



FOTO ARCHIV PAVLA VURSTY, PROFIMEDIA A MARTIN HARÁK

## SLOUPEK

### Technický klenot v Liberecké kotlině

Lanová dráha na Ještěd je určitě fenoménem a symbolem Liberce i chloubou Českých drah. V šedesátých letech jí přitom hrozil zánik. V roce 1963 oheň nenávratně zničil původní horský hotel na Ještědu, což se negativně projevilo i na provozu lanové dráhy. I když byla celé technologii věnována potřebná péče i údržba, přece jen se zde projevila amortizace strojního i elektrotechnického zařízení. Naštěstí padlo rozhodnutí o výstavbě nové-



**Vladimír Štěpán**

přednosta lanové dráhy na Ještěd

ho hotelu s vysílačem a o rekonstrukci dráhy spojené s navýšením její kapacity. (Na rozdíl od první visuté lanovky v Krkonoších, která zůstala jen ve vzpomínkách a archivních dokumentech.) V první listopadový den roku 1971 byl ukončen veřejný provoz a na Ještěd se po více než čtyři roky dalo dostat jen po silnici nebo turistických cestách.

V samotné technologii došlo k modernizaci poháněcího mechanismu, systému napínání nosných lan, ale také k výměně obou původních kabin za nové. Tyto velkokapacitní kabiny, včetně jedné náhradní, byly vyrobeny v roce 1973 ve Výzkumném ústavu pro stavbu lodí v Praze. Řídicí systém byl zabezpečen automatikou, která byla později modernizována a doplněna průmyslovým počítačem. Péče o lana, jako základní prvek bezpečnosti, je prioritní pro systém údržby a podléhá přísným a pravidelným defektoskopickým kontrolám. Celý systém provozního a organizačního řízení lanové dráhy se nezměnil ani po transformaci Českých drah na akciovou společnost. Lanovka stále zůstává samostatným pracovištěm DKV Česká Třebová.

# Lanová dráha na Ještěd dělá radost už osm desetiletí

Výjimečná, atraktivní, populární, bezpečná. Tato přívlastka si dráha na Ještěd určitě zaslouží. Unikátní charakter lanovky vyplývá především z okolní krajiny a horní stanice v těsné blízkosti nepřehlédnutelné budovy vysílače/hotelu Ještěd, která patří mezi národní kulturní památka a architektonické skvosty naší republiky. Jediná lanovka ve vlastnictví Českých drah funguje již osmdesát let.

Visutá kabinová lanovka na Ještěd zahájila provoz 27. června 1933. Ve své době se jednalo o teprve druhou českou visutou dráhu vůbec. S výjimkou let 1943–45 ji totiž stále vlastnily Československé státní dráhy, po rozpadu federace potom České dráhy. V první polovině sedmdesátých let prošla lanovka rozsáhlou rekonstrukcí a v současné podobě funguje od Silvestra 1975.

## Dárky pro cestující

V souvislosti s osmdesátým výročím připravily České dráhy pro své zákazníky malý dárek. Několik posledních červených dní mohli cestující využít obchodní nabídku VLAK+ Lanovka Ještěd 2013, díky které si každý zájemce mohl pořídit zpáteční jízdenku za cenu jednsměrné obvyklé. Ušetřil tak polovinu ze základní ceny. Přesně ve výroční den – tedy ve čtvrtek 27. června – navíc dostal každý platící cestující (na lanovce lze to-

tiž využívat také In Karty s aplikací železniční průkazka) jednu ze tří stylových retropohlednic.

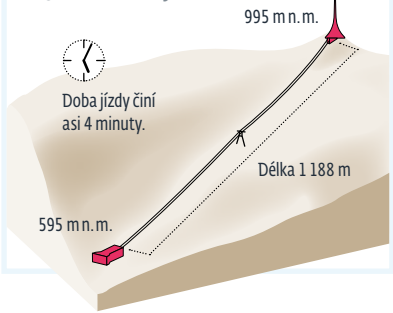
## Slavnostní evakuace

U příležitosti kulatého výročí lanovky České dráhy také zpřístupnily strojovnu v horní stanici Ještěd. Součástí oslav byla rovněž praktická ukázka evakuace osob z kabiny pomocí lana se speciálním záchranným sedákem poblíž dolní stanice Horní Hanychov. Jak ale vzpomíná bývalý přednosta dráhy Josef Šaroun, který se přišel na oslavy podívat, za celou dobu provozu se cestujícím nestalo nic vážného. „Na lanové dráze jsem pracoval nepřetržitě 33 let a mám na tuto službu opravdu jen dobré vzpomínky,“ dodává s úsměvem Josef Šaroun.

Cvičné evakuace se aktivně účastnila i bývalá hlavní pokladní Libuše Suchardová. „Strach ze spouštění na laně jsem neměla, byl to krásný zážitek, který mi

## Pár faktů o lanovce

- V provozu je každý den od 8 do 19 hodin, v pondělí až od 14 hodin.
- Kabina unese maximálně 35 cestujících.
- V nejvyšším bodě se lanovka dostává 30 metrů nad zem.
- Od ledna 1976 (po generální rekonstrukci) se zde svezlo přes 13 milionů cestujících.



připomenul podobnou akci před více než třemi desítkami let, kdy jsem se spouštěla ještě z červené kabinky,“ řekla zvesela čiperná dáma, které by její věk v tu chvíli nikdo nehádal.

V rámci oslav byla ještě před Severočeským muzeem v Liberci vystavena třetí, takzvaná záložní kabina lanovky. V samotném muzeu byl k vidění funkční model původní ještědské lanovky v měřítku 1 : 7 od Václava Hrubého, který nejvíce zaujal asi dětské publikum.

## Průkopnické dílo postavily ve 30. letech ryze české firmy

Lanovka se bezpochyby stala chloubou nejen Českých drah, ale i města Liberce. Její přitažlivost zvyšuje i přítomnost vysílače na hoře Ještěd, který současně slouží jako hotel s restaurací – a hlavně divukrásný výhled do daleké krajiny. ČSD zahájily výstavbu lanovky v Liberecké kotlině 15. června 1932, čímž se sta-

ly průkopníkem tohoto druhu dopravy v naší republice. Na stavbě se podílely výhradně české společnosti, především firma František Wiesner z Chrudimi, později národní podnik Transporta, která měla bohaté zkušenosti s nákladními lanovkami.

Celá technologie byla nejdříve podrobena náročným testům včetně zkušebních jízd se zátěží, které probíhaly pod přísným dozorem. Přece jen v té době ještě lidé neměli zažitý pocit automatické důvěry k přepravě ve výškách. Projekt se tehdy povedl na výbornou a zdejší kraj získal zařízení nejen mimořádné technické kvality, ale i atrakci pro cestovní ruch. O dobré jméno dráhy na Ještěd se nyní s láskou starají zaměstnanci Českých drah.

MARTIN HARÁK



Další fotografie najdete na stránkách [zeleznicar.cd.cz](http://zeleznicar.cd.cz).

## Na jihu Čech je služba ČD Bike zvláště populární

V celém Jihočeském kraji se ve 27 půjčovnách ČD Bike nachází více než dvě stovky jízdních kol. Tato služba, kterou České dráhy zavedly v roce 2004, je zvláště v tomto regionu populární. Za posledních několik let vzrostl zájem zákazníků o výpůjčku drážních kol více než desetinásobně! Předloni navíc rozšířili na jihu Čech nabídku o velké koloběžky pro dospělé. České dráhy tak podle ředitele KCOD České Budějovice

Jiřího Kafky příhodně zareagovaly na rozmach cyklistiky v Evropě.

„Před dvěma lety jsme přišli s možností, aby si cestující mohli zamluvit kolo dopředu telefonicky nebo e-mailem. Na internetovém portálu s přehledem o kolech v jednotlivých stanicích. Díky internetu si tedy můžete objednat kolo on-line z pohodlí domova,“ říká ředitel KCOD České Budějovice Jiří Kafka.

→ Pokračování na straně 4

## Ústecké pokladny vyprávějí příběh povodní

Následky velké jarní povodně budou na mnoha místech viditelné ještě řadu měsíců. Jedním z nich je i hlavní nádraží v Ústí nad Labem, kde voda napáchala škody za více než jeden a půl milionu korun. Pod vodou se ocitl nejen podchod pod nádražím, ale také odbavovací hala včetně ČD Centra a všech osobních pokladen, zavazadlová pokladna i komerční prostory s několika obchody. Železniční provoz přes ústecké hlavní nádraží se během povodně sice nezastavil (na rozdíl od silniční dopravy),



Instalace polepů na objekt provizorní pokladny v Ústí. FOTO VÁCLAV RUBEŠ

výstup a nástup na nástupiště však nebyl možný ještě několik dní po ústupu Labe.

Pro cestující byla cesta od vlaku až do ulic otevřena, byť v provizorním režimu, 11. června poté, co proběhl elementární úklid podchodu a přednádražního prostoru. Bylo však jasné, že nedávno zrekonstruovaná budova se do normálního režimu nevrátí několik měsíců. Zaměstnanci KCOD museli především řešit otázku, jak zajistit prodej jízdních dokladů cestující veřejnosti.

→ Pokračování na straně 3

## Zlatý hřeb sezony v muzeu v Lužné

Ve středních Čechách se setkala parní lokomotivy, jejichž původ sahá do časů mocnářství.

STRANA 2

## Obnovili jsme provoz do Horního Slavkova

Po šestnácti letech se vrátily vlaky na šestikilometrovou část tratě 144 na Karlovarsku.

STRANA 4

## Synové následovali otce na stanoviště

Milan, Martin a Petr Kršňákoví z Břeclavi dokazují, že některé profese se v rodině dědí.

STRANA 11

## Lanové dráhy, které přišly o značku ČSD

Ještě před dvaceti lety se zde jezdilo pod hlavičkou národního železničního dopravce. A dnes?

→ VNITŘNÍ DVOUSTRANA 6–7



## PRO VÁS

## Soutěžte o prázdninách s Modrým srdcem

Motivační soutěž, do které byli dosud zapojeni pokladníci, vlakové čety a pracovníci Kontaktního centra ČD, pokračuje i o prázdninách. Tentokrát je předmětem soutěže prodej obou variant produktu Jízdenka na léto, přičemž do klání o nejlepší výsledky se mohou zapojit všichni pokladníci, zaměstnanci Českých drah.

Kritériem soutěže, probíhající od 15. června do 25. srpna, je procentuální nárůst prodeje Jízdenky na léto oproti stejnému období roku 2012. Nárůst prodeje musí činit minimálně 10 procent, v případě nižšího nárůstu nebude daná stanice zapojena do soutěže. V kolektivní soutěži se mezi sebou utkají jednotlivé stanice (výsledky všech pokladníků se sčítají), které jsou rozděleny do čtyř skupin v závislosti na výsledcích prodeje Jízdenky na léto za loňský rok. Z každé skupiny budou vybrány stanice s nejvyšším procentuálním nárůstem a z těchto stanic budou odměněni nejúspěšnější pokladníci. V první skupině částkou 1 500, 1 200 a 1 000 Kč, ve druhé skupině 1 200, 1 000 a 800 korun, ve zbývajících dvou pašálem ve výši 800, respektive 500 korun. Nad rámec tohoto hodnocení bude odměněno pět pokladníků (bez ohledu na příslušnost k určité stanici) s absolutním nejvyšším počtem prodaných Jízdenek na léto, a to každý částkou 2 tisíce korun bez ohledu na to, zda již jinou odměnu získali.

Nezapomeňte, že Jízdenka na léto je současně výbornou příležitostí, jak nabídnout zákazníkům pořízení In Karty. Zákazník do 26 let zaplatí za In Kartu IN 25% 330 korun na tři roky, přičemž 200 korun ušetří hned při pořízení Jízdenky na léto. Lze tedy říci, že za pouhých 130 korun získá slevu, která mu bude platit tři roky na jakoukoli cestu po ČR a také na cesty do zahraničí. Podrobné informace o podmínkách soutěže a průběžné výsledky najdete na stránkách HelpDesk ISOP, záložka Modré srdce. **(rub)**

## KAM JET

## Jízdy po uzavřených tratích na Moravě

Občanské sdružení Kroměřížská dráha ve spolupráci s ČD, ČD Cargo a VUZ zve všechny přátele železnice na nevšední svezení zvláštními vlaky po jinak pro veřejnost uzavřených tratích Moravské západní dráhy a Tovačovce. V pátek 16. srpna vyrazí z České Třebové souprava klasičských vozů vedená Bardotkou T 478.1010 na cestu přes Moravskou Třebovou, Chornice, Prostějov a Nezamyslice do Kroměříže, odkud pak bude po oba víkendové dny 17. a 18. srpna vyjíždět v čele zvláštních vlaků na trať z Kojetína do Tovačova. Zatímco jízdy po trati Kojetín – Tovačov, vypravené při příležitosti konání festivalu Tovačovský portál v Tovačově a Hanáckých hodů v Kojetíně, budou veřejné, na speciální jízdu po Moravské západní dráze je třeba se předem zaregistrovat na [www.prototypy.cz/tovacovka](http://www.prototypy.cz/tovacovka), kde najdete také veškeré podrobnosti o obou akcích. **(rk)**

# Lužná přivítala parní skvosty s císařským rodokmenem

Muzeum Českých drah v Lužné u Rakovníka má za sebou jeden ze zlatých hřebů letošní sezony. Jeho areál, ale i okolní tratě ožily o víkendy 22. a 23. června dávnou historií, když se sem sjely parní stroje, jejichž rodokmen sahá až do rakousko-uherského mocnářství. Třináct lokomotiv ze čtyř států přilákalo davy nadšených obdivovatelů. Fanoušci měli také jednu z posledních možností spatřit známého Čtyřkoláka 434.1100 těsně před koncem platnosti kotlové prohlídky.

Je již tradicí, že na konec června připraví Muzeum Českých drah tematické setkání parních lokomotiv. Po loňském rendez-vous válečných Němek řady 52 se letos do Lužné sjelo na třináct parních strojů, jejichž technický původ sahá až do dob habsburské monarchie. A jako obvykle nezůstalo jen u programu v areálu muzea. Fotografové lemovali celý traťový úsek z Lužné do sousedního Revničova, kde po oba víkendové dny probíhala kavalkáda, tedy jízdy parních krasavic vlastní silou ve sledu. Kdo toužil stylově se dopravit za historií parním vlakem, mohl v sobotu i neděli využít zvláštních spojů v ranních hodinách z Prahy a odpoledne zpět.

## Největším tahákem byl Hrboun

Příjezd parních vlaků byl načasován tak, aby návštěvníci pohodlně stihli ústřední bod programu v luženském depu – slavnostní defilé na točně, doprovázené prů-



**STŘEDEM ZÁJMU.** Na konci června se do Lužné u Rakovníka sjely davy fanoušků, aby obdivovaly asi sto let staré parní lokomotivy. FOTO AUTOR (2x)



**TA MÁ PÁRU!** Mezi vzácné exponáty patřil i rakouský stroj z roku 1911.

vodním slovem vrchního přednosty Depa historických vozidel Jindřicha Rachoty. Jedna za druhou se parní lokomotivy představovaly obecně, které obkroužilo točnu v několika řadách. „Asi největším lákadlem bylo vrcholné dílo konstruktéra Karla Gölsdorfa, lokomotiva 310.23 z roku 1911 známá jako Hrboun, která přijela na setkání z Rakouska. Odtud pochází i další stroj, který je dnes k vidění v našem muzeu, lokomotiva 77.28. Polskou vzpomínkou na mocnářství byla Ol 12-7 a poslední zahraniční lokomotivou je slovenská 422.0108,“ říká Jindřich Rachota.

Ovšem ani páry s domácími Kryšpinovými tabulkami nezůstávaly stranou zájmu fanoušků. Sykot se ozýval z válců 354.7152, konstruktérem mladší sestry polské Olinky Ol 12-7, pára rozhýbala tyčové také u 354.195. Obdivován byl tradičně rovněž Čtyřkolák 434.1100. Ostatně právě tento stroj odstartoval myšlenku

uspořádat setkání lokomotiv původem z Rakousko-Uherska. „Čtyřkoláku v majetku Národního technického muzea zanedlouho skončí platnost kotlové prohlídky, což fakticky znamená, že bez nákladné opravy nebude možné tento stroj provozovat. To nám vnučko myšlenku uskutečnit na počest této vůbec první lokomotivy vyrobené ve Škodových závo-

dech setkání vrstevnic, jejichž rodokmen sahá, stejně jako u 434.1100, až do doby mocnářství,“ vysvětluje přednosta.

## Prvorepublikové stroje pod rakouským vlivem

Nejstaršími stroji setkání byli zástupci lokálových tendrovek, Kafemlejnký 310.072 a 310.076, oba z roku 1899. Atmosféru místních tratí přibližovala také lokomotiva 300.619, stejně jako Matylda 313.432. Všechny tyto stroje byly vyrobeny za časů Rakousko-Uherska.

Jak ale do setkání tematicky zapadají lokomotivy vyrobené až po první světové válce? Vždyť do Lužné přijela například i lokomotiva 354.195 vyrobená v První českomoravské roku 1925. „Je třeba si uvědomit, že konkrétně tato lokomotiva je pokračováním konstrukce původní řady

629 pro rakouskou jižní dráhu z roku 1913. Stejně tak Čtyřkolák 434.1100 z roku 1920 vychází z konstrukce řady 270 pro Rakouské státní dráhy KkStB. Technické dědictví monarchie se prolínalo s novými konstrukcemi ještě dlouho po zániku mocnářství,“ vysvětluje Jindřich Rachota.

## Nevhodné chování fotografů

Škoda jen, že se nepodařilo realizovat také zastoupení lokomotivy z Maďarska. Provozovatelé stroje 109.109 sice byli osloveni, ale vzhledem k velkému nostalgickému vytížení ve své domovině se nemohli setkání zúčastnit. I přesto se setkání parních lokomotiv s původem z Rakousko-Uherska vydařilo. Oběma víkendovým dnům přálo počasí, i když fotografie občas potrápily mraky. Drobnou pihou na kráse bylo také chování některých z nich, kteří ještě nepochopili, že podobné akce se pořádají také pro rodiny s dětmi, takže vynucovat si kompozici k fotografování bez lidí nevybíravým způsobem je více než nepatřičné. Další velká akce v muzeu v Lužné se chystá na 14. a 15. září. To se pod zdejšími břízy ponese brumláni šestiválců s vrtáním 310 milimetrů – ralská hudba pro všechny milovníky Bardotek. **VÁCLAV RUBEŠ**

## KTERÉ LOKOMOTIVY PŘIJELY DO LUŽNÉ

|          |                                       |                                         |                                    |
|----------|---------------------------------------|-----------------------------------------|------------------------------------|
| 310.23   | Rakousko (StEG, 1911)                 | 310.076                                 | Česko (Wien Florisdorf, 1899)      |
| 77.28    | Rakousko (Krauss Linz, 1920)          | 313.432                                 | Česko (První českomoravská, 1904)  |
| Ol 12-7  | Polsko (StEG, 1912)                   | 354.7152                                | Česko (První českomoravská, 1917)  |
| 422.0108 | Slovensko (První českomoravská, 1909) | 354.195                                 | Česko (První českomoravská, 1925)  |
| 434.1100 | Česko (Škodovy závody, 1920)          | 324.391                                 | Česko (StEG, 1908)                 |
| 300.619  | Česko (Wien Florisdorf, 1905)         | M 124.001                               | Česko (Ringhofferovy závody, 1903) |
| 310.072  | Česko (Krauss Linz, 1899)             | StEG – Společnost státní dráhy ve Vídni |                                    |

## Emeritní průvodčí bavit osazenstvo v Elince

Zazpívá si příležitostně s kapelou Vlak na Dobříš. Na tramském potlachu baví své kamarády z osady. Jí lžící z ešusu a v noci spí pod širákem. Na tom by nebylo nic výjimečného, kdyby Josefu Preiningerovi z Tábora nechybělo deset let do rovné stovky. Pravidelně oslavuje své narozeniny spolu s elektrickou dráhou Tábor – Bechyně. Ta je jen o dvacet let starší, otevřena byla v červnu, zatímco pan Preininger se narodil v únoru. Není tedy překvapením, že si nenechal ujít ani nedávné oslavy 110 let této dráhy (psali jsme podrobně v minulém čísle), ani příležitost projet se ve staříčkém elektrickém voze Elinka.

## Když se ještě ve voze kouřilo a topilo

Na Bechyňce Josef Preininger sloužil coby průvodčí a vlakvedoucí, ale třeba i jako pochůzkář, 25 let. „K ČSD jsem nastoupil v 50. letech, když probíhala akce



Do Elinky přišel Josef Preininger v historické uniformě s metálky. FOTO AUTOR

70 tisíc lidí do výroby. Dali mi vybrat mezi šachtou, hutěmi a dopravou, tak jsem neváhal a šel na dráhu,“ říká drobný, rtuťovitý staříček vybavený historickou železničářskou uniformou, na níž mu cinká několik řad metálů. Než v šedesáti odešel do penze, měl za sebou 36 let na

dráze a také stovky zážitků. Vzpomíná například, jak se v Elince v zimě topilo v kamnech. „Kamna kouřila, lidi kouřili,“ vypráví během nostalgické jízdy po Bechyňce a vzápětí baví osazenstvo bufetového oddílu pepřným fórem a teatrálně předvádí hrbáče ze slavného Zvoníka od Matky Boží.

## Nafackoval budoucímu ministru financí

S gustem si pak vzpomene, jak tehdy patnáctiletému Bechyňákovi Mirkovi Kalouskovi, bývalému ministru financí, musel ve vlaku dát pár facek, protože prý s ostatními kluky dělal „bordel“, když jeli do školy. „Doted se ke mně zná, on si to všechno pamatuje, tak si dáme frtana, když mě vidí,“ směje se Preininger a sype z rukávu další celebrity, kterým mezi Táborem a Bechyňou štípá listky. „Karlů Krylovi, herci Janu Kačerovi čtyři roky, zpěvákům Viktoru Sodomovi

či Wabimu Ryvolovi. Ti všichni na bechyňské Střední keramické škole studovali.“ S bratrem Karla Kryla Janem se i občas na tramských setkáních vídá. Oči mu jen září, když povídá o tom, že kluci byli ve vlaku někdy dost neukáznění a samozřejmě v Elince kouřili a popíjeli pivo. „No co, kouřit se v kuřáckém oddílu smělo, já byl shovívavý, tak stačilo, když nedělali moc velký nepořádek.“

Josef Preininger dnes bydlí v domě s pečovatelskou službou v Táboře, syna má ve Švédsku, dceru v Anglii. Do přírody ho to táhne pořád. Mezi kamarády z osady, s nimiž jezdí na Landštejn, má trampskou přezdívkou Baghíra, je šerifem osady Páni z růže. Patří také mezi aktivní členy Klubu přátel elektrické dráhy Tábor – Bechyně. Jediné, co ho zlobí, je levé koleno, prý památka na dobu, když ještě v šedesáti hrál fotbal. Za redakci přejeme ještě dlouhá léta.

**MARTIN NAVRÁTIL**

INZERCE

**UniControls**

Řídící systémy pro dopravu a průmysl

**DISPL-1**

přinášíme nové informace strojvedoucím

[www.unicontrols.cz](http://www.unicontrols.cz)

Na ostrou konkurenci na trhu je Daniel Kurucz zvyklý. Dobře ví, že dlouhodobě může obstát jen taková firma, která dokáže hospodařit co nejeфекtivněji. Jako výkonný ředitel ČD zodpovědný za opravárenství proto prosazuje, aby se drahá zařízení využívala v maximální míře a aby část externě zadávaných zakázek byla přesunuta a řešena v rámci vlastních kapacit. Je cítit, že v této oblasti Českých drah vane čerstvý vítr.

#### Jak chcete využít své rozsáhlé manažerské zkušenosti z řady soukromých firem ve státem vlastněných Českých drahách?

Určitě bych rád do firmy přinesl důraz na efektivitu a hospodářský výsledek jednotlivých provozních jednotek. Chtěl bych také zrychlit rozhodovací procesy, kde jsou u ČD podle mě velké rezervy, zvláště v oblasti opravárenství a údržby. Pracoval jsem v různých řídicích pozicích v nadnárodních strojírenských nebo chemických společnostech a v žádné z těchto firem nebylo myslitelné, aby některý ze strojů jel jenom osm hodin denně od pondělí do pátku, což se leckdy v opravárenských a údržbářských centrech ČD stále stává. Z nákladového pohledu je třeba dbát na to, aby klíčová a drahá zařízení byla využívána co nejvíce a třeba v celotýdenním režimu.

#### Můžete uvést konkrétní případ?

Třeba podúrovňové soustruhy v opravárenských základnách jsou málokde využívány na dvě směny.

#### U Českých drah pracujete teprve několik měsíců. Dokážete už posoudit, v jakém stavu se společnost nachází?

Pokud to posuzuji úplně nezávisle, tak se jednoznačně zvyšuje cestovní komfort nejen díky novým vozidlům v regionální, ale i dálkové dopravě, ale také stálou modernizací vozidlového parku nebo například zaváděním wi-fi na vybraných spojích a znatelným zlepšováním celkového servisu pro cestující. Cítím velký, ale pozitivní tlak na tyto změny. Někteří rozhodnutí se ale nedají rychle uvést do praxe. Například soutěže konané podle zákona o veřejných zakázkách trvají velmi dlouho. Zatímco soukromá společ-



FOTO AUTOR

# Za klíčový úkol považují vyšší využití strojů

V top managementu Českých drah je zatím nováčkem. Daniel Kurucz přišel ze soukromého sektoru přímo na funkci výkonného ředitele. Své zkušenosti z řízení velkých firem v tuzemsku i zahraničí chce zužitkovat v oblasti opravárenství a údržby kolejových vozidel.

nost vysoutěží dodávku v řádu dnů nebo týdnů, nám to trvá měsíce.

#### Předpokládám, že připravujete velké změny v oblasti fungování dep kolejových vozidel a samotného opravárenství vůbec...

Momentálně nejdůležitější je integrace opravárenských a údržbářských kapacit v mateřské firmě a jejich dceřiných společnostech. To je asi v této chvíli můj nejdůležitější strategický úkol. Jak jsem se již zmínil o využívání klíčových zařízení a strojů, tak ta není stoprocentní

ani na Českých drahách, ani ve společnostech ČD Cargo nebo DPOV. Rádi bychom proto dělali více vyvazovacích a revizních oprav, abychom vylepšili nejen stav našich vozidel, ale více využili drahé a částečně nevyužité stroje. Navíc chceme přesunout část externě zadávaných oprav kolejových vozidel zpět na České dráhy. Máme na to nejen kapacity, ale troufám si říci, že takové práce nejen umíme, ale zvládneme je i za stejné, ne-li menší peníze. A ke všemu zaměstnáme naše vlastní lidi, což je asi největší devíza.

#### Počítáte i se synergií mezi mateřskou a dceřinými společnostmi?

Určitě ano. Máme novou pracovní skupinu, která se synergiickými procesy zabývá. Mateřskou společnost zastupuji já, ČD Cargo Miroslav Kupec a DPOV František Bureš. Nově budeme v DKV Olomouc opravovat nákladní vozy pro ČD Cargo, optimalizační procesy jsou nastartovány mezi SOKV Ústí nad Labem (ČD Cargo) a Provozní jednotkou Děčín (ČD – DKV Praha) a další budou následovat. Toto jsou jakési první vlaštovky, které by měly celý integrační proces nastartovat.

## DANIEL KURUCZ

Po ukončení studia Vysoké školy ekonomické se specializací na zahraniční obchod v roce 1991 odešel pracovat do logistické divize firmy Lagermax. V letech 1997 až 1999 byl zaměstnán ve firmě Fuji-film, kde měl na starosti vytvoření a zásobování filiálék na Balkáně. Poté přešel jako ředitel logistiky a následně jako výrobní a provozní ředitel do firmy Carborundum. Od roku 2003 působil jako generální ředitel a divizní ředitel ve švédské strojírenské firmě Sandvik. V roce 2008 absolvoval studium MBA na ČVUT Praha a Sheffield Hallam University. V únoru 2011 stanul v čele Divize speciální chemie v Agrofertu Holding, kde byl též členem představenstva holdingu. Od května 2013 je výkonným ředitelem pro provoz a techniku Českých drah.

#### Budete oslovovat i další odborníky, kteří by se mohli vyslovit k novým optimalizačním procesům?

Už je máme dokonce vybrané. Jde o dvanactičlenný řídicí výbor. Tito lidé se profesně zabývají problematikou kolejových vozidel. Do širšího vedení tohoto projektu pak zveme pochopitelně i šéfy všech dep kolejových vozidel ČD a středisek oprav kolejových vozidel ČD Cargo, stejně jako odborníky z DPOV. A navíc jsme v úzkém kontaktu s výkonnými řediteli pro marketing a produkty Miroslavem Šebeňou a ekonomikou Petrem Vohralíkem i odborníky z jednotlivých odborových sdružení na železnici. Musím říci, že odborové organizace se postavily k projektu velmi zodpovědně.

#### Do vaší gesce spadá i dispečerský aparát Českých drah. Jaký je váš názor na tuto činnost?

Jde o skupinu jedinečných odborníků, kteří mají v naší firmě nezastupitelné místo. A to at jde o oddělení řízení provozu osobní dopravy Lukáše Zástěry, tak i o lidi, kteří pracují pod jednotlivými depy, která se zabývají vlastním řízením provozu jak vozidel, tak personálu i dalších souvisejících činností. K tomu bych podotkl, že na této bázi se velmi bedlivě sleduje včasnost dopravy a dodržování grafikonu. V případě nedodržení domluvených procent včasnosti mohou nastat komplikace s objednateli, tedy ministerstvem dopravy a jednotlivými kraji, což pro nás znamená finanční újmny. Je ale třeba si uvědomit, že různá zdržení nejsou jen z naší viny, i když máme stále rezervy. Řešíme i problémy s nasazováním či nenasazováním jednotlivých smluvních vozidel. Teď zrovna řešíme vyúčtování z Libereckého kraje.

#### Jaká je součinnost dispečerských aparátů Správy železniční dopravní cesty a Českých drah?

Manažer infrastruktury občas v dispečerském hlášení píše, že zpoždění je z důvodu problémů dopravce, což ale leckdy není nakonec pravda. Začali jsme proto úžeji se SŽDC spolupracovat a každý měsíc se scházíme na koordinačních poradách, kde jsou nejen zástupci provozu, ale třeba také ředitelka kanceláře výkonného ředitele pro marketing a produkty Ludka Hnulíková, fundovaná odbornice, která zpracovává celou situaci komplexně z obchodního a strategického hlediska. Se SŽDC jsme navíc začali nedávno diskutovat i problematiku rekuperací, tedy vracení proudu do trakční sítě. V osobní dopravě by přitom šlo ročně o částku asi 15 milionů korun, což nejsou zcela zanedbatelné peníze.

MARTIN HARÁK

## KRÁTCE

### RegioPantery pro Jihomoravský kraj



Jihomoravský kraj se konečně dočká nových elektrických vozidel. České dráhy uzavřely smlouvu se společností Škoda Vagonka na nákup sedmi jednotek RegioPanter, které budou jezdit na integrované lince S2 z Brna přes Blansko do Letovic. Objednáno bylo pět třívozových a dva dvouvozové RegioPantery. Celá dodávka má být podle smlouvy realizována nejpozději do poloviny roku 2015. Nové elektrické nízkopodlažní jednotky zčásti nahradí čtyřicet let staré pantografy řady 560. První bezbariérové jednotky s dostatečným prostorem pro kočárky a jízdní kola si vyzkouší cestující na jižní Moravě v létě příštího roku. Nová vozidla v hodnotě 942,75 milionu korun zaplatí České dráhy ze svých zdrojů.

### Certifikáty kvality prošly auditem



ČD-Telematika

Společnost ČD - Telematika prošla dohledovými audity všech svých důležitých certifikátů kvality. Obhájila certifikáty podle norem ISO 9001 – Systém managementu jakosti, ISO 14001 – Systém environmentálního managementu, OHSAS 18001 – Systém managementu bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, ISO 27001 – Systém řízení informací bezpečnosti a ISO 20000-1 – Informační technologie – Management služeb. Firma rovněž prošla dozorovým auditem Úřadu pro obrannou standardizaci, katalogizaci a státní ověřování jakosti dle normy ČOS 051622 (AQAP 2110). Bez tohoto certifikátu nelze poskytovat vybrané služby Ministerstvu obrany ČR. Od roku 2012 ČD - Telematika disponuje také osvědčením Národního bezpečnostního úřadu na stupeň utajení „Tajné“.

### Přebíráme do stavu lokomotivy řady 380



Typové schválení, které lokomotiva řady 380 obdržela od Drážního úřadu v červnu letošního roku, umožnilo po několika letech zkušebního provozu zahájit přebírání lokomotiv do stavu Českých drah. Aktuálně národní osobní dopravce vlastní 14 strojů, přičemž všechny jsou dislokovány v DKV Praha. V průběhu následujících měsíců budou přebírány další stroje v závislosti na tom, jak bude pokračovat schvalování lokomotivy v okolních zemích. Nasazení strojů je stále omezeno na vnitrostátní dopravu.

### Autovlaky využilo přes 6 500 motoristů

České dráhy vypravují tři páry autovlaků směrem na Slovensko. Jen za první pololetí jich využilo 6 561 motoristů, což představuje meziroční zvýšení o 672 přepravených vozidel. Autovlakem míří do Popradu nebo do Košic většinou automobily, motorek bylo z celkového počtu 334. Zájem je především o noční spoje, na noční rychlík Šírava do Košic proto dopravce pravidelně nasazuje dva autovozy. ČD přepravují osobní automobily do maximální výšky 2 metry a maximální hmotnosti 2,5 tuny včetně nákladu. Pokud jde o motocykly nebo motocykly s postranním vozíkem, jejich maximální délka je 3,8 metru. Čtyřkolky z bezpečnostních důvodů do autovlaků nesmějí. (mh, rub, tis)

# Ústecké pokladny vyprávějí příběh povodní

→ Pokračování ze strany 1

#### Provizorium i pro zaměstnance

„Po přechodnou dobu, než dojde k nápravě škod napáchaných povodní, jsme museli zabezpečit odbavení cestujících v jiných prostorách, tedy mimo poškozenou odbavovací halu,“ říká ředitel KČOD Ústí nad Labem Daniel Jaroš. „Uvažovali jsme o umístění provizorních buňek přímo na nástupišti, nakonec jsme však díky dohodě s městem mohli využít dvou míst v přednádražním prostoru. Pokladníci se do první buňky, kam byla přivedena elektrina a datová síť nutná k provozu výdejních terminálů, přestěhovali v noci na 11. června. S prodejem jízdenek a poskytováním informací pomáhali také vlakoví revizoři na dvou místech přímo u vstupu do podchodu,“ dodává.

Druhá provizorní pokladna byla instalována o několik dní později. Zákazníci Českých drah jsou tak odbavováni zcela



Reklamní plakát na pokladně obsahuje fotografie velké vody. FOTO DANIEL JAROŠ

mimo výpravní budovu, přesto se rozsah nabízených jízdních dokladů nezmění. Mimořádné podmínky se však nedotýkají pouze cestujících, ale také zaměstnanců. Kromě elektriny nejsou do buňek zavedeny inženýrské sítě, ale všichni pokladníci ve směně dostávají dostateč-



Provizorní pokladna má fungovat minimálně do konce prázdnin. FOTO AUTOR

né množství balené vody. „Usnadnit službu v parných letních dnech by měly přenosné klimatizační jednotky. Vzhledem k tomu, že v celé nádražní budově zatím nefunguje sociální zařízení, zaměstnancům i cestujícím slouží mobilní toalety,“ pokračuje Daniel Jaroš a dodává, že do

stavu před povodní by ústecké hlavní nádraží mělo být uvedeno na počátku září.

#### Zapojili jsme marketing

Na reklamních plachtách, do kterých se oděly provizorní pokladny, je vidět i příběh ničivých povodní. Vzhled buněk původně nebyl příliš reprezentativní. „Oslovil jsem proto Odbor marketingu a komunikace, zda by nebylo možné zevnějšek buněk vylepšit. Řešením se stala aplikace plachet s fotografiemi. Lidé tak mají možnost vidět, jak nádraží vypadalo před povodní, jaké škody velká voda napáchala a jak by se mělo vrátit do původní podoby,“ říká Daniel Jaroš. Není bez zajímavosti, že pozorný divák najde mezi fotografiemi také titulní stranu Železničáře se snímkem zachycujícím Labem zaplavenou severočeskou metropolí. Nezbývá než doufat, že podobné plachty nebudou nejen v Ústí nad Labem dlouhá léta zapotřebí. VÁCLAV RUBEŠ

## MIMOŘÁDNOSTI

## Valašské Meziříčí

21. června

Odpoledne ve stanici Valašské Meziříčí vykolejil při posunu nákladní vůz řady Hbbillnss na výhybce číslo 81. Škoda byla předběžně vyčíslena na 20 tisíc korun.

## Nové Město na Moravě

21. června

Odpoledne mezi stanicí Bystřice nad Pernštejnem a Nové Město na Moravě se na přejezdu v km 56,843 střel traktor Vario TMS s osobním vlakem 14916, kterým byla Regionova 814.239/240. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda předběžně činí 410 tisíc korun.

## Turnov – Malá Skála

22. června

Nad ránem mezi stanicemi Turnov a Malá Skála najel motorový vůz 843.017-5 rychlíku 983 na spadlý strom v km 119,400. Škoda předběžně činí 15 tisíc korun.

## Hradec nad Moravicí

22. června

V odpoledních hodinách mezi stanicemi Hradec nad Moravicí a odbočkou Moravice se na přejezdu v km 4,981 střel osobní automobil BMW 520D s osobním vlakem 23475, kterým byl motorový vůz 810.055-4. Při střetnutí byla lehce zraněna řidička automobilu. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda předběžně činí 650 tisíc korun.

## Krhanice

24. června

Před polednem mezi zastávkami Krhanice a Kamenný Přívoz se na přejezdu v km 14,526 střetl osobní automobil Škoda Fabia s osobním vlakem 9008, kterým byla Regionova 814.223/224. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda předběžně činí 140 tisíc korun.

## Horní Cerekev

25. června

Nad ránem mezi stanicemi Horní Cerekev a Dobrá Voda u Pelhřimova najela Regionova 814/914.083 osobního vlaku 18400 na spadlý strom v km 4,580. Škoda byla předběžně vyčíslena na 50 tisíc korun.

## Žalhostice

25. června

V odpoledních hodinách ve stanici Žalhostice vjel osobní vlak 6110 na první staniční kolej, která již byla obsazena osobním vlakem 6171, a před tímto vlakem bezpečně zastavil ve vzdálenosti 65 metrů. Žádná hmotná škoda nevznikla.

## Děčín

25. června

Odpoledne ve stanici Děčín hlavní nádraží při posunu vykolejil nákladní vůz řady Res na výhybce číslo 339. Škoda byla předběžně vyčíslena na 25 tisíc korun.

## Mladá Boleslav

25. června

V nočních hodinách ve stanici Mladá Boleslav hlavní nádraží při posunu vykolejil nákladní vůz řady Shimmns na výhybce číslo 33. Škoda předběžně činí 135 tisíc korun.

## Český Těšín – Hnojník

3. července

Dopoledne mezi stanicemi Český Těšín a Hnojník se na přejezdu v km 129,017 střetl automobil Škoda Felicia s osobním vlakem 12812, kterým byla Regionova 814/914.187. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 60 tisíc korun.

## Střítež nad Bečvou

4. července

Po polední mezi stanicemi Střítež nad Bečvou a Rožnov pod Radhoštěm se na přejezdu v km 12,162 střetl kamion Volvo FH42 s osobním vlakem 13215, kterým byla motorová jednotka RegioShark 844.014-1. Jedna cestující v osobním vlaku byla lehce zraněna. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 2,6 milionu korun.

(Mirko)



**COMEBACK.** Na začátku července ČD obnovily provoz na trati z Krásného Jezu do zastávky Ležnice, která se od 25. července jmenuje Horní Slavkov-Kounice.

FOTO AUTOR

# Do Horního Slavkova vlakem: letní návrat na trati 144

Po dlouhých šestnácti letech se vrátily osobní vlaky na šestikilometrový úsek z Krásného Jezu do zastávky Horní Slavkov-Kounice (dříve Ležnice) na Karlovarsku. Je to snad další příznak renesance lokálek u nás? Na odpověď je zatím brzy, nicméně tři páry víkendových motoráček Českých drah na nedávno opraveném úseku kdysi opuštěné tratě jsou faktem. Alespoň pro toto a příští léto. Radovat se mohou zejména turisté a cyklisté.

muzeum mapující vývoj důlních dráček nebo unikátní kamenná rozhledna. Další vlaky jsou vedeny jako přípoje na vlaky do Karlových Varů a Mariánských Lázní v Krásném Jezu. Při odpoledním návratu do Karlových Varů je počítáno s přestupem na rychlík Excelsior do Košic,“ říká ředitel Omelka.

## Dočká se i zbývajících úsek?

„Ukazuje se, že obnovení provozu na některých tratích má ekonomický význam, zejména pro nákladní dopravu. Pokud je navíc možné využít infrastrukturu i pro přepravu osob s odpovídajícím potenciálem, byla by škoda této možnosti nevyužít. Kraj proto tyto snahy jednoznačně podporuje a je připraven se finančně podílet na provozních nákladech,“ říká Petr Navrátil, náměstek hejtmana Karlovarského kraje. Pokud se povede zakořenit v povědomí lidí místní dráhu jako součást turistického ruchu regionu, v ideálním případě by se mohly dočkat obnovy i zbývajících traťových úseků do „hlavního“ nádraží v Horním Slavkově, respektive až do Lokte předměstí, kam pravidelné vlaky zajíždějí z Chodova, resp. Nové Role. Pokud se najdou peníze.

Odhad nákladů na rekonstrukci jen úseku do stanice Horní Slavkov se blíží třiceti milionům korun. „Zatím jsme zcela neopustili ani myšlenku na cyklostezku, pokud se nepodaří zprovoznit i zbývajících část tratě. Ovšem náklady na její vybudování nejsou výrazně nižší než v případě obnovení železniční tratě,“ upozorňuje starostka Horního Slavkova Jana Vildumetzová. Karlovarský kraj bude rozhodovat o budoucnosti osobní dopravy na této trati po výsledku příští sezony. Chystáte-li se proto na západ Čech, určité si nenechte svezení po této trati ujít. Její přezítí závisí totiž na nás všech.

VÁCLAV RUBEŠ

## PROVOZ NA TRATI 144



tujících do atraktivních míst, kde je v docházkové vzdálenosti například gotický kostel sv. Jiří s nově zpřístupněnou věží s úchvatným výhledem, hornické

**P**oslední vlak se po trati přes Horní Slavkov projel 31. května 1997. Od následujícího dne zde SDC Karlovy Vary vyhlásila nepřetržitou výluku z důvodu nevyhovujícího technického stavu tratě. Ve světle chybějících financí na rekonstrukci a tehdejšího trendu útlumu železniční dopravy bylo jasné, že to fakticky znamená pokus o likvidaci. Místní se však se ztrátou lokálky nikdy nesmířili a podpořili několik pokusů o získání prostředků na její opravu. Záměr vrátit vlaky na koleje vedoucí Chráněnou krajinnou oblastí Slavkovský les se jim ale povedl až letos v červenci.

## Obnova za dvacet milionů

„Sice již byly připraveny plány na proměnu dráhy v cyklostezku, ale naděje svitla s prohlášením firmy Legios, která v Horním Slavkově vyrábí železniční cisterny. Ta v roce 2011 oznámila záměr přejít při přepravě své produkce ze silniční dopravy na železniční,“ říká starostka Horního Slavkova Jana Vildumetzová. V říjnu 2012 začala SŽDC s obnovou šestikilometrového úseku. Ještě však nebylo vyhráno, neboť vlečka Legiosu odbočuje z tratě dříve (byť jen o pár stovek metrů), než leží zastávka Ležnice, která byla v duchu místopisných souvislostí s účinností od 25. července 2013 oficiálně přejmenována na Horní Slavkov-Kounice.

Nakonec se ale podařilo zrealizovat rekonstrukci tratě včetně zastávky, přičemž investiční náklady na celou akci dosáhly více než 20 milionů korun. První pravidelný vlak Českých drah tudy za sváteční atmosféry projel v pátek 5. července 2013. Je trochu paradoxem, že se tak stalo dříve, než se rozjela nákladní doprava, pro niž byla trať zprovozněna prioritně. Potěšující však je, že díky spolupráci Horního Slavkova, Karlovarského kraje a Českých drah nezůstalo u ojedinelého spoje.

## Tři páry vlaků v sobotu a neděli

Od prvního červencového víkendu až do 1. září totiž České dráhy provozují v úseku Krásný Jez – Horní Slavkov-Kounice (Ležnice) a zpět o víkendech tři páry osobních vlaků. „Bereme to jako bonus pro cestující, ale i jako závazek vůči Karlovarskému kraji, jehož záměrem je zahrnout tento úsek do objednávky veřejné dopravy i v budoucnu, alespoň formou víkendových spojů v letní sezoně, určených zejména pro turisty a cyklisty. Obě skupiny si totiž v okolí přijdou na své a byla by škoda, kdyby odsud vlaky zmizely stejně rychle, jako se objevily,“ říká Vladimír Omelka, ředitel KCOD Karlovy Vary.

Tomuto cíli je přizpůsoben i jízdní řád. „První odpolední spoj je trasován z Karlových Varů a počítá s dopravou ces-

## Na jihu Čech je služba ČD Bike populární

→ Pokračování ze strany 1

Zapůjčení kola je přitom jednoduchý úkon. Zákazník dojde do nádražní osobní pokladny, předloží průkaz totožnosti, zaplatí kauci a přesnou taxu na zvolený počet dnů. U cizinců se vyžadují dva doklady – například pas a kartička zdravotního pojištění. A když jsou formality vyřízeny, hurá do sedla a pedálů za krásami přírody.

## Jízdní kolo nahradí autobus

U jízdních kol v majetku Českých drah byl zajištěn v zimním období plnohodnotný servis ze strany odborných firem tak, aby v létě probíhalo vše v pořádku. Počátkem loňského roku bylo v jižních Čechách zavedeno i hodinové výpůjčné, kdy si zákazník vybere v některých lokalitách, jako například Třeboň nebo Veselí nad Lužnicí, jízdní kolo třeba jen na hodinu nebo na dvě, vyřídí si návštěvu



Iveta Zíková má na starosti půjčovnu kol ve Veselí nad Lužnicí.

FOTO AUTOR

úřadu či drobný nákup a hned ho zase vrátí. Nemusí tak platit za celý den – jako to bylo nutné dříve. Tato služba se hodí ideálně do míst, kam není zavedena místní hromadná doprava, takže jízdní kolo tam fakticky nahrazuje autobus, resp. tramvaj.

Iveta Zíková z Veselí nad Lužnicí má již několikátým rokem na starosti tamní nádražní půjčovnu jízdních kol ČD Bike. K dispozici tu je sedm kol včetně dětských sedaček a příleb. Při větším zájmu nabízejí Veselští možnost zapůjčení kol například z Jindřichova Hradce nebo Tábora či Třeboňe. „Máme již řadu stálých zákazníků, kteří přijíždějí i několikrát do roka a chtějí po nás své oblíbené kolo, na kterém jsou od nás zvyklí vyjízďet na projížďky. Snažíme se vyhovět každému a naštěstí se nám ještě nikdy nestalo, že by někdo nebyl spokojený. Vzhledem k síťovému charakteru našich půjčoven si umíme s kolegy ope-

rativně vypomoci. Velký zájem o půjčování kol projevují i zahraniční zákazníci, protože přes léto je běžné, že se u nás zastavují například Angličané, Rakušané nebo Němci,“ říká Iveta Zíková.

## Převažují krátkodobé výpůjčky

Jak nám paní Iveta potvrzuje, většinou se kola vrací zpět v perfektním stavu. Jen málokdy někdo něco poláme nebo ztratí. „Pokud se taková věc stane, následně škodu odečteme od složené kauce. Většinou se ale jedná o maličkosti jako například o ulomenou blikáčku nebo utržený pedál. Horší to ale bylo, když jsme s půjčovnou kol začínali. Občas se některá kola vrátila v dost tristním stavu. Ty doby už ale naštěstí pomínuly,“ informuje Iveta Zíková a dodává, že zákazníci používají kola Českých drah většinou jeden až dva dny. Výjimkou ale nejsou ani týdenní výpůjčky.

MARTIN HARÁK

# S kontejnery Innofreight máme u zákazníků a partnerů úspěch

Dopravce ČD Cargo si dlouhodobě pronajímá tři stovky rakouských kontejnerů Innofreight pro dřevní štěpku. Nepoužívá je však ke svým obchodům přímo, ale „přepronajímá“ je dál své dceřiné společnosti ČD Logistics, která pro tyto kontejnery Wood-Tainer (a dvě stovky dalších) shání přepravy. Velká část štěpky z planské nebo ždírecké Story Enso přitom míří k rakouskému výrobci desek v Gratwein-Gratkornu.

Nově se ovšem pro zmíněné kontejnery Innofreight hledá uplatnění pro přepravu takových komodit jako železný šrot, uhlí, popílek či kontaminovaná suť. „V případě kontejnerů Innofreight existuje skutečně úžasná spolupráce mezi všemi stranami. Kéž by vše fungovalo tak dobře jako zde,“ říká generální ředitelka společnosti ČD Logistics Vlasta Slavíková.

## Suť z demolice a odpad z ostravských lagun

Loni se v těchto kontejnerech odvezlo asi 30 tisíc tun kontaminované suťi z demolice továrních hal areálu bývalé ČKD ve Vysočanech. Suť vyprodukovaná sanační firmou Purum se skupinami vozů vyvážela na skládku Celio, což nahradilo řádově stovky kamionových jízd. Suť už není nebezpečný odpad, takže ji bylo možno využít k vyztužování a při dopravních stavbách.

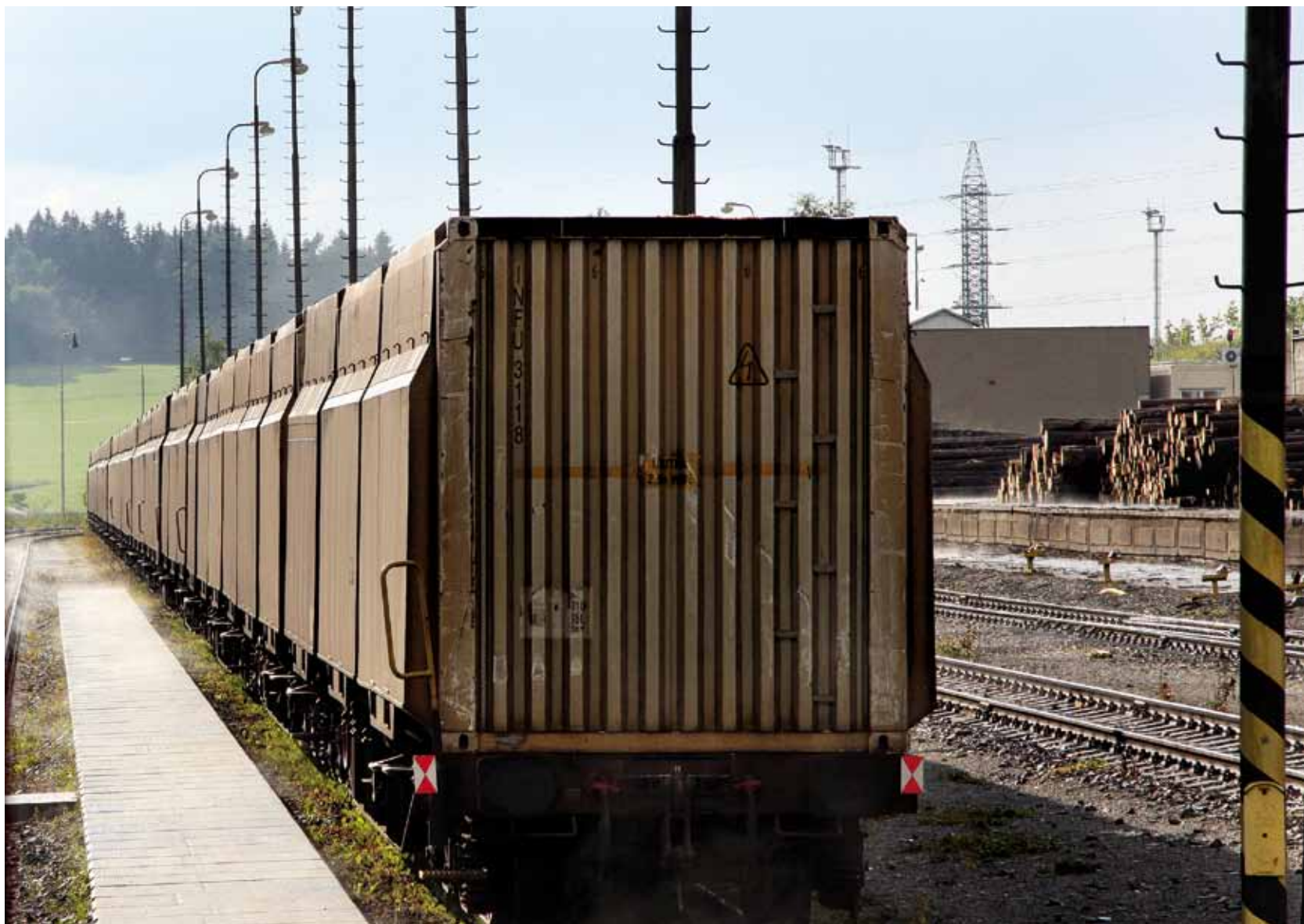
Předzvěsti těchto přeprav byly mediálně známé převozy tzv. Geobalu – toxických odpadů a zeminy vzniklých likvidací tzv. ostravských lagun v bývalé rafinerii Ostramo Vlček v roce 2011. Společnost ČD Logistics přepravila prvních 110 tisíc tun Geobalu do Litvínova a následně na skládku Celio ke skládkování a následnému spálení pod kotli cementárny Lafarge v Čížkovicích. Pracuje se také na dalších možnostech využití těchto kontejnerů, přičemž jednou z variant jsou i přepravy odpadků.

## WoodTainer – přepravník dřeva

Jedná se o speciální zásobník na bázi běžného dvacetistopého kontejneru, který slouží pro přepravu dřevní hmoty a dalších sypkých hmot. Je vyráběn italskou společností Cobra Containers. Jeho vývoj a pronájem do ČR zajistila rakouská společnost Innofreight Logistics. Vlastní hmotnost jednoho kontejneru je 2,9 tuny, ložná hmotnost je 18 tun, celkový objem 45 m³. Šířka v ložné ploše je 2 550 mm, ve většině své výšky je však rozšířena na 2 900 mm, což je specifickým poznávacím znakem WoodTainerů. Díky zesílené podlaze lze manipulovat s plně loženým kontejnerem a otočit ho o 180 stupňů, což zjednodušuje a urychluje manipulaci při vykládce.

## Pro biomasu i pro popílek

Za vyložené PR projekt lze považovat přepravu biomasy pro Plzeňskou teplárenskou. Pro tuto zakázku je nasazeno asi 40 kontejnerů z různých lokalit. Vzhledem k tomu, že odpady jízdy kamionů přes město, lze prokázat jasný ekologický



**PRAKTICKÝ PRONÁJEM.** Společnosti ČD Cargo a ČD Logistics využívají rakouské vozy, určené primárně pro dřevní masu, ale i pro další druhy komodit.

FOTO AUTOR (2X)

Ony šedé nebo žluté kontejnery s nápisem Innofreight můžete vidět na různých místech republiky, zejména v ucelených vlacích. Od roku 2005 vozí převážně dřevní štěpku a pendlují mezi Planou u Mariánských Lázní, Hněvicemi, Ždírcem nad Doubravou či Paskovem, kde sídlí dřevozpracující závody nebo výrobci papíru či buničiny.



ČD Cargo loni získalo ocenění Volná cesta za přepravy dřevní masy.

**Loni se v těchto kontejnerech odvezlo asi 30 tisíc tun kontaminované suťi z demolice továrních hal areálu bývalé ČKD ve Vysočanech.**

a nešel by vysypat. Ale i v sychravém jarním i podzimním období se to povedlo. Nyní se čeká, jak se rozhodne konečný odběratel,“ popisuje generální ředitelka společnosti ČD Logistics, která doufá, že se podaří vyjednat i přepravu 25 tisíc tun ghanské palmy olejné.

## Praktičtější než uhelný vůz

Ve světě se ve WoodTainerech vozí štěpky, pelety, ale i železná ruda, uhlí, fosfáty i stavební materiál včetně písků. Na Slovensku se v kontejnerech zabydla už i cukrovka (pro cukrovar v Sereďi). Nedávno byl dokonce vyvinut nový kontejner vhodný pro obilí a sypké potravinářské výrobky. Výhodou původem italských kontejnerů je, že se dají stohovat a lze je tedy využít i ke krátkodobému skladování. Snadné vysypání pomocí speciálního pomocného vozíku pomáhá dopravcům ušetřit čas.

Zákazníkovi se vyplatí i to, že se do něj vejde víc nákladu než do běžného uhelného vozu. Třeba koksů do uhláku se naloží 40 tun, zatímco kontejner Innofreight uveze 60 tun, tedy o polovinu více. Kontejnery se nakládají po třech na plošinové vozy řady Sgnss. Dříve se používaly i upravené starší vozy řady Sgss.

MARTIN NAVRÁTIL

# Zajistili jsme komplexní služby pro nizozemskou armádu

Letos již podruhé přijeli vojáci z Nizozemska cvičit do Čech. Tentokrát si vybrali vojenský výcvikový prostor v jihočeských Boleticích. Na rozdíl od minulého cvičení, kdy do Vyškova na Moravě přijel z holandského T´Harde pouze jeden vlak, dorazili Nizozemci do stanice Polečnice v daleko větším počtu a tím pádem měli vyšší nároky na zajištění dalších služeb.

## Dlouhé a těžké vlaky na náročné trati

Po železnici přijelo do stanice Polečnice, ležící ve výcvikovém prostoru Boletice, pět vlaků s vojenskou technikou. Jeden z vlaků byl naložen kontejnery a ženijní technikou. Vyrožení a naložení tohoto vlaku bylo jedním z prvních požadavků, později doplněným o další manipulace s kontejnery uvnitř výcvikového prostoru a nakonec o zapůjčení vysokozdvizného vozíku na celou dobu výcviku.

Tyto služby společnost ČD Cargo zajistila vlastními prostředky, které poskytla Provozní jednotka České Budějovice. Naši pracovníci odvedli v rámci zajištění těchto služeb, jak při příjezdu, tak při od-

jezdu vlaků, pořádný kus práce. Poradili si jak s vykládkou chladicích kontejnerů s excentrickým těžištěm, tak s manipulací ostatních vlaků v provozně složité situaci stanice. Konkrétně šlo o manipula-



**PRO VÝCVIK.** ČD Cargo vyložilo a naložilo pět vojenských vlaků.

FOTO AUTOR

ci s dlouhými a těžkými vlaky na trati se zjednodušeným řízením dopravy (podle předpisu D3 SŽDC), s nepříznivými sklonovými poměry a poměrně krátkými vlečkovými kolejemi, kde situaci navíc ztěžovala osobní doprava.

Dalším netypickým požadavkem bylo zabezpečení autobusů pro přepravu vojáků. Tuto službu jsme zajistili ve spolupráci s firmou Arriva. Po celou dobu výcviku byl v areálu armády k dispozici jeden autobus a podle jejich potřeb byly přidávány další. Rekord byl jedenáct autobusů v jednom dni.

## Kvůli povodním si vojáci prodloužili pobyt

Jinak bezproblémový průběh cvičení byl zkomplikován povodněmi. Vlaky byly sice podle plánu naloženy, ale v důsledku povodní byly bohužel ze strany společnosti DB Schenker odmítnuty k přepravě přes pohraniční přechodovou sta-

nici Děčín. Vzhledem k tomu, že se situace v Děčíně nelepšila, byla dodatečně projednána druhá varianta přes Cheb. Pro nizozemské vojáky, doprovázející vlaky s vojenskou technikou, to nakonec znamenalo prodloužení jejich pobytu ve stanici České Budějovice, kam byli z Polečnice staženi. Nakonec zde strávili téměř celý týden.

Po tuto dobu o ně pečovali opět zaměstnanci Provozní jednotky České Budějovice ČD Cargo ve spolupráci s Českými drahami a zástupcem Odboru vojenské dopravy. Nabídka komplexních služeb však zcela jistě převážila nad komplikacemi v důsledku povodňové situace a věříme, že stejný servis budeme moci Nizozemcům nabídnout i při jejich dalším cvičení.

MICHAEL ANDRLE



# Hospodaření Zásobovacího centra ČD pod stálým tlakem na úspory

Žádná, ani ta sebemenší firma se neobejde bez skladového hospodářství. U Českých drah jde navíc o logisticky precizně propracovaný systém, který má na starosti organizační složka s názvem Zásobovací centrum. Ta se stará o permanentní dostatek všeho, co je k provozu tak velké společnosti potřeba – od náhradních dílů pro kolejová vozidla po ochranné pracovní pomůcky a tiskopisy.

Začneme otázkou: Co je to zásobovací centrum? V případě Českých drah nám přesnou odpověď může dát Zuzana Ajgrmanová, ředitelka organizační složky téhož jména: „Jak z názvu vyplývá, zajišťujeme zásobování do všech organizačních složek akciové společnosti České dráhy a do některých dceřiných společností, především ČD Cargo a DPOV. Naši stěžejní náplní je realizace dodávek náhradních dílů pro kolejová vozidla, spojovacího a hutního materiálu, nářadí, návštěvních zařízení, technických kapalin a podobně. To vše je expedováno z centrálního skladu v České Třebové.“

Další z komodit jsou výstrojní součásti, osobní ochranné pracovní prostředky a tiskopisy. Tyto materiály jsou dodávány ze skladů v Praze. Především výstrojní součásti a akční oděvy jsou předmětem častých diskuzí. Aby byl výčet kompletní, je nutné zmínit také tiskárnu v Olomouci, která zajišťuje dodávky tištěných materiálů pro potřeby ČD (například časopisu Železničář). Vzhledem k nárokům na efektivitu provozu využívá tiskárna svoji volnou kapacitu i pro externí zákazníky. Dále Zásobovací centrum vykonává funkci technického garanta kvality EUR palet. Na základě dohody mezi ÖBB a ČD poskytuje jejich výrobcům povolení podle norem UIC a pod přísnou kontrolou jim umožňuje značení ochrannými známkami EUR. Celá činnost je sledována prezidentem Evropského paletového poolu.

## Stále hledáme změny, které zvýší efektivitu provozu

Když Zuzana Ajgrmanová v polovině prosince 2011 nastoupila do pozice ředitelky, zabezpečovalo chod Zásobovacího centra ČD 164 pracovníků. K 1. červnu letošního roku se stav zaměstnanců postupně snížil na 108. V rámci koncepčních změn byla v roce 2012 zrušena provozní jednotka v Přerově, odkud se veškerý materiál převáděl do České Třebové. Tam k původnímu sortimentu náhradních dílů pro kolejová vozidla přibyl také sortiment olejů, maziv apod. Díky tomuto opatření se ročně ušetří na provozu asi 7 milionů korun. V souvislosti s realizací nové koncepce byly



**EFEKTIVITA.** Žádná velká společnost se neobejde bez logistického centra. To platí i o Českých drahách. FOTO MARTIN NAVRÁTIL (6x)

také sjednoceny všechny ekonomické útvary do jednoho, který byl k 1. červenci 2012 převeden ze Zásobovacího centra pod Centrum interních služeb.

V červnu loňského roku byl také dokončen outsourcing obsluhy skladů v Praze. V rámci zvýšení efektivnosti centrálního zásobovacího systému se zvýšil důraz na optimalizaci portfolia dodávaných položek. To v praxi znamenalo vytipovat, které položky budou fyzicky na skladě, a současně určit zboží, které bude distribuováno přímo od dodavatele do organizačních jednotek (tzv. režim přímých dodávek).



Centrální sklad Zásobovacího centra najdeme v České Třebové.



Také ve skladu na pražském Žižkově vládne čilý ruch.

## Činnosti Zásobovacího centra v roce 2012

- Počet objednávek: 68 825
- Počet interních zákazníků: 58
- Počet míst dodání interním zákazníkům: 211
- Objem objednávek: 874 mil. Kč
- Hodnota zásob k 31. 12.: 1 059 mil. Kč

Vzhledem k tomu, že procesy nákupu a zásobování spolu úzce souvisejí, je Zásobovací centrum organizačně řízeno Odborem centrálního nákupu a logistiky, který určuje nákupní strategii pro jednotlivé skupiny materiálu. Ve spolupráci

s vedením Zásobovacího centra také rozhoduje, jaká komodita bude soutěžena s průchodem skladem, nebo zda bude uzavřen centrální kontrakt a zboží bude mít charakter přímých dodávek. „Z praktického pohledu je jasné, že například



Pracovníci zajišťují expedici potřebného materiálu zákazníkům.



Každý sortiment má v regálech své přesné místo.



V Zásobovacím centru letos v červnu pracovalo 108 zaměstnanců.



Zásobovací centrum řídí od prosince 2011 Zuzana Ajgrmanová. FOTO AUTORKA

odmašťovače, mýdla nebo kancelářské potřeby nemusejí procházet skladem, což snižuje náklady na jejich pořízení a skladování,“ říká ředitelka Ajgrmanová. „Na druhou stranu náhradní díly, které musejí splňovat technické parametry a atesty kvality i bezpečnosti, se už vyplatí centrálně skladovat. Někdy se totiž jejich dodací lhůta může protáhnout až na rok.“

## Ostře sledované téma: kvalita stejnokrojů

„V současné době se podílíme na aktualizaci předpisové základny v oblasti výstrojních součástí a ochranných pomůcek. Práce s tímto sortimentem je nesmírně zajímavá. Už proto, že jsem žena, mne zajímá, kdo se jak obléká. Chápu, že pro zaměstnance je kvalita stejnokrojů z pohledu střihu i materiálů velice důležitá, nicméně je zřejmé, že zavděčit se úplně všem nemůžeme. K této problematice se také vyjadřují odborové centrály a příslušné odbory generálního ředitelství, především 09, 029, 028,“ pokračuje Zuzana Ajgrmanová, která byla v loňském roce jmenována také holdinovým manažerem pro oblast logistiky v rámci probíhajícího projektu Centralizace podpůrných činností Skupiny ČD.

Důkazem, že se této problematice věnuje patřičná pozornost, je vznik pracovní skupiny pro problematiku výstrojních součástí a osobních ochranných pracovních prostředků. Jejím předsedou se stal ředitel Odboru centrálního nákupu a logistiky Filip Potůček. Úkolem jeho týmu je projednávat připomínky od uživatelů, odborných útvarů a odborových centrál, předkládat vedení společnosti návrhy na efektivní změny a přijímat patřičná opatření.

## Snižujeme množství tiskopisů v papírové podobě

Další aktuální činností, která má vést k zefektivnění skladového hospodářství, je projekt s názvem Redukce tiskopisů. Cíl spočívá ve snížení množství tiskopisů v papírové podobě a přeměně vybraných položek do elektronické formy. S tím souvisí také určení garanta konkrétních tiskopisů, který bude za jeho zavedení, změnu a zrušení zodpovědný. Fyzickou redukcí počtu tiskopisů se sníží i finanční zdroje vázané v zásobách.

S tiskopisy nepřímou souvisí činnost olomoucké tiskárny. Vznikla nutnost optimalizovat její provoz tak, aby vykazoval zisk. „V současné době se nám podařilo nastavit hospodaření tak, aby si na sebe vydělala. Chtěli bychom docílit toho, aby prioritně všechny tištěné materiály pro naši společnost zajišťovala Olomouc, pokud bude schopna dodat příslušný materiál levněji nebo ve stejné cenové úrovni jako externí tiskárny.

Věřím, že realizace všech nových projektů zefektivní naší práci, sníží stav zásob a samozřejmě také náklady na logistické procesy,“ dodává ředitelka Zásobovacího centra. „Ale říká se, že prostor pro optimalizaci nikdy nekončí. Když se mě zeptáte za půl roku nebo za rok, určitě se objeví další možnosti, jak zlepšit naši činnost,“ shrnuje Zuzana Ajgrmanová.

**VĚRA ČERNÁ**



Další fotografie najdete na stránkách [zeleznicar.cd.cz](http://zeleznicar.cd.cz).

# RSM: Po deseti letech modernizujeme ve Studénce

Studénka leží v Moravskoslezském kraji v okrese Nový Jičín, přibližně 20 km jihozápadně od Olomouce. Městem je od roku 1959, kdy se spojila s Butovicemi. V polovině sedmdesátých let se ke Studénce připojila i Nová Horka a nyní žije ve městě necelých 10 tisíc obyvatel. Stanici Studénka si řada občanů České republiky, navzdory turisticky atraktivní lokalitě Poodří, pravděpodobně spojuje s železničním neštěstím ze srpna 2008.

## Důraz na obnovu přednádraží a demolici starých objektů

Zdejší nádraží leží na koridorové trati číslo 270 Bohumín – Praha. Odbočují odtud dvě regionální tratě číslo 279 do Bílovce a číslo 325 do Štramberka a Veřovic. I když byla stanice před deseti lety opravena a nově byla postavena i odbavovací část nádražní budovy, přesto nádraží jako celek přestalo splňovat nároky

kladené cestujícími na podobu a komfort moderního dopravního přestupního terminálu. V polovině roku 2010 proto RSM Olomouc zahájila s vedením města Studénky jednání o možnosti společně vstoupit do programu rozvoje železničních stanic s čerpáním dotační podpory z Evropské unie prostřednictvím Regionálního operačního programu.

Projekt se zaměřil na revitalizaci přednádraží, včetně zastávek a stání pro autobusy, parkoviště P+R a demolici starých, chátrajících objektů. Vynaložené úsilí bylo v únoru letošního roku korunováno schválením dotace ve výši 85 procent, o kterou na Regionální radě regionu Moravskoslezsko požádalo město Studénka. Je nutné zmínit, že před podáním žádosti o poskytnutí dotace bylo potřeba vyřešit mnoho problémů, jako například snahu několika jedinců prohlásit vodárenskou věž, nacházející se v zájmovém území, za kulturní pa-



**ZAPOČATÉ DÍLO.** V dubnu letošního roku začala modernizace přednádražního prostoru ve Studénce. Projekt probíhá ve spolupráci s městem. FOTO MICHAL MÁLEK

mátku. Spousta otázek byla rovněž spojena s pozemky cizích vlastníků.

## Do konce roku bude hotovo

Vzhledem k tomu, že již dříve byla se Studénkou uzavřena smlouva o spolupráci i smlouva o sdružení zadavatelů, byly vyřízeny všechny majetkoprávní náležitosti a byl vysoutěžen zhotovitel díla, mohla být v dubnu zahájena demolice vodárenské věže s navazující realizací zpevněných ploch a úpravou přejezdu. Následovat bude komplexní úprava plochy před nádražím budovou s výstavbou nového parkoviště, vybudování úschovny kol a instalace informačních a bezpečnostních prvků.

Podle projektové dokumentace a prvních výsledků započatého díla lze usuzovat, že stavba naplní neskromná očekávání nejen ČD, ale také obyvatel města Studénky a všech cestujících. Realizace projektu proběhne do konce roku.

**VLADIMÍR ZAPLETAL**



**NÁROČNÝ PROJEKT.** Vysokorychlostní trať mezi městy Harbin a Dalian byla postavena tak, aby dráha vydržela extrémní teplotní výkyvy.

FOTO WIKIPEDIA

# Čína nabírá rychlost: smělé plány jsou znovu v kurzu

Korupční skandály a jedno velké železniční neštěstí vedly k tomu, že se ambiciózní rozvoj vysokorychlostních tratí v Číně když ne zastavil, tak aspoň přibrzdil. Nyní se penězovod opět otevřel a do plánů a projektů na další vysokorychlostní tratě byly nově zapracovány i klimaticky náročné oblasti v severovýchodní části země.

Secesní nádraží Chej-lung-tiang v čínském Harbinu bylo kdysi důležitou železniční křižovatkou v Mandžusku. Z ruské Čity, ležící na východní Sibíři, vedla do Harbinu trať Východočínské železnice, která dále pokračovala až do Vladivostoku. Z Harbinu odbočovala trať také na jih přes Changchun do Dalianu a Port Arthuru, dnešního Lü-šunkchou. Jenže secesní nádraží na kraji centra Harbinu muselo před desetiletími ustoupit moderní výpravní budově a kdo chce dnes cestovat na jih, musí odjet z nového Západního nádraží, kam od prosince loňského roku zajíždějí supermoderní vlaky, využívající nové vysokorychlostní spojení od Dalianu.

## Provoz i v krutých mrazech

Čína je dnes na světové špičce co se týče výstavby železnice. Současné moderní vlaky zde jezdí na speciálně vybudovaných vysokorychlostních tratích. Během zimy jim nevaří ani arktické teploty, kdy

řadu týdnů klesají denní teploty na –20 nebo –30 °C a v noci je ještě daleko chladněji. Vysokorychlostní trať v takových extrémních klimatických podmínkách vede právě ze zmíněného Harbinu do Dalianu. Je ovšem pravda, že v zimních měsících je na ní preventivně snížená rychlost na 200 km/h. Důvodem je enormní namáhání trakčního vedení a kolejí vlivem sněhu a mrazu. Provoz na trati zajišťují jednotky, které se od roku 2008 vyrábějí přímo v Číně.

## Korupce a šlendrián omezily výstavbu

V únoru 2011 byl ministr čínských železnic zbaven funkce pro podezření z korupčního jednání. Do té doby to byl právě on, kdo byl hnací silou výstavby vysokorychlostních tratí. Loni v létě byl navíc vyloučen z komunistické strany a bylo proti němu zahájeno trestní řízení. Nedávno byl odsouzen k podmíněnému trestu smrti, což v praxi znamená doživotí.

## Vysokorychlostní železnice v Číně

V roce 2015 má být v Číně podle oficiálních plánů v provozu 16 tisíc kilometrů vysokorychlostních tratí. Novináři, kteří uvádějí 40 tisíc, zřejmě počítají všechny tratě od 160 km/h výše. V Číně měla ke konci loňského roku železniční síť délku 98 tisíc kilometrů a v roce 2015 se počítá již se 120 tisíci kilometry. Vláda přislíbila, že na investicích se bude podílet i soukromý sektor, zájem z jeho strany však zatím není příliš velký.

Ministerstvo železnic, jakýsi stát ve státě s vlastní policií a justicí, desetiletí odolávalo reformám a nadělalo velké dluhy. Jeho kritici tvrdí, že pracuje neefektivně a vysokorychlostní tratě jsou deficitní.

Další pohromou pro zastavení rozvoje vysokorychlostních tratí byla těžká železniční nehoda v létě roku 2011, která se stala u Wen-čou. Srážka dvou vlaků stála život čtyřiceti cestujících. Oficiální důvod nehody zněl: chybě fungující zabezpečovací zařízení. Neoficiálně se však hovoří o velmi nekvalitně odvedené stavební práci. Potrestáno bylo přes padesát úředníků a investice do železnic se snížily. Vysokorychlostní vlaky ztratily důvěru nejvyššího vedení země, což vedlo až k zastavení finančních toků. Nedůvěra se rozšířila i mezi zahraničními investory a zastavení další výstavby mělo vliv i na pracovníky ve stavebnictví, kteří přestávali dostávat včas svoji mzdu.

## Mamutí investice pokračují

Nyní se zdá, že velkolepé plány na výstavbu železnice se vracejí na výsluní. Podle čínských médií chce ministerstvo železnic jen v tomto roce investovat do železnic 650 miliard jüanů (více než 2 biliony českých korun!). Jen pro zajímavost – ještě předloni čínská vláda investovala do rozvoje železnic 842 miliard jüanů, přičemž na vysokorychlostní tratě připadají zhruba dvě třetiny této částky. Otázkou zůstává, zda ambiciózní plány pro další rozvoj vysokorychlostní sítě budou včas uskutečněny. Na konci loňského roku bylo v provozu 9 300 km vysokorychlostních tratí a do roku 2020 by jich v Číně mělo být v provozu již 16 tisíc. **STANISLAV HÁJEK**

## KRÁTCE

### POLSKO

#### Další úvěr od EIB na modernizaci tratí

Evropská investiční banka (EIB) půjčí polskému správci a provozovateli infrastruktury, společnosti Polskie Linie Kolejowe, 40 milionů eur na modernizaci tratí na východě. V letech 2013 až 2015 bude modernizováno 78 kilometrů tratí a tři stanice mezi Varšavou a běloruskou hranicí. Rychlost se zvýší na 160 km/h v osobní dopravě a na 120 km/h v nákladní dopravě. Celková výše půjčky od Evropské investiční banky Polsku na obnovu železniční infrastruktury už činí 1,42 miliardy eur.

### SLOVENSKO

#### Koridor Nové Mesto – Zlatovce otevřen

V červnu byla ukončena 17,5 km dlouhá stavba koridoru Nové Mesto nad Váhom – Zlatovce jako součást modernizace asi 59 km dlouhé tratě z Nového Mesta do Púchova. Stavba začala v roce 2009 a stála 232 milionů eur. Maximální rychlost byla zvýšena na 160 km/h. Dominantou stavby je nový 1 775 metrů dlouhý tunel pod Tureckým vrchem. Poprvé na Slovensku byly použity také velmi štíhlé výhybky s možností jízdy do odbočky rychlostí 130 km/h.

### RAKOUSKO

#### Přímé denní spojení z Vídně do Benátek

Od prosince letošního roku bude po náročných jednáních obnoveno přímé denní spojení mezi Vídní, Villachem a Benátkami v kategorii InterCity. Realizace spojení je možná díky začlenění vlaku do závazku veřejné služby. V plánu je nejprve nasazení modernizované soupravy ÖBB IC, v budoucnosti pak jednotek Railjet. Trakcí novému IC spojí poskytnou poprvé v celé trase bez přepřahu v Tarvisiu lokomotivy Taurus ÖBB. Dopravci jednají také o druhém páru vlaků.

### NĚMECKO

#### Rozšířili internetové připojení ve vlacích IC

Deutsche Bahn ve spolupráci s telekomunikační společností Deutsche Telekom podstatně rozšířily nabídku internetu ve vlacích ICE. Internetovým příjmem je již pokryto 3 tisíce km tratí, např. Hamburk – Berlín, Frankfurt nad Mohanem – Norimberk – Mnichov, Dortmund – Hannover – Berlín, Göttingen – Wolfsburg a Fulda – Würzburg. Příjmem je vybaveno také 90 jednotek ICE, přičemž do konce roku se toto číslo zdvojnásobí. Celkem bude vybaveno nabídkou internetu 5 200 km tratí a 255 jednotek rychlovlaků ICE.

### ITÁLIE

#### Nejrychlejší vlak Evropy zahájil zkoušky

První vysokorychlostní vlak Frecciarossa 1000 pro státního operátora Trenitalia byl předveden 3. července pozvaným hostům. Testování má být dokončeno v roce 2014 a na začátku roku 2015 bude vlak uveden do provozu osobní dopravy. Společnost Trenitalia zadala objednávku na 50 souprav ETR1000 za 1,54 miliardy eur konsorciu firem Bombardier a AnsaldoBreda v září 2010. Bombardier je odpovědný za koncepční návrh, podvozky, trakční zařízení a řídicí systémy, AnsaldoBreda zajišťuje provádění projekt a montáž. Podle výrobce se má jednat o nejrychlejší vlak v Evropě, schopný dosáhnout rychlosti až 360 km/h, během zkoušek až 400 km/h.

### LOTYŠSKO

#### České nízkopodlažní trolejbusy do Rigy

Do Rigy zamíří dodávka 125 trolejbusů od společnosti Škoda Electrics. V průběhu pěti let budou dodány do lotyšské metropole nízkopodlažní kloubové trolejbusy typu Škoda 27 Tr v celkové hodnotě až 2,6 miliardy korun. Součástí smlouvy je možnost uplatnění opce na dalších 38 trolejbusů. První trolejbusy z této kategorie přijdou v průběhu příštího roku. Již v letech 2007–9 Škodovka dodala do Rigy 150 nízkopodlažních trolejbusů za 1,5 miliardy korun. **(Pešť, acrí)**

# Letní jízdní řád navýšil spojení s Balatonem

V síti MÁV se každoročně zavádí letní jízdní řád, který v první řadě slouží k lepší dostupnosti „maďarského moře“ Balatonu. Od 15. června do 25. srpna tam opět jezdí více vlaků, hlavně přímých spojů ze všech oblastí země. Oproti předchozím letům se zkrátily jízdní doby. Díky modernizaci tratě Tárnok – Székesfehérvár trvá vlakům z Budapešti do letoviska Balatonfüred jízda o 20 minut méně, k jižnímu břehu Balatonu se vlaky dostanou z hlavního města v průměru o 15 minut rychleji.

## Nabídka k severnímu břehu

Letošní strukturální změna letního jízdního řádu MÁV se týká hlavně nabídky vlakových spojení k severnímu břehu jezera. Sem jezdí denně celkem 19 přímých spojů z Budapešti, které byly zařazeny do třech kategorií. Vlaky kategorie „Kék hullám“ (Modrá vlna) jezdou z Budapešti do města Tapolca ve

dvouhodinovém taktu. Tyto vlaky jsou nejrychlejší, v soupravě jsou klimatizované IC vozy a navíc vůz pro přepravu jízdních kol. Vlaky kategorie „Tekergő“ (nejbližší překlad je Vinoucí se) jsou vlastně rychlíky mezi Budapeští a stanicí Tapolca a mají vůz pro více než 30 kol. Letos v těchto vagoněch bude i doprovodný personál, který má za úkol pomáhat při nakládce a vykládce bicyklů. Do čela vybraných vlaků „Tekergő“ MÁV letos o víkendech nasazuje legendární lokomotivy řady M61 švédské provenience. Důvodem je padesáté výročí nasazení těchto krásných strojů do provozu na maďarských tratích.

Vlaky kategorie „Katica“ (v překladu Beruška) jezdí mezi Budapeští a stanicí Balatonfüred ve dvouhodinovém intervalu jako spěšné spoje. Od Székesfehérváru až do cílové stanice vlaky zastavují ve všech stanicích a zastávkách. Na těchto vlacích MÁV nasazuje moderní Desira



Během letní sezony míří k Balatonu více dálkových spojů.

FOTO AUTOR

od společnosti Siemens. Tyto jednotky jsou klimatizované a nízkopodlažní.

## Pomáhají i noční vlaky

K jižnímu břehu Balatonu jezdí rychlíky taktéž ve dvouhodinovém intervalu z Délipu. Do všech souprav, složených většinou ze starších rychlíkových vozů, se řadí i jeden vůz kategorie InterCity s klimatizací, ovšem s povinnou místenkou. Samozřejmostí je i vůz pro přepravu jízdních kol. K novinkám pro letošní rok patří i nový pár vlaků mezi městy Győr a Siófok, čímž se vytvořilo přímé spojení severozápadního Maďarska s jižním břehem Balatonu. U jezera tento spoj zastavuje ve všech stanicích a zastávkách. Každý čtvrtek, pátek a sobotu jezdí také noční vlaky z Budapešti do stanice Fonyód a od jezera zpět se vydávají v časných ranních hodinách. Hodí se především pro návštěvníky festivalů.

GABRIEL KORCSMÁROS

Snad všechny světové znalostní encyklopedie obsahují informaci o nejvyšší rychlosti 126 mil za hodinu, kterou dosáhla v roce 1938 v Anglii parní lokomotiva Mallard neboli Divoká kachna. Letos si připomínáme 75. výročí, kdy tento stroj vytvořil světový rychlostní rekord parní trakce. Jenže mnohé obdobné lokomotivy z doby dřívější i pozdější dokázaly jet ještě rychleji.

Britové byli vždycky dobří v obchodě i v marketingu. Proto se jim na konci třicátých let povedlo i popularizovat parní lokomotivu Mallard tím, že ji „prodali“ veřejnosti jako nejrychlejší na světě. Oficiální jízda se konala 3. července 1938. Sedmivozový vlak doprovázela i letadla, aby rekord ze vzduchu dokumentovala.

#### Spor o hodnotu rekordu

Nejvyšší rychlost byla dosažena mezi traťovými body Little Bytham a Essendine na trati z Londýna do Yorku. Rekord ustavili na mírném spádu, v Anglii vyjádřeném poměrem 1 : 200. V našich zemích to udáváme jako klesání 5 promile. Krátkodobě, snad na pouhých pět sekund, vlak dosáhl rychlosti 125,88 mil v hodině, což znamená v přepočtu 202,58 km/h. Běžně se ale uvádí údaj 126 mil za hodinu, což je patrně z odlévané pamětní tabulky na boku válcového kotle na lokomotivě.

Pod dohledem inspektora Sida Jenkinse na stroji tenkrát sloužili strojvedoucí Joe Duddington a topič Thomas Bray. V měřicím dynamometrickém voze sledoval přístroje také konstruktér sir Gresley. Údajně se přel se spolupracovníky, že rychlost 126 mil za hodinu sice atakovali, ale nedosáhli jí. V oficiálním publikovaném grafickém záznamu z jízdy

# Rekord v parní trakci patří britské Divoké kachně



**CHLOUBA IMPÉRIA.** Konstruktér Nigel Gresley pózuje v březnu 1938 u „své“ lokomotivy A4 číslo 4498.

FOTO NRM YORK

#### Stále vzbuzuje zasloužený obdiv

Divoká kachna soukromé společnosti LNER patřila mezi 35 špičkových sériových strojů řady A4 pro dopravu rychlíků. Tyto stroje vycházely ze starší řady A1, kterou roku 1922 navrhl konstruktér sir Nigel Gresley (1876–1941), jenž je také tvůrcem lokomotivy Mallard. Starší stroje technicky odpovídaly přibližně našim lokomotivám řady 387.0, známým Mikádům, měly jen robustnější stavbu. Novější proudnicově opláštěvané a také třívalcové lokomotivy A4 byly ještě o něco těžší. Gresley se údajně vysokorychlostní železniční dopravou inspiroval na své služební cestě po Německu v roce 1933. Tam zrovna zkoušeli lehké motorové vlaky Létající Hamburčan. V Británii očekávali mnohem vyšší frekvence cestujících, proto již od počátku projektovali vlaky vedené lokomotivami.

**Snad na pouhých pět sekund vlak dosáhl rychlosti 125,88 mil v hodině, což znamená 202,58 km/h.**

je uvedena dosažená rychlost „jen“ 125 mil za hodinu. Gresley chystal další kolo zkoušek, které se ale kvůli zhoršující politické situaci už nikdy neuskutečnilo.

Při popisovaném pokusu došlo k technické závadě – k natavení vlitku ložiska prostřední ojnice na lokomotivě. Proto příjezd do Londýna nakonec moc slavný nebyl. Zpáteční zkušební vlak do Londýna totiž přivezla náhradní lokomotiva a čekající novináři si toho zřejmě ani nevšimli.

#### Americké lokomotivy byly rychlejší

Britská akce s Divokou kachnou, jak se vozidlu přezdívalo, byla především dobře promyšleným obchodním tahem ve směru k široké veřejnosti. Už předtím (i v letech následujících) totiž dokázaly jezdit parní lokomotivy rychlostí ještě vyšší. Jenže při takových jízdách, konaných na území USA, nebyl poblíž úřední komisař, který by rekord zaznamenal. Parní lokomotivy na druhé straně Atlan-

tiku přitom dosahovaly rychlosti 205 až 227 km/h (možná i více). Bylo to ale v běžném provozu, zejména když strojvedoucí potřebovali zkrátit zpoždění. I když u toho často riskovali a porušovali bezpečnostní předpisy. V jiných případech šlo o součást náročných neveřejných zkoušek. Ale nemůžeme se na Brity zlobit – vždyť lokomotiva Mallard opravdu přispěla k popularizaci železnice ve světovém měřítku a svým způsobem pomohla technickému pokroku.

Slavná Mallard sloužila do 25. dubna 1963, kdy byla po ujetí asi 2,276 milionu kilometrů vyřazena. Poslední lokomotivy A4 dojezdily na tratích ve Skotsku v roce 1966. Stroj Mallard byl už v době zrušení na seznamu kulturních památek. Nejdříve se stal exponátem londýnského dopravního muzea Clapham, kam byl v únoru 1964 po opravě předán. Od dubna 1975 je v expozici Národního železničního muzea v Yorku, kde patří k nejobdivovanějším exponátům. **MIROSLAV PETR**

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

##### Liberec – hotel Centrum Babylon \*\*\*\*

Termín: do 30. 11. 2013

Cena: 2 690 Kč/osoba/2 noci, dítě do 13,99 let ZDARMA v doprovodu dospělé osoby.

2x ubytování, 2x polopenze, neomezený pobyt v aquaparku, lunaparku, iqparku, možnost ranního plavání od 8 hodin, možnost prodloužení pobytu za příplatek 1 100 Kč/osobu/noc



#### 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 opalek 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 uhlitá 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 uhlitá 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 příchůtek při večeri, 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](http://www.cdtravel.cz)

Říká se, že železničářská profese se dědí z otce na syna. V případě rodiny Kršňákových to je určité pravda. Po otci Milanovi, který řídí lokomotivy od ledna 1977, se na stanoviště podívali i oba jeho synové – Martin i Petr. Zatímco otec rodiny osobně preferuje Esa a touží po tom, aby si vyzkoušel parní lokomotivu, jeho potomci dávají přednost Taurusům.

Táta začínal na Laminátkách

Milan Kršňák (57 let) chtěl být mašinfírou už od dětství. „Jako malý kluk jsem chodil s mámou a babičkou na nádraží okukovat lokomotivy a pamatuji si, jak mě obě nemohly odtráhnout domů. Prosil jsem některé strojvedoucí na parních lokomotivách, zda by mě nesvezli, ale marně. Dodnes jsem vlastně na páře ještě nejel,“ vzpomíná. Po vystudování břeclavské dopravní průmyslovky odešel v roce 1975 pracovat do tamního lokomotivního depa.

K řízení se dostal o dva roky později, po nezbytném zácviku i absolvování pětiměsíční vojenské služby. „V druhé polovině sedmdesátých let byla v Břeclavi poměrně velká potřeba strojvedoucích, takže jsem po nezbytném zácviku šel takřka hned jezdit, což jinde nebylo běžné. Většinou jsem vozil nákladní vlaky tradičními stroji řady 230, tedy Laminátkami. Až později jsem si udělal kurz na motorové lokomotivy,“ vypráví Milan.

Za nejoblíbenější stroje považuje Esa řady 362, na kterých vozí od roku 2003 rychlíky mezi Brnem a Prahou. „Jsou to sice stroje z osmdesátých let, ale tehdy předběhly svou dobu, takže jsou stále moderní. Mají automatickou regulaci rychlosti možná vychytanější než například Taurusy,“ obhazuje škodovacké lokomotivy. Milan Kršňák ještě dodává, že před deseti lety přešel za prací do Brna, a chválí kolegy elektroniky, kteří se podle něj v Maloměřicích perfektně starají o zmíněná Esa.



Máme rizikové povolání, takže sami nevíme, kdy budeme krev potřebovat. Jsem přesvědčen, že pokud je člověk zdravý, měl by krev bezúplatně poskytovat ostatním.

Starší syn se vypracoval z pozice posunovače

I Martin (33 let) se chodíval dívat na mašinky, prý od devíti let. „Táta mě občas vyzvedl do kabiny Laminátky, na které jezdil, a já pak byl štěstím bez sebe. Je to možná genetická záležitost,“ naráží Martin na „zděděné“ povolání. Po absolvování Středního odborného učiliště železničního ve Valticích začínal na dráze jako posunovač v břeclavském depu. Po šesti letech, konkrétně v roce 2004, začal jezdit jako strojvedoucí na elektrických zálohách na brněnském hlavním nádraží.

„Ve čtvrtém ročníku na učňáku jsem dostal oficiální povolenku pro jízdu na stanovišti a s tátou jsem pak jezdil celý měsíc na nákladech. To byla bezesporu skvělá škola života a rozhodlo to vlastně o mojí další kariéře,“ vzpomíná Martin. Ten je na rozdíl od táty obrovský nadšenec do Taurusů, které jezdí na lince Praha – Brno – Vídeň a zpět. „Jsou tiché, pohodlné a dobře se ovládají. K dokonalosti jim schází snad jen software s automatikou, třeba takový, jako je na českých strojích řady 380,“ obhazuje Taurusy.

Mladší syn šokoval na EuroCity

„Ve svých čtyřiařiceti letech jsem byl asi nejmladším strojvedoucím na Českých drahách, který vozil vlaky EuroCity,“ šokuje mladší syn Petr (28). A jak se to stalo? Petr Kršňák vystudoval stejnou průmyslovku jako táta. Potom získal místo na brněnském hlavním nádraží jako strojvedoucí na zálohách. Po roce přestoupil do depa v Horních Heršpíicích, kde šéfoval Alois Kotrba. S jeho podporou a pomocí si rychle udělal zkoušku na „velké“ stroje. Po krátké době odešel na záskok do Břeclavi a už tam zůstal. „S bratrem Martinem jezdíme v turnusu letmo a střídáme se hlavně na rakouských Taurusech, českých strojích řady 380 nebo slovenských Gorilách řady 350. S takkou se moc často v práci nevidíme, protože on přešel do Brna, odkud vozí rychlíky na Prahu přes Vysočinu nebo Českou Třebovou,“ vysvětluje Petr.

Všichni tři strojvedoucí Kršňákové chodí řadu let darovat krev. „Máme rizikové povolání, takže sami nevíme, kdy budeme krev potřebovat,“ vysvětluje Milan. „Osobně mám za sebou 132 odběrů krve a čtyři odběry plazmy. Jsem přesvědčen, že pokud je člověk zdravý, měl by krev bezúplatně poskytovat ostatním. Jsem rád, že jsem k tomu přivedl oba syny. Martin absolvoval již 52 odběrů krve a Petra, kterého jsem asi deset let přemlouval, přesvědčila loni jeho přítelkyně, takže již absolvoval tři odběry krve a dva plazmy,“ říká hrdý otec i strojvedoucí.

Milan, Martin a Petr Kršňákoví. Táta se dvěma syny z Břeclavi mají nejen společné příjmení, ale i povolání. Všichni tři pracují jako strojvedoucí u Českých drah v brněnském Depu kolejových vozidel a navíc jsou všichni čestnými dárci krve. Prostě železničářská rodina jak má být.



Martin Kršňák pracuje jako strojvedoucí ČD od roku 2004.



Milan Kršňák vozí vlaky od druhé poloviny sedmdesátých let.



Petr Kršňák řídí vlaky EuroCity od svých 24 let.

KŘÍŽOVKA

A. Maurois (1885–1967) – francouzský spisovatel, esejista, historik: CENÍME SI UPŘÍMNOSTI TĚCH, CO NÁS MILUJÍ. ... (dokončení v tajence).

| POMŮCKA: INPS, TAR                   | REZIGNOVANÝ SOUHLAS | DROBNÝ UMĚLECKÝ PŘEDMET (ZASTAR.) | ŠANONY | SHROMAŽDOVAT |                     | ZNĚLKA (LITER.)  | MODLA          | NĚMECKY JAKO      | PROVÁZEK (ZDROB.) |                      | NEPOŘÁDAT OSLAVU | PRODLOUŽENÁ BOČNÍ ZED (ARCHIT.) | OZNAČENÍ DIABETICKÝCH VÝROBKŮ |                                   | UCHAZEČ | JMÉNO PSÍKA        | SMŮLA (EXPR.) |                                  | SPORTOVNÍ BOTY URČITÉ ZNAČKY | FINANCOVATEL | STÁTNÍ OBLASTNÍ ARCHIV (ZKR.) |
|--------------------------------------|---------------------|-----------------------------------|--------|--------------|---------------------|------------------|----------------|-------------------|-------------------|----------------------|------------------|---------------------------------|-------------------------------|-----------------------------------|---------|--------------------|---------------|----------------------------------|------------------------------|--------------|-------------------------------|
| NÁR. ÚSTAV SOC. POJIŠTĚNÍ (IT. ZKR.) |                     |                                   |        |              | STARÝ NÁZEV THAJSKA |                  |                |                   |                   | PŘEDLOŽKA            |                  |                                 |                               | MYS (KNIŽNĚ)                      |         |                    |               | ZVÝŠENÝ TON                      |                              |              |                               |
| KOVOVÝ PRVEK                         |                     |                                   |        |              | ODCHYCENÍ (PŘÍLOVU) |                  |                |                   |                   |                      |                  |                                 |                               | AVŠAK                             |         |                    |               | SPODEK NÁDOBY                    |                              |              |                               |
|                                      |                     |                                   |        |              | NEJMENŠÍ HODNOTY    |                  |                |                   |                   |                      |                  |                                 |                               | MLÁDEŽ TURA                       |         |                    |               |                                  |                              |              |                               |
| ZAČÁTEK TAJENKY                      |                     |                                   |        |              |                     |                  |                |                   |                   |                      |                  |                                 |                               |                                   |         |                    |               | JMÉNO JANZUROVÉ                  |                              |              |                               |
|                                      |                     |                                   |        |              |                     |                  |                |                   |                   |                      |                  |                                 |                               |                                   |         |                    |               | ŠPATNOST                         |                              |              |                               |
|                                      | POLIBEK             | ZN. PRACÍHO PRÁŠKU                |        |              |                     |                  |                | ŠPANĚLSKÁ POLEVKA |                   |                      |                  |                                 | TYP KOLEJ. JERÁBU             |                                   |         |                    | TADY          |                                  |                              |              | SEKNOUTI                      |
|                                      |                     | RAJ (KNIŽNĚ)                      |        |              |                     |                  |                | STANOVENÉ         |                   |                      |                  |                                 | ZURIVOST                      |                                   |         |                    |               | MODEL                            |                              |              |                               |
| PUNTIČKÁŘ                            |                     |                                   |        |              |                     |                  | PÍSEČNÝ PŘESYP |                   |                   |                      |                  | JANINSKÝ PASA                   |                               |                                   |         | OTČINA             |               |                                  |                              |              |                               |
|                                      |                     |                                   |        |              |                     |                  | SIČI VLÁKNO    |                   |                   |                      |                  | DOMÁCKÝ ADOLF                   |                               |                                   |         | RIBONUKL. KYSELINA |               |                                  |                              |              |                               |
| OZNÁMITI                             |                     |                                   |        |              |                     | KONEC TAJENKY    |                |                   |                   |                      |                  |                                 |                               |                                   |         |                    |               |                                  |                              |              |                               |
|                                      |                     |                                   |        |              |                     | INICIÁLY ZÁTOPKA |                |                   |                   |                      |                  |                                 |                               |                                   |         |                    |               |                                  |                              |              |                               |
| ŘEŽBA                                |                     |                                   |        | NĚMECKY MOJE |                     |                  |                |                   |                   | UMĚLÝ MEZINÁR. JAZYK |                  |                                 |                               | SLOVENSKÝ SOUHLAS                 |         |                    |               | KOCOUR (VNÁŘEČÍ)                 |                              |              |                               |
| UMÍNĚNÝ ZÁPOR                        |                     |                                   |        | INDIÁN       |                     |                  |                |                   |                   | TÍM ZPŮSOBEM         |                  |                                 |                               | KAVKAZSKÝ STRUNNÝ HUDEBNÍ NÁSTROJ |         |                    |               | ZKRATKA SOUHVĚZDÍ BERANA (ARIES) |                              |              |                               |

AUTOR PETR HAJNÍŠ

POŠTA

Do nápisů ve stanicích se hodí velká písmena

V Železničáři jste vysvětlovali, jak se objevovaly nové nápisy s názvy železničních stanic a zastávek. Proto jsem se rozhodl, že vám na to sdělím svůj názor. Jednoduše řečeno – ty dřívější nápisy, psané pouze velkými písmeny, byly podle mě lepší. Dnes to možná dělají renomovaní výtvarníci, ale o praktické a rychlé čitelnosti textu nic nevědí. Nápis psaný malými písmeny (resp. pouze s prvním velkým) není zdaleka tak dobře čitelný. Zkuste si například zakrýt dolní třetinu obou typů textů a uvidíte rozdíl. A to nejen proto, že velká písmena jsou prostě větší, ale plocha pro nápis je efektivněji využita. Důležité nápisy v obchodech a úřadech, názvy obcí a okresů na dopravních značkách a třeba i různé zákazy a příkazy dělali také odborníci a použili k tomu výhradně velká písmena. Čtenáři, kteří se vlakem podívali za naše hranice, mi asi dají za pravdu, že názvy stanic například v Itálii jsou určitě lépe čitelné než třeba v Německu. Je ale pravda, že už si člověk pomalu zvyká. Ale raději (a rychleji) bych si znovu opřel na oku příjemnější HRADEC KRÁLOVÉ než Hradec Králové. Ke grafické formě nápisů u podružnějších informací jako „Úschovna zavazadel“ nic nemám.

KAREL HORÁK

Korporátní nátěr je víc než reklamní polepy

Dovoluji si silně nesouhlasit s nynější módou reklamních polepů na drážních vozidlech, zejména nových. V článku (Pestrobarevné polepy pro RegioSpidery na Vysočině v čísle 13/2013 – poznámka redakce) píšete, že polep jednoho vozidla představuje 8 až 10 billboardů, ale pokud vím, tak například okolo dálnic je nyní snaha omezit reklamu co nejvíce, a to z důvodu veřejného zájmu. Je zvláštní, že České dráhy na jedné straně vynakládají velké peníze na dokončení jednotného korporátního nátěru všech svých vozidel, a na druhé straně připouštějí zakrytí těchto nátěrů ještě dříve, než si cestující na ně stačí zvyknout. Možná že by byla taková věc přijatelná výjimečně a krátkodobě při nějakých významných akcích, ale ne v pravidelném provozu. Pro propagaci měst a regionů ve spolupráci s ČD by se jistě daly vymyslet jiné způsoby, např. výzdoba různých částí stanic.

BOHUMÍR SVOBODA

Pojmenujte rychlík podle vrchu Lovoš

Vybrané rychlíky na trase Praha – Ústí nad Labem – Děčín v rámci Pražské integrované dopravy (do Kralup nad Vltavou jako linky R4), jedoucí ve dvouhodinovém taktu, nesou názvy podle tamních turistických středisek: Milešovka, Říp, Štěkav, Radobýl. Některý z dosud nepojmenovaného páru rychlíků na zmiňovaném vozebním ramenu by mohl být teoreticky pojmenován také podle kopce Lovoš, což by byl další krok k propagaci zdejšího turistického ruchu, přičemž pojmenování rychlíků a spěšných vlaků je dožadista zpestřením taktové dopravy. Zmiňovaný vrch o výšce 570 metrů nad mořem je přirozenou dominantou města Lovosice, odkud na vrchol vede trasa po zelené turistické značce. Lovoš je jedinečný svojí geologií, porostem a v neposlední řadě úchvatným kruhovým výhledem na panorama Českého středohoří. V roce 1948 zde byla vyhlášena přírodní rezervace a od roku 1924 na vrcholu funguje turistická chata. Také jsem zaznamenal, že od 12. dubna letošního roku jsou o víkendech rychlíky z Prahy do Děčína vedeny dvoupodlažními elektrickými jednotkami řady 471 CityElefant, které nabízejí moderní interier, klimatizované prostory, nízkopodlažní nástup, v první třídě elektrické zásuvky 230 V a sklopné či rozkládací stolký. V neposlední řadě tyto jednotky umožňují přepravu jízdních kol formou spoluzavazadla, avšak kapacita je omezena do vyčerpání volných kapacit. Tímto opatřením se uskutečnil krok ke zvýšení kultury cestování a díky nízkopodlažnímu nástupu k snazšímu cestování tělesně postižených cestujících a maminek s kočárky.

TOMÁŠ MARTÍNEK

Dopisy jsou redakčně upraveny a kráceny.

