka.

MARTIN HARÁK

Siemens u Velara použil koncepci distribuovaného pohonu a umístil veškerá technická zařízení pod podlahu po celé délce vlaku. Čelní vozy začaly sloužit cestujícím a trakční podvozky se rozmístily i pod vložené vozy. Díky tomu mohly rychlovlaky ICE 3 nabídnout „vyhlídkové“ oddíly oddělené od stanoviště strojvedoucího jen skleněnou přepážkou. Cestující získali neobvyklý požitek z možnosti sledovat trať před vlakem i při nejvyšší rychlosti.

Dobře využitá kapacita

Konstruktéři tak museli veškeré zařízení instalovat pod podlahu vlaku nebo na jeho střeche – trakční transformátory a měniče, kompresory, pomocné pohony, vypínače, akumulátorové baterie atp. Využitím prostoru čelních vozů k přepravě cestujících stoupla kapacita vlaku přibližně o 15 procent. Rovnoměrným rozmístěním komponent elektrické výzbroje do všech vozů došlo ke snížení nejvyšší nápravové hmotnosti. Pohonem poloviny dvojkolí je dosaženo velkého rozjezdového zrychlení, a to i při horších adhezních podmínkách, i vysoce účinného elektrodynamického brzdění. Bylo tak dosaženo vyšší tažné síly oproti předchozím vlakům ICE 2 z 200 kN na 300 kN.

Díky vysoké rychlosti jízdy a jí úměrné kinetické energii mohou jezdit jednotky ICE 3, resp. Velaro, i na tratích s velkými sklony do 40 promile. To bylo uplatněno při výstavbě vysokorychlostní tratě Kolín nad Rýnem – Frankfurt nad Mohanem, kam jiné typy rychlovlaků nejedí.



INNOTRANS. Mezi důležité odběratele patří i Ruské dráhy, které si již objednaly druhou sérii těchto rychlovlaků. FOTO AUTOR

Nejžádanější rychlovlak: značka Velaro se na trhu prosadila

Zahraniční média píší o Velaru jako o nejúspěšnějším rychlovlakem světa. Elektrické trakční jednotky z této rodiny totiž provozují drážní společnosti v Německu, Španělsku, Rusku a v Číně. Rozhodla se pro něj i společnost Eurostar provozující spoje z evropského kontinentu do Velké Británie. Vyrobeno má být celkem přes 300 elektrických jednotek skládajících se z více než 3 tisíc vozů. Na vývoji a modifikaci souprav pro jednotlivé zákazníky se podílejí také inženýři z České republiky.

Flexibilní přístup k zákazníkům

Modulární konstrukce vozů Velaro umožňuje zákazníkům nabídnout různé jednotky podle specifických potřeb jednotlivých železnic. Vlaký mohou mít například od 7 do 16 vozů, mohou jezdit v zemích s různými klimatickými podmínkami s teplotami od -50 °C do +50 °C, jsou kompatibilní se čtyřmi různými systémy napájení (25 kV/50 Hz, 15 kV/16,7 Hz, 3 kV ss, 1,5 kV ss) a nabízejí velmi široké možnosti v oblasti komfortu a vybavení službami (uspořádání několika tříd, wi-fi, audio/video okruh, telefon). Velmi úsporný je provoz s přepočtenou spotřebou jen cca 0,33 l benzínu na 100 místokilometrů a k životnímu prostředí je šetrná i konstrukce celé jednotky. Až 98 procent materiálů lze recyklovat. Nelze se proto divit, že Velaro zaznamenalo obchodní úspěch.

Pro Čínu se Velaro vyrábí i v šestnáctivozové verzi

Za první generaci rychlovlaků Velaro se považují rychlovlaky ICE 3 dodávané DB od roku 1997. Celkem 67 jednotek bylo dodáno v několika verzích, a tak mohou zájždět také do Nizozemí, Belgie nebo Francie. Čtyři jednotky prakticky stejné

konstrukce vlastní i nizozemské dráhy NS a provozují je ve společném oběhu s vlaky DB. První vozidla označená obchodní značkou Velaro ale byly jednotky 103 RENFE vyráběné v letech 2002 až 2007. Patří už do druhé generace a výrobce je podle cílové země označuje jako Velaro E (Španělsko).

V roce 2007 zahájil Siemens produkci třetí generace vozidel, která počítá s vět-

ším průjezdným průřezem používaným v Rusku a v Číně. Díky větší šířce mají také vyšší přepravní kapacitu. Pro Rusko se dodává již druhá série v desetivozovém provedení, pro Čínu byly z důvodu velké poptávky po přepravě vyrobeny kromě osmivozových jednotek také šestnáctivozové vlaky. Před přibližně pěti lety začal vývoj a výroba čtvrté generace, tentokrát pro Deutsche Bahn pod ozna-

Před přibližně pěti lety začal vývoj a výroba čtvrté generace, tentokrát pro DB a společnost Eurostar.

KDE VE SVĚTĚ BYDLÍ RODINA VELARO

	Německo	Španělsko	Čína	Rusko	Německo	Eurostar
Označení výrobce	ICE 3 / ICE 3M / ICE 3 MF	Velaro E	Velaro CN	Velaro RUS	Velaro D	Velaro e320
Označení provozovatele	403 / 406	103	CRH3C CRH380B CRH380BL CRH350LTT	Sapsan	407	Class 374
Počet jednotek	67	26	240	16	16	10
Počet vozů v jednotce	8	8	8 nebo 16	10	8	16
Maximální rychlost	330 km/h	350 km/h	300 nebo 350 km/h	250 km/h	320 km/h	320 km/h
Výkon	8 000 kW	8 800 kW	8 800, 9 200 nebo 18 400 kW	8 000 kW	8 000 kW	16 000 kW
Délka jednotky	200 m	200 m	200 nebo 400 m	250 m	200 m	390 m
Počet míst	425 až 460	405	601 nebo 1060	604	460	cca 900

Poláci se chystají na příchod Pendolina

Polské dráhy PKP připravují cestující na nové vlaky Pendolino. V souvislosti s tím představily design vozidla i novou kategorii velmi rychlých a komfortních vlaků PKP InterCity, která ponese označení Express InterCity Premium – EIC Premium. Dopravce si u společnosti Alstom objednal 20 elektrických jednotek třetí generace Pendolin včetně údržby v hodnotě 400 milionů eur, což znamená asi 10,4 miliardy korun celkem a 520 milionů korun za jednu jednotku. Na rozdíl od zvyklostí u tohoto typu vlaků však nejsou soupravy pro Polsko vybaveny naklápěním vozových skříní.

Rychlé spojení Baltu s Varšavou

Výroba prvních vlaků v italském závodě v Saviglianu míří do finále a v krátké době by měly začít jejich zkoušky, nejprve přímo v Itálii, následně pak na zkušební okruhu ve Žmigrodě a také na tratích, kde budou soupravy v provozu.



KRASAVEC. Sedmivozová jednotka bude jezdit bez naklápění.

VIZUALIZACE PKP

Jednotky mají být připraveny pro zahájení provozu v prosinci 2014. Nabídnou velmi rychlé spojení tzv. Trojměstí na pobřeží Baltu (Gdynia, Sopoty, Gdaňsk) s Varšavou a městy na jihu Polska jako Krakov, Katovice a Wrocław. Později se má jejich provoz rozšířit i do dalších míst – Bialsko-Biala, Gliwice a Rzeszów. Cesta od severu na jih napříč Polskem by

pak měla trvat jen něco přes 5 hodin. To má umožnit modernizace polských koridorů na rychlost až 200 km/h. Z Varšavy na jih Polska, tedy k hranicím s Českou republikou, mají Pendolina jezdit rychlostí až 220 km/h.

Polské Pendolino patří do stejné generace vlaků jako soupravy ETR 610 SBB a ETR 600 FS (ovšem bez naklápění). Dél-

čením Velaro D (Deutschland) a pro mezinárodní společnost Eurostar, která provozuje spojení mezi Bruselem, Paříží a Londýnem pod kanálem La Manche, pod označením Velaro e320.

Světový úspěch rychlovlaků Velaro je možný také díky českým inženýrům pracujícím v pražské a ostravské projektové kanceláři společnosti Siemens. Přímou se podíleli na projektech vlaků Velaro pro Čínu, Rusko, Německo a Eurotunel. Češi zpracovávají konstrukční dokumentaci například v oblasti vozových skříní, dveřních systémů, interiérů, vytápění a klimatizace nebo pneumatických a elektrických obvodů i počítačových řídicích systémů.

PETR ŠTÁHLAVSKÝ

KRÁTCE

NĚMECKO

Program zaměřený na dětské cestující

Společnost Deutsche Bahn představila nový program pro cestující s dětmi. Nabídku služeb rozšířila ve vlacích ICE a IC o stolní hry. Také webové stránky nabízejí nový odkaz pro cestování s dětmi. Novým „kamarádem“ pro děti je postavička „malé ICE“, se kterou lze budovat železniční tratě a cestovat Německem. DB dětem nabízí také omalovánky nebo dětský magazín Leselok. Jídelní vozy pak rozšířily nabídku o zvláštní dětské menu v praktickém přenosném boxu.

BALKÁN

Modernizují koridor z Německa do Řecka

Práce na desátem panevropském koridoru pokračují. Chorvatsko chce do roku 2020 investovat dvě miliardy eur, trať kompletně zdvoukolejnit, zvýšit maximální rychlost na 160 km/h, prodloužit délku staničních kolejí na 750 metrů a zavést dálkové řízení a komunikační systém GSM-R. Slovinci na svém úseku plánují ve stejné době investovat 1,4 miliardy eur. Cílem je zkrátit cestovní čas mezi Salcburkem a Tureckem z 50 na 36 hodin. Desátý koridor měří asi 2 500 km a vede ze Salcburku přes Lublaň, Záhřeb a Bělehrad do řecké Soluně.

RUSKO

Jednotky Siemens Desiro do dalších měst

Ruské železnice RŽD nasazují v turistické sezoně elektrické motorové jednotky typu Desiro z provenience společnosti Siemens na trať Moskva – Nižnij Novgorod. Jedná se o variantu Desiro RUS v Rusku nazývanou Lastočka (Vlaštočka). Nasazení jednotek probíhá od 28. dubna do 30. září. Jednotky Desiro RUS jsou provozovány na této téměř 400 km dlouhé trati se třemi nácestnými zastaveními v městech Vladimir, Kovorov a Dzeržinsk s jízdní dobou asi čtyři hodiny. Tyto jednotky, které cestující již znají z regionálních spojů kolem Sankt Petěrburgu, budou nasazeny též v oblasti tatarské Kazaně a v olympijském městě Soči.

MAĎARSKO

Síť GSM-R se rozšíří na tři tisíce km tratí

Koncem roku 2012 bylo zveřejněno výběrové řízení na vybudování systému GSM-R na celkem 905 kilometrech tratí sítě MÁV a GySEV včetně odpovídajícího počtu stanic a okružní tratě v Budapešti. Výběrové řízení koordinuje Národní telekomunikační a servisní společnost (právní nástupce státního podniku Kopint-Datorg). Minimálně čtyři nabídky už přišly. Vyhlášení vítěze tendru se předpokládá ve druhé polovině letošního roku. Realizace je plánována na dobu dvou let. Potom se síť GSM-R má rozšířit až na 3 tisíce km tratí.

ŠVÝCARSKO

Osobní doprava roste, nákladní je ve ztrátě

V loňském roce dosáhly Švýcarské spolkové dráhy mnohem lepšího hospodářského výsledku než v roce 2011. Čistý zisk společnosti činil 347 milionů eur, což je o 69 milionů eur více než předloni. Denně bylo přepraveno 967 tisíc cestujících. Oproti tomu společnost SBB Cargo, zabývající se nákladní přepravou, utrpěla v loňském roce ztráty. Přepraveno bylo o 1,7 procenta zboží méně než v roce 2011.

FRANCIE

Deutsche Bahn viní SNCF z nekalé soutěže

Společnost Euro Cargo Rail, francouzská divize Deutsche Bahn pro nákladní přepravu, plánuje podat stížnost na francouzskou SNCF z důvodů porušování hospodářské soutěže. Důvodem má být, že SNCF údajně nabízí převoz zboží za ceny nižší, než činí provozní náklady, což odporuje pravidlům hospodářské soutěže. SNCF považuje tuto stížnost jen za obchodní taktiku, kterou podle ní Deutsche Bahn využívá i na německém trhu. **(PeŠT, zh, oz)**

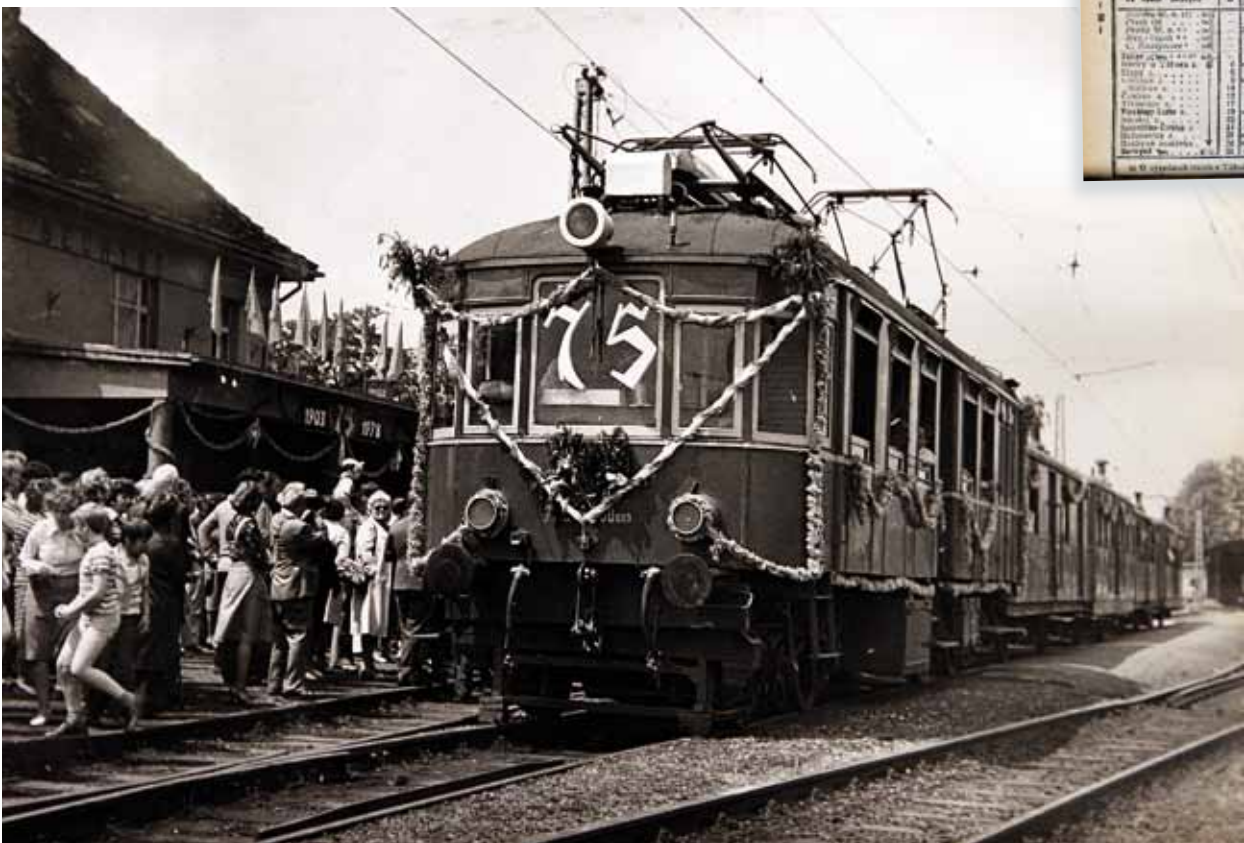
PETR ŠTÁHLAVSKÝ

První elektrifikovaná dráha měla vést až k břehům Vltavy

Vynálezce František Křižík by se asi divil. Na první elektrifikované trati v Čechách že jezdí motorové vozy? Ano, i taková je ekonomická realita železniční dopravy u nás. Ale hlavní je, že se na 110 let staré Bechyňce, tedy dráze Bechyně – Tábor, stále jezdí. Podle ambiciózních návrhů z dávné minulosti měly její koleje vést výrazně dál, přinejmenším do Týna nad Vltavou.

Jak vlastně Bechyňka vznikla? Za počátek snah města Bechyně o železniční spojení se zbytkem země se uvádí návrh knížete Paara a jeho konšocia na vypracování projektu dráhy z Vodňan přes Vltavotýn, Bechyni, Tábor, Mladou Vožici a Kutnou Horu do Labské Týnice. Projekt a provedenou revizi trasy schválilo c. k. ministerstvo obchodu v prosinci 1891 s tím, že jednání o koncesi začne hned, jak bude zajištěn potřebný kapitál. A ten nebyl zrovna malý, přes 9,4 milionu zlatých. Takže tudy cesta nevedla, tolik peněz se nepodařilo dát dohromady.

Odvážná sázka na elektřinu
Teprve roku 1894 ustavené družstvo pro místní dráhu Tábor – Bechyně, stimulované zemským lokálním zákonem, začalo prosazovat stejnojmenný lokální projekt. Ten byl v roce 1903, coby první



OSLAVY ZA NORMALIZACE. Ani při 75. výročí tratě v roce 1978 nemohl chybět elektrický vůz Elinka. FOTO SBÍRKA AUTORA (2x)

elektrifikovaná dráha Čech, doveden k úspěšnému konci. Podobně jako lokálka z Číčenic (dříve Vodňan) do Týna. V prosinci roku 1908 ale navrhla kancelář Köhler a Raynal projekt 11,257 km dlouhé spojnice Týna a Bechyně. Vsadila na již pět let se osvědčující elektrickou trakci. Počítalo se s osmi páry vlaků, na něž by postačil jediný elektrický vůz, v pořadí čtvrtý, tehdy právě vystavený na Světové

Na konečné stanici v Týně se v projektu počítalo s výstavbou vlečky k vltavskému překladišti.

výstavě v Miláně. Dalšími položkami ve vozidlovém parku měly být jeden osobní vůz, tři vozy nákladní zavřené řady Gg a tři otevřené řady Je plus velocipedová traťmistrovská dréžina.

V projektu se počítalo s dalšími 11 kilometry tratě
K trasování lokálky nám více napoví náčrt výškového profilu. Od starého be-

Útržek z jízdního řádu 1932/33. Část spojů jezdila jen o výročních trzích.

chyňského nádraží měla kolej vést maximálně dvacetipromilovými spády do zastávek Hodonice (km 1,920) a Nuzice (km 3,054). Vlak by dále pokračoval něco přes tři kilometry do vrcholové stanice Koloděje (v km 6,4417 a nadmořské výšce 421,996 metru). Stanice měla mít jednu vedlejší kolej o délce 200 metrů. Dále koleje na plánu klesaly k Vltavě, v nejstrmějším úseku dokonce sklonem až 27 milimetrů na metr. V km 9,8637 měla vzniknout zastávka s nákladištěm Týn ležící na pravém břehu řeky, v nejnižším bodě dráhy 372,410 m železnice pokračovala po mostě řeku a v km 11,257 se napojila do stávající čtyřkolejné stanice Týn nad Vltavou.

Na konečné stanici v Týně se v projektu počítalo s výstavbou vlečky k vltavskému překladišti. Jedinou větší pozemní stavbou měla být výpravní budova typu LVI v Kolodějích. Při navrhovaném denním počtu 8 párů vlaků (o víkendů 10) bylo vypočítán výkon 33 494 vlakokilometrů, přepravní výkon 811 082 brutotunokilometrů. Myšlenka i projekt, podobně jako jiné z té doby, skončily nakonec v regálech archivů, a tak si dnes jen můžeme představit, jaké by to bylo svězt se vlakem mezi Lužnicí a Vltavou. Pro cestující však může být potěšující, že od roku 1928 (tedy po dvaceti pěti letech provozu) vede dráha přes tzv. Duhový most až přímo do Bechyně.

MARTIN NAVRÁTIL

INZERCE



ČD travel, s.r.o., Perlová 3, tel. 972 243 051–55. e-mail: obch@cdtravel.cz, lazne@cdtravel.cz, web: www.cdtravel.cz, provozní doba: pondělí–pátek 9.00–17.00 h
Pobočka: Praha hl. nádraží 972 241 861, provozní doba: 1. 5.–30. 9.: pondělí–pátek 9.00–18.00 h, sobota 9.00–14.00 h, 1. 10.–30. 4.: pondělí–pátek 9.00–17.00 h



Česká republika
Velké Karlovice – horský hotel Tatra ***
Relaxační týden
7 nocí se snídaní, 1x perličková aroma koupel, 1x parafínový zábal na ruce, 3x kyslíková terapie, 2x whirlpool, 1x sauna, 1x klasická masáž celková, 1x lávová masáž částečná, 1x floating fitness bez omezení
Cena: 5 190 Kč/os./pobyt



Česká republika
Krkonoše – Dolní Mísečky – hotel Idol ***
Gastrovikendy
26. 7.–28. 7. 2013: Vánoce v létě, 9. 8.–11. 8. 2013: Krakonošova zahrádka, 23. 8.–25. 8. 2013: Fitness víkend
Cena 999 Kč/os. se snídaní, 1 160 Kč/os. s polopenzí, 1x 30min. whirlpool, speciální program, 30% sleva na další wellness služby



Česká republika
Františkovy Lázně – LH Pawlik **, Savoy****, Dr. Adler*****
15. 9.–22. 9. 2013: Odpočinek v taktu valčíku – Straussův týden
7 nocí se snídaní, 5 lehkých lázeňských procedur, vstup do Aquafora, tematická prohlídka města, ochutnávka opatek a likéru, 3x vstupenka na koncert, kulturní program v ceně pobytu – doba konání týdenního festivalu Johanna Strausse ml.
Cena: 8 600 Kč/os./Pawlik, Savoy; 7 250 Kč/os./Dr. Adler



Česká republika
Lázně Karlova Studánka – LD Libuše, Slezský dům, Opava
Aktivní víkend – pěší turistika, 1. 10.–15. 12. 2013
2 noci s polopenzí, půldenní exkurze s certifikovaným průvodcem „Za vodopády a pralesy Bílé Opavy“, 1x uhličítá koupel, 2x bazénový komplex 1 hod.
Cena: 1 960 Kč/os./pobyt
3 noci s polopenzí, půldenní exkurze s certifikovaným průvodcem „Za vodopády a pralesy Bílé Opavy“, 1x uhličítá koupel, celodenní výlet „Za nejvyšší horou Moravy – Praděd“
Cena: 2 440 Kč/os./pobyt



Slovensko
Velký Meder – Thermal Varga ***
Pohoda 5 od 1. 7.–7. 9. 2013
5 nocí s polopenzí, župan, 1x uvítací přítpek při večeři, 4x celodenní vstupenka do termálního parku s 1 přerušením denně, 1x slaná koupel, 1x masáž, 1x mořská koupel, 5x poplatek městu
Cena: 6 675 Kč/os./pobyt



Slovensko
Vysoké Tatry – Léto v horách
Štrbské Pleso – hotel Baník ****, Tatranská Lomnica – hotel Urán *** a hotel Titris ****, Starý Smokovec – hotel Hrebienok ***, Tatranské Matliare – hotel Hutník I a II
Seniorské pobyty, výhodné pobyty pro rodiny s dětmi, více o hotelech a cenách na www.cdtravel.cz



DVOJROLE. Za svědomitým a pečlivým vlakvedoucím se skrývá i nadšený fanoušek fotbalu, organizátor akcí a hrdý otec. FOTO AUTOR (2x)



Nesnáší nálepkování lidí podle barvy pleti

Vlakvedoucí dálkových vlaků z Chomutova Josef Kováč nerozlišuje lidi podle barvy pleti, ale zásadně podle toho, jak se chovají během jízdy nebo na nástupišti. Pochází ze železničářské rodiny, jeho otec byl na dráze celý život, bratr zase pracuje u SŽDC. Má tři velké lásky – kromě železnice to jsou ještě jeho synové, které vychovává, a pak fotbal.

Na dráze dělá úctyhodných 27 let. Kromě toho, že je Josef Kováč vlakvedoucím na rychlicích na trasách Praha – Ústí nad Labem – Chomutov a Plzeň – Cheb – Chomutov, zastává také funkci ve Federaci vlakových čet, konkrétně jako předseda v domovské stanici vlakových čet v Chomutově. „Musím potvrdit, že jsem se u svých kolegů nebo nadřízených ještě nesetkal s nějakou nevolí či naschvály. Na takzvané kamarády mám dobře vyvinutý čich a jdu od takových

lidí honem rychle pryč. Myslím tím jak Romy, tak i bílé. I když je to možná zvláštní, nemohu si navíc stěžovat ani na naše zákazníky, kteří mě ve většině případů přijímají veskrze velmi dobře,“ říká Kováč a naráží při tom na svůj etnický původ.

Darebáci mohou být ve všech skupinách
„Cítím se jako obyčejný člověk, pocházím ze standardní romské rodiny. Je fajn, že mě okolí zpravidla vnímá jako

člověka a ne Roma. Mrzí mě, jak se o našem etniku často mluví v médiích nebo mezi lidmi. Pravda je, že většina slušných a pracovitých Romů nemá prakticky žádnou šanci se nějak zviditelnit. Kvůli předsudkům se u nich posuzuje hlavně barva pleti,“ říká a dodává k tomu, že darebákem může být „cigán jako gadžo“. Jenže Romové to mají v praktickém životě těžší. „Já osobně toto nálepkování strašně nesnáším. V naší společnosti bohužel nefunguje dlouhodobě

JOSEF KOVÁČ

Po absolvování Středního odborného učiliště železničního v Chomutově nastoupil v roce 1986 k ČSD jako průvodčí osobních vlaků. Od roku 1988 jezdil na pozici vlakvedoucího nejprve na regionálních spojích a od roku 1996 přešel na dálkové vlaky spojující Chomutov s Chebem, Prahou a Plzní. Ve funkci vlakvedoucího RCVD Ústí nad Labem pracuje i dnes. Působí i ve Federaci vlakových čet. Má rád fotbal a pro své kolegy organizuje různé sportovní a kulturní akce.

soužití řady různých etnik jako třeba ve Spojených státech nebo Anglii. Tam jsou zvyklí vedle sebe žít černí, žlutí nebo bílí bez větších problémů,“ vysvětluje své názory vlakvedoucí, na kterého údajně za necelé tři desítky let práce nepřišla ani jedna stížnost.

Zajišťuje fotbalová utkání i zájezdy na muzikál
Člověk je ale živ nejen prací, a tak je tomu i u Josefa Kováče. „I když mě práce doopravdy baví a je tak trochu mým hobbym, nejlépe se odreaguji u sportu. Dříve jsem dokonce závodně zápasil, pak jsem předsedal na fotbal, kterému jsem zůstal věrný dodnes. K fotbalu ostatně vedu své tři syny, kteří snad půjdou v mých stopách. Navíc mě baví organizování různých sportovních a kulturních akcí. Naposledy jsem třeba zajišťoval kompletní servis pro fotbalová utkání třinácti družstev, která hrála o pohár ředitele Vlakového doprovodu osobní dopravy Českých drah v Bílině, kde jsem se doopravdy realizoval. A navíc jsem si u toho s kolegy z vlakových posádek z celé republiky užil hodně legrace a pohody,“ směje se.

Musím potvrdit, že jsem se u kolegů nebo nadřízených ještě nesetkal s nějakou nevolí či naschvály.

Co se týče zajištění fotbalového turnaje, o kterém jsme v Železničáři psali v čísle 12/2013, bylo to rozhodnutí vedoucího RCVD Ústí nad Labem Václava Milera. „Musím mu poděkovat za důvěru vůči mé osobě,“ zdůrazňuje Josef Kováč, na kterého letos čekají další akce. Například na konci června organizuje zájezd do Lokte na muzikál Johanka z Arku, který je spojen s prohlídkou hradu. Na podzim to zase bude zájezd do Podhájské.

Synové mu dělají radost
Mimo sportu se vlakvedoucí z Chomutova zajímá o historii, dobové dokumenty, léčitelství a s chutí vaří. Má rád posezení s přáteli při lidové hudbě, například v některém z moravských sklípků, kam také organizuje každým rokem zájezdy. „Pokud ale mohu být upřímný, tak největším hobbym je výchova mých synů, neboť z nich chci vychovat slušné lidi. Kluci mně dělají radost, to musím s potěšením přiznat. Jeden je už dokonce výpravčím na dráze, druhý studuje na hotelové škole a třetí se učí na kuchaře. Jsou docela šikovní a navíc hodní, což je pro mě asi ta nejlepší odměna.“

MARTIN HARÁK

POŠTA

Podpora turnaje v požárním útoku

Děkuji Českým drahám za podporu organizace třetího kola sedmnáctého ročníku Velké ceny České republiky v požárním útoku družstev HZS krajů a HZS podniků v České Třebové. I vaší zásluhou se podařilo soutěž zorganizovat na patřičné úrovni. České dráhy byly na stadionu v průběhu soutěže prezentovány s ostatními sponzory rozhlasem, reklamním panelem a při vyhlásování pořadí věcnými cenami. Těším se na další spolupráci. **LUBOŠ ČIŽ**
Autor je z jednotky požární ochrany SŽDC Česká Třebová.

O Stuttgartu jsem uvedl odborná fakta



V čísle 12 jsem si přečetl dopis Josefa Strejce k mému článku o výstavbě nádraží ve Stuttgartu. (Dopis měl titulěk Stuttgart si tolik zloby a výsměchu nezasloužil – poznámka redakce.) Příspěvek jsem zpracoval na základě článku páňů Wyssliho a Müllera, který vyšel v časopise Bahn-Extra (č. 1/2013) ve Spolkové republice Německo. Mé zpracování vychází z faktů zveřejněných v tomto časopise. Musím zdůraznit, že Bahn-Extra je nezávislým periodikem o železnici, takže vyjadřuje i názory, které nemusejí být totožné s názory budovatelů projektu „Stuttgart 21“. A právě jiný pohled mne zaujal a chtěl jsem se o něj podělit se čtenáři Železničáře. Pokud se tyto názory panu Strejcovi nelíbí, doporučuji mu si článek přečíst v originále a porovnat jej s mým. Ohrazuji se proti názoru pana Strejce, že jsem „zatrpkly na věčné časy“ – i já něco o Německu vím. Články mnou zpracované vždy vyjadřují odborná fakta. Tím považuji věc za uzavřenou.

STANISLAV HÁJEK

K evakuaci budovy ministerstva dopravy

Dovolte, abych vám poděkovala za vstřícný přístup, s jakým jste v uplynulých dnech pomohli zvládnout úkoly spojené s krizovou povodňovou situací. Ve složitých životních okamžicích si člověk velmi váží podané ruky. Vysoce jsem ocenila příkladný postoj zaměstnanců ve chvíli, která byla pro Ministerstvo dopravy ČR kritická. Rychlá pomoc a včasný zásah Kanceláře generálního ředitele Českých drah (zejména oddělení správního pod vedením pana Vojtíška) přispěly k úspěšnému překlenutí průběhu povodní a zvládnutí obtížných momentů. Čtěla bych všem, kteří se zasloužili o zdárný průběh evakuace, ještě jednou poděkovat.

KAMILA JANÁČKOVÁ

Autorka je Feditelkou Odboru vnitřní správy Ministerstva dopravy ČR.

Oslava Mezinárodního dne dětí na Domažlicku



Již popáté se konala tradiční oslava Dětského dne. Letošní akce byla pořádátelí ze ZV OSŽ Pobežovice nazvána „Indiánský country den 2013“. Deštivé počasí nepřestalo ani v sobotu 1. června, takže musel být i částečně upraven program. Pro všechny návštěvníky byl však připraven přibýtek, což ale omezilo prostor pro děti na soutěže. Organizátoři si s tím však poradili a děti se i tak dobře bavily. Každá výhra, ale i účast v soutěži, byla odměněna sladkou nebo věcnou cenou. V příštím roce Den dětí oslavíme s názvem „Horor a čarodějnice“. **JAN VYDRA**

Dopisy jsou redakčně upraveny a kráceny.

KŘÍŽOVKA

M. Růžička (*1927) – český aforista: NEJVĚTŠÍ VDĚČNOST PROJEVUJEME TOMU, ... (dokončení v tajence).

POMŮCKA: IRON, TARO	DOBŘÍ NÁPOJ	MUŽSKÉ JMÉNO (26. 4.)	ZAKRYTÍ	VYVOLÁVAT (PŘEDSTAVY)	SVRCHNÍK		TEČKA	CIRKULACE (SLOV.)	NATRÍT TUKEM	CENOVÉ SNÍŽENO		LEGENDÁRNÍ ARGENTIN- SKÝ FOTBALISTA	FIALKOVÁ SILICE	MAZADLO	OBEČ U CHOMU- TOVA		ŠATNÍ MOTÝLČÍ	PŘIBLIŽNĚ	VIDINA	TA DRUHÁ
ROZUM						BUDDHIS- TICKÝ KNĚZ					VEDLE					SVALOVINA				
DRUHÁ TRÁVA						AMBALÁŽ					MONGOLSKÝ ROLNÍK					TVRDÁ ŠTĚTINA				
						UDRŽEN V TAJNOSTI										HLINÍKOVÁ FOLIE				
ZAČÁTEK TAJENKY											RUINA									
											VRANÍK (ZASTAR.)									
	ČÁST KOSTRY	TRNOVNÍK					KRKAVCO- VITÝ PTÁK							RUSKY NEBO				SMĚNEČNÝ RUČÍTEL	HLÍZY KOLOKÁZIE	ÚTOK
		HÝKAVEC					MLÁDE TURA							TVRDÝ PLOD						
VÍŘIT								MOŽNÁ					OTÁZKA PŘI SÁZCE				ZN. ČISTIČI- HO PRAŠKU			
								OBLEK (KNÍŽNĚ)					KAVKAZ. HUD. NÁSTROJ				SMYČKY			
OSÉVÁNÍ					KONEC TAJENKY															
SENOSEČ					SUROVÁ Kyselina olejová						SPZ NÁCHODA				AKVARIJNÍ RYBKA					
TROUCHNI- VĚT					HMOTNOST ZBOŽÍ BEZ OBALU						LIST PAPÍRU				PODBRADEK					

AUTOR PETR HAJNÍŠ

Dostupné pouze v tištěné podobě

12

ZA POZNÁNÍM



ZAPADLÁ STANICE. Stanice Kácov leží relativně daleko od centra města. Až sem vyrazíte na výlet, doporučujeme vám vystoupit na příslušné zastávce, která je o dvě kilometry dále, resp. blíže.

FOTO: MICHAL MAJER

Městečko v Posázaví, kde se zdánlivě zastavil čas

Na světě je asi mnoho míst, kde se rozhlédnete a řeknete si: „Zde se zastavil čas!“ I u nás jsou v dobrém slova smyslu taková místa a některá dokonce ve středu naší republiky. Jedno z nich se jmenuje Kácov. Půvabné letovisko nad řekou Sázavou si stále zachovává ráz poklidného plynutí života, který působí jako balzám na duši.



Mariánský sloup z roku 1730 byl medvědí zrcem kruhovin.

Pokud jste se do Kácova dostal před půl stoletím, tak by to bylo úplně jiné. A když jste se tam po čase vrátil, opět byste se tam necítili jako doma. Kácov byl tehdy jen malou vesnicí, která přelétávala jen letní vlaky. A to byl právě ten důvod, proč se Kácov stal letoviskem. Vlakem se tam dostal každý, kdo chtěl odpočinek a slunce. Kácov byl tehdy jen malou vesnicí, která přelétávala jen letní vlaky. A to byl právě ten důvod, proč se Kácov stal letoviskem. Vlakem se tam dostal každý, kdo chtěl odpočinek a slunce.

Historické kořeny ze 14. století
Kácov najdeme na silniční trati 212 mezi Ledečtem a Světlou nad Sázavou, v nadmořské výšce 110 metrů. Jde o zbytek od Mariánského sloupu, který byl postaven v roce 1730. Sloup byl postaven v roce 1730. Sloup byl postaven v roce 1730.



Šlechtické sídlo. V 18. století získal zámek barokní podobu. Z řadových oban vyhláží namalované postavy.

FOTO: MICHAL MAJER

KÁCOV

Město nad řekou Sázavou se nachází na katastrálním území v jihozápadním cípu Středočeského kraje. Při cestě vlakem zde můžete vystoupit buď na nádraží, které je ale relativně daleko od centra, nebo na příjezdové zastávce. Taž mezi Ledečtem a Světlou nad Sázavou býval někdy považována za výchozí vlnu Posázavského pacifiku. Zde má méně než tisícovku obyvatel. V letech 2009 až 2011 se v Kácově konal Světový festival. Jeho cílem bylo turistické atrakce patřit káckému letovisku. Na historickém náměstí je opravený mariánský sloup z roku 1730 i postavení Mariánských pomocníků.

19. století přinesl stavbu železniční tratě. Místní obyvatelé byli postaveni k železniční zastávce, která byla v roce 1870 postavena. Kácov byl tehdy jen malou vesnicí, která přelétávala jen letní vlaky. A to byl právě ten důvod, proč se Kácov stal letoviskem. Vlakem se tam dostal každý, kdo chtěl odpočinek a slunce.



Do Kácova během léta míří řada turistických vlaků.

FOTO: MICHAL MAJER

Jaké tajemství se skrývá za tajemstvími Kácova?
Základní tajemství Kácova je v jeho historii. Kácov byl tehdy jen malou vesnicí, která přelétávala jen letní vlaky. A to byl právě ten důvod, proč se Kácov stal letoviskem. Vlakem se tam dostal každý, kdo chtěl odpočinek a slunce. Kácov byl tehdy jen malou vesnicí, která přelétávala jen letní vlaky. A to byl právě ten důvod, proč se Kácov stal letoviskem. Vlakem se tam dostal každý, kdo chtěl odpočinek a slunce.

V roce 1870 přišel s Kácovem železný vlak. Místní obyvatelé byli postaveni k železniční zastávce, která byla v roce 1870 postavena. Kácov byl tehdy jen malou vesnicí, která přelétávala jen letní vlaky. A to byl právě ten důvod, proč se Kácov stal letoviskem. Vlakem se tam dostal každý, kdo chtěl odpočinek a slunce.



Mezi městem a řekou spojuje historický most s dřevěnou nosníkovou konstrukcí.

Železnice sem přišla v roce 1870.
Místní obyvatelé byli postaveni k železniční zastávce, která byla v roce 1870 postavena. Kácov byl tehdy jen malou vesnicí, která přelétávala jen letní vlaky. A to byl právě ten důvod, proč se Kácov stal letoviskem. Vlakem se tam dostal každý, kdo chtěl odpočinek a slunce. Kácov byl tehdy jen malou vesnicí, která přelétávala jen letní vlaky. A to byl právě ten důvod, proč se Kácov stal letoviskem. Vlakem se tam dostal každý, kdo chtěl odpočinek a slunce.

Předplaťte si čtrnáctideník
Železničář
na telefonu 972 233 090