



FOTO VÁCLAV RUBEŠ

Dalibor Zelený se vrátil do čela Českých drah

Dozorčí rada Českých drah rozhodla na svém mimořádném zasedání 30. července o odvolání Petra Žaludy z funkce předsedy představenstva společnosti. Na jeho místo byl vzápětí zvolen Dalibor Zelený. Ještě tentýž den se představenstvo rozhodlo odvolat Petra Žaludu jako generálního ředitele. Tím se stal rovněž Dalibor Zelený, který tuto funkci vykonával již v letech 1998–2003.

Emanuel Šíp 1993	Rudolf Mládek 1995	Vladimír Sosna 1997	Dalibor Zelený 1998	Petr Kousal 2003	Josef Bazala 2005	Petr Žaluda 2008	Dalibor Zelený 2013
---------------------	-----------------------	------------------------	------------------------	---------------------	----------------------	---------------------	------------------------

Hned první den v nových funkcích představil Dalibor Zelený své plány a vize na tiskovém brífingu, který byl netradičně uspořádán na půdě ministerstva dopravy. V úvodu nový generální ředitel ČD poděkoval svému předchůdci Petru Žaludovi za práci, kterou pro společnost vykonával: „Z vlastní zkušenosti vím, že pracovat v této státní firmě není jednoduchá věc. Vážím si všech lidí, kteří dělají svou práci poctivě.“

Vzápětí už nový generální ředitel informoval o svých úmyslech v Českých drahách: „Bude třeba přibrzdit zadlužování této firmy, ale zároveň zajistit, abychom mohli investovat do vozidlového parku v osobní dopravě trochu více, než činí hodnota odpisů, abychom se dostali na úroveň, která je běžná v civilizova-

ných zemích 21. století. Stejný úkol bude samozřejmě i v ČD Cargo. V oblasti nákladní dopravy zahájíme obchodní ofenzívu, která bude mít za cíl seznámit především naše největší zákazníky s tím, co naše firma může udělat. Zároveň pro ně připravíme náměty z technické oblasti,“ oznámil Dalibor Zelený a zdůraznil, že prioritou jsou pro něj úkoly od nové dozorčí rady.

Pochybnosti o Railjetech

V oblasti nákladní dopravy chce nový generální ředitel na stůl materiály, které by řešily spolupráci, případně i spojení mezi českým a slovenským cargem. Co se týče hlavní kritiky dozorčí rady vůči Petru Žaludovi, tedy míry zadlužení společnosti, uvedl Dalibor Zelený toto:

„Respektuji rozhodování dozorčí rady, protože je to orgán, kterému podléhám i já. Situace zadluženosti firmy se musí řešit. Nemůžeme připustit nárůst zadluženosti nad míru, která by pro České dráhy znamenala zdražování úvěrů, tedy zvyšování úroků. Chceme toho dosáhnout tím, že přehodnotíme některé investiční záměry, které se tady diskutovaly.“ Jako příklad uvedl potřebnost nákupu dalších osmi jednotek Siemens Viaggio Comfort, známých jako Railjety. „Místo jedné jednotky, která by stála několik desítek nebo stovek milionů korun, nakoupíme adekvátní vozy, které budou použité na posílení rychlíkové dopravy,“ řekl Dalibor Zelený.

Co se týče regionální dopravy, klade nový generální ředitel důraz na symbió-

zu vlaků a autobusů. „Nemá cenu, aby vlak zajížděl do každé obce. Pro cestujícího je lepší, když má v uzlové stanici návaznost a komfortní přestup,“ řekl s tím, že integrovaný dopravní systém funguje obzvláště dobře v Jihomoravském kraji.

Konkurence posunula ČD dál

Část brífingu se věnovala liberalizaci železniční dopravy. Dalibor Zelený sice prohlásil, že soukromí dopravci u nás dělají svou práci po odborné stránce dobře a odpovědně, ale na druhou stranu se České dráhy budou snažit, aby z lukrativních obchodů dostaly co nejvíce. Přihlásil se k myšlence spolupráce a v této souvislosti řekl: „Vítáme, že tady konkurence je, protože to i státní firmu donutilo, aby se začala chovat jinak.“

SLOUPEK

Obnova vozidlového parku bude pokračovat

V úterý 30. července 2013 jsem se stal předsedou představenstva a generálním ředitelem Českých drah. Velmi si vážím důvěry nadřízených orgánů společnosti a jsem rád, že se mohu podílet na dalším rozvoji osobní i nákladní dopravy pod značkou ČD. Za své priority považuji pokračování modernizace vozidlového parku a zlepšování služeb poskytovaných cestujícím. Také v oblasti nákladní dopravy je třeba se zaměřit na obnovu vozidel, ale především na posílení obchodní politiky firmy. Chci poděkovat Petru Žaludovi za práci, kterou pro České dráhy vykonával. Jsem však přesvědčen, že některé záměry společnosti je potřeba přehodnotit, zastavit další zadlužování a výrazně posílit odbornost v nejvyšším vedení firmy.

O změnách v řídicích orgánech jste byli informováni v minulých dnech z médií. Proto jen doplním, že z rozhodnutí představenstva posílil náš tým Václav Petrášek, který v pozici výkonného ředitele pro správu majetku nahradil Romana Bočka. Členem představenstva společnosti ČD Cargo se místo Petra Žaludy stal Pavel Lamacz. Poslední personální změnou, k níž se představenstvo na jednání dne 31. července rozhodlo, je odvolání tajemnice generálního ředitele Jany Štuplové. Novým tajemníkem se stal Ivo Veselý.

Vážené kolegyně a kolegové, velmi si vážím lidí, kteří pro tuto firmu odvádějí velký kus poctivé práce. Proto věřím, že České dráhy mají potenciál stát se efektivní, plně konkurenceschopnou firmou na domácím i evropském železničním trhu. Naším úkolem je tohoto stavu společnými silami dosáhnout.

Dalibor Zelený

generální ředitel
a předseda představenstva ČD

Vyzval rovněž k větší regulaci dopravní cesty kvůli problémům s kapacitou. „Regionální vlaky na trati Přerov – Ostrava jezdí dnes o 30 minut pomaleji než předtím a lidé ztrácejí připoje. V našem společném zájmu je v tomto udělat pořádek, třeba jaký panuje na Německých drahách,“ řekl Zelený. Na nízkou kapacitu podle něj doplácí nejenom regionální, ale především nákladní vlaky, které dostanou návštěv volno až jako poslední.

Ohledně obav z dalšího propouštění generální ředitel dodal: „Je pravda, že každá firma, když má horší hospodářské výsledky, hledá úspory i u zaměstnanců. Na druhou stranu nejsem příznivcem provozních úspor, protože tím trpí kvalita služeb. Když se pak podívám na vlak, který má mnoho vozů a je tam málo lidí, kteří dbají na bezpečnost a komfort cestujících, tak to dobře není.“ Rozhovor s novým generálním ředitelem ČD přineseme v příštím čísle. **PETR HORÁLEK**

Odvolaný Petr Žaluda se rozloučil se zaměstnanci

Několik hodin po svém odvolání vydal Petr Žaluda následující prohlášení pro zaměstnance: „Pět a půl roku ve funkci generálního ředitele a předsedy představenstva Českých drah pro mě hodně znamená. Firma za tu dobu udělala velký kus práce, i když to pro nás všechny nebylo vždycky jednoduché. Považuji za důležité, že díky probíhající modernizaci vozidlového parku a díky postupnému zlepšování servisu,

který společnost poskytuje zákazníkům, se výrazně mění vnímání Českých drah v očích veřejnosti. Národní dopravce plní svou roli a postupně se stává moderní přepravní společností 21. století.

Chci Vám proto poděkovat za skvělou spolupráci, za Vaše nápady a snahu věci měnit k lepšímu. Vážím si toho, že jsem s Vámi mohl pracovat, a přeji Vám hodně úspěchů v pracovním a především hodně štěstí v osobním životě.“ **(red)**

Jak vzniká Železničář v olomoucké tiskárně

Byť se Železničář do posledního písmene rodí v pražské redakci, jeho tisk probíhá v Olomouci. Zdejší tiskárna, kterou vlastní ČD, zabezpečuje kompletní produkci a distribuci více než 13 tisíc výtisků Železničáře, které se od sud dostávají i do vašich poštovních schránek nebo přímo na pracoviště. To vše za pouhých 36 hodin, přičemž kvalita tisku předčí i mnohé luxusní tituly.

Ještě než se rozjedou tiskařské stroje, musí pracovníci olomoucké tiskárny zkontrolovat data a jejich přenos na tis-



Členové redakce si prohlížejí kontrolní výtisk Železničáře. FOTO VÁCLAV RUBEŠ

kové desky v DTP studiu. V tiskařské hantýrce se tento proces nazývá vysvícení. „Laikovi mohou připadat jako obyčejné plechové desky, ve skutečnosti ale jde o nosiče dat, které tvoří tiskovou formu pro ofsetové stroje. Z nich stroj pozná, co se vlastně bude tisknout. Předností tohoto systému je rychlost – celé číslo Železničáře se na tyto desky přenesou během pouhých 30 minut,“ vysvětluje Emil Pališek, vedoucí tiskárny ČD, která organizačně spadá pod Zásobovací centrum Česká Třebová. ➔ Pokračování na straně 3

Příští
Železničář
vychází
29. srpna.



Co čeká na cestující v dálkové dopravě?

Jiří Jeřeta představuje hlavní novinky v připravovaném jízdním řádu na rok 2014.

STRANA 3

Stanice Ústí nad Orlicí radikálně mění podobu

Kvůli výstavbě koridorové tratě přestane historická výpravní budova sloužit svému účelu.

STRANA 8

Oboustranný plakát jako dárek pro předplatitele

Na čtenáře, kteří si platí odběr Železničáře, čeká v tomto čísle vložený bonus.

UVNITŘ ČÍSLA



KAM JET

S Chodovarexpresem
za pivními radovánkami

Již poosmé se v západních Čechách rozjedou speciální vlaky Českých drah určené zejména pro milovníky zlatavého moku. V sobotu 24. srpna nabídnou netradiční spojení železnice a piva hned dva spoje. První z nich vyrazí z Plzně přes Stod, Horšovský Týn, Bělou nad Radbuzou, Bor a Tachov, druhý pojedje v trase Karlovy Vary – Bečov nad Teplou – Mariánské Lázně. Cílem obou zvláštních spojů je stanice Chodová Planá, kde proběhnou tradiční slavnosti piva rodinného pivovaru Chodovar. Spoj z Karlových Varů odjíždí v 10.00 h a do Chodové Plané dorazí pět minut po poledni. Nazpět, tentokrát přes Cheb, se vydá ve 21.50 h. Plzeňský Chodovarexpres vyrazí z plzeňského hlavního nádraží v 8.27 a do místa dění přijede v 12.18 h. Zpáteční spoj do Plzně po stejné trati odjíždí ve 20.05 h.

LOKÁLKA aneb cesta
do land-artové duše

Představte si, že jedete vlakem, ale zároveň jste v divadle, na koncertě a ve výstavní síni. Zdá se vám to nereálné? V tom případě zvolte trasu lokálního vlaku Vysoké Mýto – Lito-myšl. Akce LOKÁLKA je již druhý ročník hudebně-výtvarně-divadelního tvůrčího sympozia, které probíhá přímo ve vagonu tohoto lokálního vlaku a podél tratě. Výstavy, divadelní představení, performance, land-artová výstava, kterou dokresluje přímo ve vlaku excelentní poličská kapela Cestárium. Akce se koná od 14. do 17. srpna a více se dozvíte na stránkách www.rybarvouci.cz. Pořadatelem je občanské sdružení Ryba řvoucí, přičemž podporu poskytl Česká dráha a evropský program Mládež v akci.

Den otevřených dveří
v trutnovském depu

V rámci oslav Dne Železnice a Dně evropského dědictví vás zveme na 7. září do Trutnova. Od 8.30 do 16.00 hodin se v DKV, Provozní jednotce Trutnov, uskuteční populární Den otevřených dveří. Uspořádán bude ve spolupráci s KCOD Hradec Králové a Společenským centrem Trutnovska pro kulturu a volný čas. Na programu je mimo jiné výstava vozidel ČD a SŽDC a jejich komponentů, jízda na stanovišti malé lokomotivy v obvodu depa, přehlídka modelových kolejíšť a modelů kolejových vozidel velikostí TT, H0 a 0 ve spolupráci s Klubem železničních modelářů Trutnov a společností Merkur Police nad Metují. Letos pojedje nově i parní vlak, a to z Hradce Králové (6.12), a dále dvakrát do Vrchlabí (odjezd 9.05, 15.05) a zpět a z Trutnova do Malých Svatonic (odjezd 11.05 h) a zpět.

(rub, mn)

Letní výluka v Brně prověřuje techniku i pracovníky

Železnice v Brně prochází od 13. července až do 11. srpna zatěžkávací zkouškou. Současně probíhají tři výluky, z čehož ta nejviditelnější se odehrává v těsné blízkosti hlavního nádraží, kde prodělává celkovou opravu viadukt u křižovatky Křenová a Dornych, zároveň se na něm vyměňuje celé zhlaví. Navíc jsou na tuto výluku navázány stavební práce na trati Brno – Nezamyslice, kde je provoz nahrazen autobusy.

Po dobu čtyř týdnů se dálkové vlaky od Prahy vyhýbají brněnskému hlavnímu nádraží. Místo toho výjimečně zastavují na židenickém a dolním nádraží. V centru města jezdí kyvadlové autobusy. „Přes naše maximální úsilí zajistit plynulost dopravy výluka SŽDC znamená pro cestující omezení a nepohodlí,“ uvádí ředitel brněnského KCOD Pavel Karšulín a dodává: „Výluku jsme plánovali s dostatečným předstihem a veškerá opatření jsme projednali jak s koordinátorem veřejné dopravy, tak s Dopravním podnikem města Brna, který posílil potřebné tramvajové linky do Židenic.“

Plánovalo se rok dopředu

První porada, která se týkala přípravy na současnou výluku, se konala už 1. srpna 2012, tedy před rokem. Od letošního ledna probíhala příprava dopravních a přepravních opatření prakticky denně. „V soubě-



NÁHRADNÍ MÍSTO. Cestující ve směru na Prahu musí nastupovat výjimečně ve stanici Brno dolní nádraží.

FOTO AUTOR (2x)



OMEZENÍ. Na Brněnsku jsou na letošní léto naplánovány hned tři výluky.

hu se přidala výluka na trati 300 Brno – Přerov, kde SŽDC pracuje na více úsecích. A dále se do 20. září ještě koná výluka v úseku Střelice – Moravské Bránice,“ doplňuje Alan Butschek, který má koordinaci výluk za brněnské KCOD na starosti. Podle Butschka byly letní prázdniny pro výluky voleny záměrně.

„Během školního roku by nebylo možné výluku uskutečnit, neboť by se nemohl dodržet patnáctiminutový interval na tratích do Tišnova nebo Blanska. O letních prázdninách však jezdí obecně méně cestujících. Vlaky do Brna i z Brna odjíždějí včas, případně se zpožděním několika minut. Navržená opatření zpožďují vlaky dálkové dopravy při průjezdu Brnem po nákladním průtahu i s dvojitým zastavením v Židenicích a Brně dolním nádraží maximálně o pět minut. Například směrem na Prahu lze toto zpoždění v průběhu cesty zcela eliminovat,“ vysvětluje Alan Butschek z KCOD Brno.

V podmínkách Brna je letošní letní železniční výluka svého druhu první akcí, kdy jsou v tak masivním měřítku využity tramvaje jako náhradní doprava za vlaky. „Jedna kapacitní tramvajová souprava nahradí až tři běžné autobusy. První dny výluky ukázaly, že část cestujících dojíždí vlaky linky S3 až do Židenic. Z toho důvodu jsme museli v ranní špičce operativně rozšířit počet spojů na tramvajové lince z Židenic k hlavnímu nádraží,“ řekl nám Jan Seitl z Dopravního podniku města Brna. Dodává, že náhradní doprava mezi hlavním a dolním nádražím je zajišťována výhradně nízkopodlažními autobusy.

Provozní personál ČD se
podílí na informační kampani

Jan Malárik, jeden z vlakvedoucích Českých drah, kteří běžně doprovázejí přes Brno vlaky EuroCity, říká, že v každém z těchto spojů posádky stále informují

o probíhající výluce nejen osobně, ale také vlakovým rozhlasem. „Pochopitelně že někteří méně znalí cestující trochu zmatkují, ale od toho jsme tady my, abychom jim vše vysvětlili. Stává se, že cestující, i přes naše jasné pokyny, vystoupí směrem od Prahy na prvním brněnském nádraží, tedy v Židenicích. Snažíme se tyto zákazníky ohlídat a doporučit jim výhodnější dojetí na dolní nádraží, odkud jim přímo od vlaku jezdí rychle autobusové spoje do centra města,“ dodává Malárik.

Velkou pomocí pro špatně se orientující cestující jsou při výluce revizoři osobní dopravy Českých drah. „Naší základní povinností je správné nasměrování lidí od vlaku na tramvaj na židenickém nádraží, popřípadě na autobus na dolním nádraží. Společně s informátory KCOD Brno navíc zabezpečujeme nakládku a vykládku imobilních cestujících na vozících, které jsou k dispozici na židenickém i dolním nádraží. Nepotvrdila se obava, že by některé náhradní spoje kapacitně nezvládaly nápor cestujících,“ dodává jeden z brněnských revizorů Roman Zapletal.

Nákladní vlaky také odklonem

Samotná výluka v brněnském uzlu nemá zásadní vliv na fungování dceřině společnosti ČD Cargo. „Pravidelný ma-

nipulační vlak, který je trasován přes Brno hlavní nádraží a Holubice do Ivanovic na Hané, je odkloněn přes Brno-Slatinu a Blažovice. Naši zákazníci ve stanicích Brno-Chrlice a Sokolnice-Telnice tak nejsou výlukou výrazně dotčeni,“ říká vedoucí skupiny technologie brněnského Provozní jednotky ČD Cargo Tomáš Štos. „Ostatní nákladní vlaky jedoucí po trati Brno – Břeclav jsou běžně trasovány přes brněnské dolní nádraží, ale ani zde není výrazným způsobem nákladní doprava omezena. Nahrává nám částečně i to, že u významných zákazníků z důvodu celozávodních dovolených poklesla frekvence spojů.“

Větší komplikace ale způsobuje paralelní výluka v úseku Holubice – Nezamyslice s dopadem na významné zákazníky, jako jsou Českomoravský cement z Blažovic a Českomoravský štěrk z Vyškova na Moravě. „Díky dohodě se SŽDC se podařilo výluky v tomto úseku etapizovat a nedošlo tak k úplnému zastavení nákladní přepravy. Zásilkové ze severní Moravy putují nyní odklonem přes Břeclav a Českou Třebovou nebo se v případě přepravy štěrku využívají zdroje z jiných lokalit,“ dodává Štos.

MARTIN HARÁK



Další fotografie najdete na stránkách zeleznicar.cd.cz.

Fotografický maraton v České Třebové

Skupina foto Zemského svazu FISAIC ČD zavítala začátkem července na svém dvoudenním fotoworkshopu do České Třebové. Nebyla to náhoda, neboť na sobotní akci bylo zajištěno fotografování v DKV Česká Třebová, a to nejen v areálu depa, ale také na „šrotových kolejích“, kde jsou deponovány lokomotivy a vozy určené do šrotu (v lepším případě si je možné vozidla odkoupit k renovaci).

Témata: mládí, historie, zkáza

V pátek večer proběhlo odborné školení v oboru techniky fotografování, které vedli zkušení fotografové přímo z řad naší skupiny, kteří rovněž zajistili potřebnou techniku. Na závěr večera byl vyhlášen Fotografický maraton s tématy: mládí, historie a zkáza. Fotografové měli během víkendu (kromě focení v depu) na toto téma nafotit fotografie, vybrat z každé kategorie jednu a bez ja-



Depo v České Třebové nabízelo řadu námětů a témat k fotografování.

kýchkoli úprav, pouze z fotoaparátu, je přihlásit do soutěže.

V sobotu ráno se všichni shromáždili ve vestibulu nádraží Česká Třebová, kde je čekal průvodce z Depa kolejových vozidel. Ten skupinu odvedl do motorového vozu, kterým všichni odjeli přímo do



Účastníci workshopu se připravují na své první záběry.

FOTO AUTORKA

areálu depa. Potom proběhlo nezbytné školení bezpečnosti, seznámení s historií depa a netrpěliví fotografové mohli začít chytat své záběry. Pan průvodce měl dost práce, aby všechny uhlídal pohromadě. Nikdo z fotografů se totiž nemohl nabažít spousty námětů s želez-

niční tematikou včetně detailů. A letní počasí také přálo.

Kdo nejvíc uspěl?

V odpoledních hodinách šli ještě do města a sbírali poslední záběry k tématům Fotografického maratonu. Večer pak proběhlo vyhodnocení, kde nejvíce bodů za svá díla získali Romana Nejmanová, Jarmila Šmerhová a Tomáš Kazil. Snažili se všichni a výběr vítězných fotografií byl opravdu hodně těžký. V neděli dopoledne pak každý představil svou sbírku fotografií z depa a pochlubil se svými úlovky, které se ještě hodnotily, kritizovaly, ale také chválily. Účastníci byli s fotoworkshopem velmi spokojeni a těší se na další akci FISAIC, která se připravuje na podzim. Dobré světlo!

JARMILA ŠMERHOVÁ



INZERCE

UniControls

Řídící systémy pro dopravu a průmysl

RYCHLOMĚRY

abyste věděli,
kolik
jedete

www.unicontrols.cz

Najít smysluplnou koncepci dálkové dopravy není úplně jednoduché. Na jedné straně rostoucí investice do obnovy vozidlového parku, které mohou změnit povědomí lidí o cestování vlakem a přivést je do vlaků. Na druhé straně pak chybějící finance v systému spojů vedených v závazku veřejné služby, což již přineslo omezení některých vlaků ze strany ministerstva dopravy. I to byla témata, kterých jsme se dotkli v rozhovoru s Jiřím Ješetou, který řídí dálkovou a mezinárodní dopravu ČD.

Právě v těchto dnech je dokončován návrh nového jízdního řádu dálkových a mezinárodních spojů. Čekají cestující nějaké zásadní novinky?

Dálková doprava, kterou České dráhy zajišťují v hlavní míře na objednávku státu, je za posledních několik let v zásadě stabilizována. Dopracovali jsme se k takřka finálnímu taktovému systému propojení hlavních sídel v České republice, v řadě případů i významných evropských metropolí. V současnosti dochází již jen k drobným úpravám tohoto konceptu, například na lince Praha – Žilina dojde od nového jízdního řádu k doplnění spojů tak, aby vznikl úplný dvouhodinový interval spojů EuroCity ve směru jak přes Ostravu, tak přes Vsetín. Všechny vlaky EC na této lince navíc obslouží stanici Zábřeh na Moravě. Dalším přínosem nového jízdního řádu je zkrácení jízdních dob na trati z Prahy do Tábora o deset minut.

Na začátku července ministerstvo přistoupilo kvůli chybějícím financím k omezení spojů ve veřejném zájmu. Došlo v této souvislosti k posunu?

Abychom dokázali udržet stávající rozsah dálkové dopravy, chybí nám v systému několik stovek milionů korun pro příští jízdní řád. A to i přesto, že generujeme několik desítek milionů úspor, kterých bylo dosaženo ze strany Českých drah další optimalizací provozních potřeb, například oběhů a řazení souprav či služeb personálu a také zmiňovanou červencovou redukcí. Mezi Českými draha-



FOTO AUTOR

JIŘÍ JEŠETA

Po ukončení studia na Střední průmyslové škole dopravní ve Strakonici začal v roce 1994 pracovat u Českých drah jako výpravčí. Zároveň pokračoval ve studiu na Univerzitě Pardubice, Dopravní fakultě Jana Pernera, v oboru Technologie a řízení dopravy. V roce 2001 nastoupil na tehdejší Odbor kontroly Generálního ředitelství ČD, současně ale dál pracoval jako výpravčí (až do roku 2007). Postupně působil na různých pozicích v oblasti marketingu – od tiskového mluvčího přes vedoucího oddělení marketingové komunikace po ředitele kanceláře náměstka generálního ředitele pro obchod a marketing. Od listopadu 2012 je ředitelem Odboru dálkové a mezinárodní dopravy.

promítá růst poplatku za distribuci elektřiny způsobený obnovitelnými zdroji. Roste také poplatek za dopravní cestu, který od nás inkasuje SŽDC.

České dráhy aktuálně přebírají do vlastnictví lokomotivy řady 380, které ale zatím nemohou na infrastrukturu sousedních zemí, což se od této řady primárně očekávalo. Už nyní se ale vlastnictví promítne do výše odpisů. Nebylo to unáhlené rozhodnutí?

K převzetí těchto lokomotiv došlo na základě smlouvy s dodavatelem ve chvíli, kdy byly schváleny pro provoz v České republice. V řádu týdnů se očekává schválení od rakouského a slovenského drážního úřadu, takže již v podzimních měsících by měly být lokomotivy nasazovány do mezinárodního provozu na spojích do Vídně a Žiliny. Schvalovací proces pokračuje také v Polsku, Německu a Maďarsku, kam by také měly v blízké budoucnosti zajíždět. O unáhlenosti bych proto nehovořil, protože mezi záměrem nasadit je do mezinárodního provozu a realizací

uplyne krátká doba. Kromě zvýšení odpisů očekáváme však také úsporu za vlastní lokomotivy na spojích, kde si v současnosti pronajímáme stroje ZSSK a ÖBB.

Jak se v novém jízdním řádu změní nasazení Pendolin?

Na základě pozitivních ohlasů bychom rádi nabídli možnost cestovat několikrát denně Pendolinem z Ostravy až do Chebu, respektive Františkových Lázní a zpět nejen o víkendy, jak je tomu dosud, ale každý den. Mezi Žilnou a Chebem by Pendolina zajistila spoje objednané státem a obsloužila by tedy stejné stanice jako dnes běžné rychlíky. Ve druhé třídě by byl náš zákazník oproštěn od podmínek povinné rezervace. Nasazením Pendolin by se zkrátila jízdní doba na trati Praha – Plzeň – Cheb oproti rychlíku o 40 minut! Celková časová úspora při jízdě z Chebu až do Ostravy by potom činila dokonce jednu hodinu. V této souvislosti chci připomenout, že z Prahy do Ostravy-Svínova nabídneme absolutně nejrychlejší čas ve srovnání s konkurencí – přesně minutu pod tři hodiny.

VÁCLAV RUBEŠ

KRÁTCE

Mimořádnosti od srpna na Twitteru

Pro uživatele sociální sítě Twitter spustily České dráhy od 1. srpna celkem patnáct kanálů. Jejich prostřednictvím mohou zájemci odebrat aktualizované zprávy o mimořádnostech na železnici, které se týkají spojů ČD. Informace se do textových příspěvků (tzv. tweetů) dostávají přímo z informačního systému mimořádností a výluk MIMO, ze kterého odebírají informace také tisíce uživatelů prostřednictvím běžného e-mailu. Pro potřeby přenášení zpráv do Twitteru spustili vývojáři Českých drah čtrnáct regionálních kanálů a patnáctý kanál, který je celostátní a slouží uživatelům v dálkové dopravě. Tuto bezplatnou službu ČD lze využívat na přenosných elektronických zařízeních, jako jsou tablety, notebooky a chytré telefony.

Jak pokračuje stavba koridoru v Praze



Optimalizace 1. koridoru v severní části Prahy pokročila do další fáze. Ve stanici Praha-Holešovice byla v polovině června dokončena rekonstrukce 3. nástupiště a sudé kolejové skupiny. Nyní probíhají práce na zbývajících dvou nástupištech, takže provoz ve stanici probíhá pouze na dvou dopravních kolejkách. V navazujícím traťovém úseku do Prahy-Bubenče finišuje instalace nového trakčního vedení druhé traťové koleje. Pozdržení spojů vlivem omezení propustnosti tratě výlukovou činností je minimální. Hlavní práce v Holešovicích včetně nástupišť by měly být dokončeny 20. září letošního roku, na podzim se stavba dotkne traťového svršku a spodku ve Stromovce a příští rok také bubenečské stanice včetně výstavby nové zastávky Praha-Podbába.

Oslavy Pernštejnského panství měly úspěch

V sobotu 6. července se uskutečnila tradiční akce „S párou do Nedvědice na oslavy Pernštejnského panství“. Oslavy se uskutečnily v městystech Nedvědici, Doubravníku a na hradě Pernštejně. Letošní akce proběhla oproti zvyklosti pouze v sobotu jízdou z brněnského hlavního nádraží v čele se Šlechtičnou 475.101. V době, kdy pobýval v Nedvědici parní vlak, se zde představily skupiny SCA, Kronek Albend a Harlej. Na nádvorech nedalekého hradu Pernštejna byl k vidění historický jarmark, předvádění řemesel, soutěže pro děti, jezdecké turnaje, šermířská vystoupení i dobová hudba. V Doubravníku byla zpřístupněna hrobka hrabat Mittrowských s výkladem. Hlavním partnerem letošní akce byla opět firma Subterra, mezi nejvýznamnější partnery patřily jihomoravský kraj a městys Nedvědice.

(rub, mt)

Rozsah dálkové dopravy chceme v příštím grafikonu udržet

Léto je pro řadu z nás dobou dovolených a odpočinku. Ne tak pro ředitele Odboru dálkové a mezinárodní dopravy Českých drah Jiřího Ješetu, který se svým týmem finišuje s návrhem nového jízdního řádu. Přestože je do prosince zdánlivě dost času, již nyní se rozhoduje o dálkových a mezistátních spojích, systému taktové dopravy a nasazení konkrétních vozů a lokomotiv.

mi a ministerstvem dopravy panuje shoda v tom, že stávající rozsah dálkové dopravy je opodstatněný a odpovídá aktuálním přepravním potřebám obyvatel ČR. Jenže výše úhrady již několik let stagnuje, ačkoli ceny vstupů rostou, a to v některých položkách dost výrazně, např. v případě dopravní cesty, energií nebo nákladů na obnovu vozidlového parku.

V případě, že se státu nepodaří potřebné prostředky zajistit, bude zřejmě ze strany ministerstva nezbytná výraznější redukce rozsahu dálkové dopravy, protože zajišťovat dopravu s nekrýtou ztrátou a zhoršovat tak hospodářský

výsledek ČD nemůžeme. Při případné redukcí může jít až o 3,4 milionu vlakových kilometrů a nabídka spojů by se pak snížila asi o deset procent. To by však znamenalo těžkou ránu tomu, co dlouhou dobu společně s ministerstvem dopravy budujeme.

Ministerstvo dopravy však argumentuje tím, že prokazatelná ztráta se zvyšuje i kvůli ČD...

Je nutné se na to podívat v širších souvislostech. Koncepce rozvoje železniční dopravy počítá s výrazným růstem kvality vozidlového parku a služeb. České dráhy

v posledních letech značně investovaly do modernizace vozidel zejména v regionální dopravě, kde prokazatelně došlo ke zvýšení zájmu o služby železnice. Stejný proces je nyní aplikován i v dálkové dopravě, což znamená velké investice do nových či modernizovaných vozů, jednotek a lokomotiv. To se logicky projeví v účetnictví formou zvýšených odpisů a finančních nákladů a následně zvýšenou prokazatelnou ztrátou. Hlavním důvodem jsou ale již zmiňované rostoucí ceny vstupů. Vzhledem k tomu, že téměř 90 procent dálkových vlaků jezdí na elektřinu, zásadně se do nákladů

Jak vzniká každý Železničář v olomoucké tiskárně

→ Pokračování ze strany 1

Poté začíná samotný zrod papírové verze Železničáře. „Náklad třinácti tisíc výtisků stroj vyhotoví za zhruba šest hodin. Celý proces tisku je plně automatizován, takže obsluhu stroje zajišťují maximálně dva tiskaři. Náplní jejich práce je přitom zejména kontrola kvality tisku, provádějí jen drobné korekce přes počítačové rozhraní a doplňují, případně obracejí papír v tiskovém stroji.

Barva musí schnout celou noc

„Rychlost tisku může dosáhnout až 13 tisíc archů za hodinu, ale obvyklá provozní rychlost stroje je 8–10 tisíc, přičemž na jednom archu papíru je vytištěno osm stran titulu,“ popisuje Emil Pališek. Výsledek odpovídá špičkové kvalitě. Olomoucká tiskárna totiž využívá kapacitu jednoho z nejmodernějších tiskařských strojů. Jde o čtyřbarvový ofsetový Heide-



Obsluhu stroje, kde vzniká Železničář, zajišťují maximálně dva tiskaři.

lberg Speedmaster SM 102 s lakovací jednotkou formátu B1.

Následující fáze je už delší – schnutí barev trvá celou noc. Čerstvě vytištěný náklad totiž není vhodné hned zpraco-



Pracovník tiskárny přes počítač upravuje barevnost.

FOTO AUTOR (2x)

vávat, protože by docházelo k obtiskování a rozmazávání nezastchnuté barvy na papíru. Proto až následující den ráno dochází ke kompletaci výtisků a tzv. knihaření. Na snášecím zařízení se komple-

tuji jednotlivé listy dohromady tak, aby výtisk obsahoval patřičný počet stran ve správném pořadí za sebou. V další fázi přichází na řadu skládací zařízení, tzv. falcovačka, která naohýbá jednotlivé noviny na patřičný počet lomů.

Rodí se tu i brožury a plakáty

Dostane se ale i na ruční práci, kdy čtyři až pět lidí na knihárně přeloží noviny posledním ohybem na výsledný formát A4, který se dostává ke čtenářům. „Následuje balení do fólie a polepení štítky s doručovacími údaji a hlavně rozřídění novin podle objednaných počtů kusů v rozdělovníku na jednotlivá místa určení. V časných ranních hodinách druhý den po tisku začíná distribuce nejen na odběrná místa Skupiny České dráhy, ale také na dva a půl tisíce předplatitelských adres pomocí distribučního centra České pošty,“ ilustruje rozsah distribuce Emil Pališek.

V Olomouci se však nerodí jen Železničář. Ve zdejší tiskárně se realizují také další zakázky Českých drah i externích zadavatelů. Vznikají tu plakáty, letáky, brožury a publikace nebo vlakoví průvodci. Vyrábějí se zde i polepy na vagony a lokomotivy, samolepky do interiérů vlaků a budov. V období změn jízdních řádů se ve velkém tisknou vývěsné jízdní řády a značnou část produkce zaberou směrové tabule do dveří vlakových souprav.

K pravidelným zákazníkům patří také divadla, muzea, občanská sdružení, místní univerzita i obecní úřad, pro které se tisknou propagační tiskoviny, noviny a zpravodaje. „Plánujeme rozšíření našeho digitálního produkčního tisku a pořízení podobné špičkového stroje, na jakém se tiskne Železničář, pro zakázky menšího rozsahu,“ říká šéf tiskárny, kterou zanedlouho čeká stěhování z pronajatých prostor u SŽDC do vlastních prostor ČD v Olomouci.

VÁCLAV RUBEŠ

Letos na jaře přišla do Čech velká voda, která dala všem pocítit svou sílu. Řada tratí fungovala s omezením, vlaky nabíraly zpoždění, někde byl dočasně zcela vyloučen provoz. Lidé si tak mohli naplno uvědomit, že železnice funguje do značné míry v závislosti na vodních tocích. Vlastně už stavby tratí musí respektovat koryta řek. A činnost parní lokomotivy si bez stálého přísunu vody nebylo možné ani představit. Jména řek a rybníků se rovněž často používají pro názvy vlaků.

Řeky se během statisíců let zařezávaly do zemského povrchu a vytvářely reliéf krajiny. I ve zvrásněné střední Evropě se celá řada významných údolí v 19. století stala takřkajíc návodem k tomu, jak optimálně natrasovat železniční trať. Stačí se podívat na navrhované varianty spojnice Prahy a Vídně. Kolik z nich vedlo údolími významných toků? Hned tři malebné řeky – Vltava, Sázava a Svitava – se souběžně vinoucí se křivky kolejí dočkaly. Sázava je čítankovým příkladem maximálně citlivého



KARLŠTEJNSKO. Koryta řek vždy omezovala a určovala tvář železničních tratí. Vlaky tak často jezdí v údolích v těsné blízkosti vodních toků.

FOTO MATOUŠ VINŠ

Řeky ukazují cestu a inspirují při výběru jmen vlaků

zasazení železnice do říčního údolí a do dnes stavby na těchto tratích patří k nejodvážnějším a nejhezčím u nás. Ostatně všimli jste si, jak často cestující chválí krajinu za oknem vlaku tehdy, když koleje ubíhají podél vody?

Zastávka na střeše Evropy

Voda z českých řek putuje do třech moří. Hranice mezi povodími Labe (ústícího do Severního moře), Odry (Baltu) a Moravy, resp. Dunaje (Černého moře), označova-

né jako evropská rozvodí, se často stávaly vrcholovými body různých drah. Noto- ricky známou je zastávka Nová Buková, jež leží na trati mezi Pelhřimovem a Horní Cerekví. Štít na průčelí budovy vysvětluje, že dešťová voda z jedné poloviny sedlové střechy korytem prostřednictvím toků Jihlavy, Dyje, Moravy a Dunaje doplyne do Černého moře, zatímco kapka dopadnuvší na druhou polovinu přes Hamerský potok, Nežárku a Vltavu putuje do moře Severního.

Vlaky ČD s názvy řek

R 928/929	Jihlava	R 640/641	Malše
R 876/877	Svitava	R 712/713	Olšava
R 868/869	Punkva	Ex 142/143	Odra
R 848/849	Úpa	R 608/609	Svatava
R 856/857	Metuje	R 606/607	Ohře
R 854/855	Cidlina	R 405/404	Vltava
R 704/705	Dřevnice	R 622/623	Bečva
R 648/649	Nežárka	R 612/613	Bílina
R 644/645	Lužnice		

mezi Valšovem a Bruntálem, na Ferdinandce mezi Hranicemi na Moravě a Bělotínem, v Jeřmanicích a jinde. V mnohých těchto stanicích odstupovaly či odstupují postrkové a příprěžní lokomotivy. Vrcholový bod může být na širé trati, někde je ono místo v lomu tunelu, jinde jen v nenápadném zářezu.

Je libo nasednout do Svatavy?

Dlouholetou zvyklostí nejen na české železnici je pojmenovávat významné vlaky

nebo Svatava. Škoda že některé léta zavedené názvy z pomůcek (někdy i spolu s vlaky) zmizely. V jízdním řádu na rok 2013 najdeme hned 17 spojů pojmenovaných podle řek. Mimochodem, rychlíky 644/645 Lužnice přejíždějí sice stejnou řekou, ale přímo do zastávky Lužnice se bohužel nepodívají.

Rychlíky s názvy podle rybníků

A ještě si krátce zašplouchejme v rybnících. Rychlíky 660 až 669 na trati Plzeň – Brno jsou pojmenovány podle těch nejznámějších. V jízdním řádu najdete například dálkový spoj Rožmberk, Bezdrev, ale i Jakub Krčín (podle známého stavitele rybníků) a Petr Vok (šlechtic, který stavby rybníků financoval). Trasa těchto rychlíků vede obrazně řečeno „přes“ celou řadu řek a potoků. Ve směru od Plzně rychlíky vyrážejí proti proudu Úslavy, mezi Pačejovem a Jetenicemi překonají vrcholový bod 530 m n. m., před Katovicemi přejedou Otavu, od Ražic do Milenovic se dostanou do údolí Blanice, mezi Zliví a Hluboukou jedou v těsné blízkosti rybníka Bezdrev, před Nemanicemi přejedou Vltavu, u Ševětína ve výšce 495 m překonají rozvodí Vltavy a Lužnice. Před Veselím vlaky zaduní na mostech přes Starou řeku a Nežárku a na „hrbatém“ úseku lokomotivy prověří „malá“ rozvodí u výhybny Velký Ratmírov (530 m n. m.), u Horní Vilímeče (635 m), a nakonec to nejdůležitější – evropské rozvodí Dunaj/Labe u Jihlávky (660 m – Hamerský potok/Jihlava).

Pak souprava sjíždí s kopce spolu s řekou Jihlavou až do Vladislavi zastávky, chvíli zašplhává do sedla (450 m), po vysokém mostě přejede Oslavu a než sjede ke Svratce do Brna, čekají ji další vrcholové body u Kralic (475 m) a Rapotic (490 m). Pro dopravce takováto jízda rychlíků nahoru a zase dolů přináší významnou energetickou zátěž. Naopak cestující se mohou radovat z poznávání hezké krajiny a vychutnávat důmysl někdejších stavitelů železnic. **MARTIN NAVRÁTIL**

ŘEKY A ŽELEZNICE V ČR



Známa jsou místa na rozvodí na Ramzové, v Křižanech nebo Kubově Huti. Dáleko více je těch méně nápadných s nepřiliš extrémními sklony: na trati 310

podle vodních toků. Výčet by byl hodně obsáhlý, vedle oněch známých jmen si lze pomocí jízdního řádu zopakovat, kde teče řeka Dřevnice, Chomutovka, Olšava



VLTAVA. Trať 210 je mezi cestujícími proslulá výhledem na tekoucí vodu. FOTO AUTOR

Původní trať u Lupěného zdobí skanzen a parní mašinka

Díky iniciativě města Zábřeh na Moravě vznikla na původním drážním tělese mezi Lupěným a Hněvkovem originální cyklostezka. Od prosince loňského roku je její největší atrakcí památník v podobě parní lokomotivy řady 317, která je dobře viditelná z oken vlaků projíždějících po 1. koridoru. Od červnového Dne dětí najdete na cyklostezce i skanzen připomínající historii železnice Praha – Olomouc.

Cyklostezka o délce 2,5 kilometru mohla vzniknout díky přestavbě koridorové tratě v úseku Zábřeh na Moravě – Krasíkov. Provoz na původních tratových úsecích byl ukončen v roce 2006. Investorem cyklostezky se stalo město Zábřeh na Moravě s využitím příspěvku Olomouckého kraje a Státního fondu dopravní infrastruktury. S financemi vypomohl i nedaleký závod Pars nova v Šumperku. Opuštěné drážní těleso, lemující kopec Hejnice, tak nezůstalo ladem a jeho pro-

měnu na cyklostezku přivítala nejen obec cyklistů, ale i příznivců in-line bruslení.

Po novém laku přijde osvětlení

Zmíněná parní lokomotiva, která dominuje okolí, se do Lupěného vydala na silničním kamionu z Lysé nad Labem a pomocí dvou jeřábů byla usazena na 35 metrů dlouhou kolej. Z oken vlaků cestující parní lokomotivu zahlédnou krátce poté, co vyjedou, počítáno od Prahy, z posledního z hněvkovských tunelů. Na začátku stezky za Lupěným, kde se původní trať dotýká té koridorové, vznikl skanzen o minulosti zdejší dráhy, po které projel první vlak 20. srpna 1845.

V současné době je skanzen osazen informačním panelem se základními historickými údaji o dráze Olomouc – Praha s akcentem na opuštěné těleso dráhy. „Na jaře jsme parní mašinku natřeli a skanzen doplnili závorami, hradlem a dvěma původními návěstidly.



POMNÍK. Parní lokomotiva z roku 1950 stojí na čestném místě.

FOTO AUTOR

Sháníme ještě starý vodní jeřáb, kterým se do lokomotivy čerpala voda. Máme v plánu, že by parní lokomotiva mohla být večer osvětlená, aby si ji mohli prohlédnout cestující z večerních spojů,“

říká místostarosta města Zábřeh na Moravě Karel Crhonek.

A jak se mašinka do Lupěného vůbec dostala? Karel Crhonek odpovídá: „Lokomotivu, vyrobenou v roce 1950, jsme

odkoupili za 160 tisíc korun od Federace strojvůdců České republiky patrně v poslední chvíli. Původně měl totiž stroj směřovat kamsi do Krkonoš. Kvituji s povděkem, že jsme se s Federací strojvůdců domluvili, protože stroj dnes stojí opravdu na čestném místě, kde ho denně mohou obdivovat tisíce lidí.“

Naučná stezka se bude rozvíjet

„Lokomotivu a mobiliiář pro skanzen jsme získali díky aktivní pomoci ředitele olomoucké Stavební správy Václava Johna, včetně technické pomoci šumperské stavební firmy SART. Samotné repasí mobiliiáře skládajícího se ze závor, hradla nebo návěstidel se více než čtyři měsíce věnovali studenti Vyšší odborné a střední školy automobilní v Zábřehu,“ potvrzuje Crhonek. Do budoucna se připravuje na cyklostezce a kolem ní vybudování dalších sportovních a přírodních poznávacích objektů. **MARTIN HARÁK**

Jsmě připraveni na přepravy přes Slavkovský les

Je to už více než patnáct let, co po trati mezi Loktem a Krásným Jezelem projel poslední vlak. Z důvodu havarijního stavu železničního svršku byla na tomto úseku k 1. červnu 1997 zastavena veškerá doprava. Často bylo diskutováno, co bude s tratí dál. Jeden z návrhů uvažoval o její přestavbě na cyklostezku. Avšak co by to znamenalo? Nejen vytrhání kolejí a položení asfaltového povrchu, ale především definitivní konec všech snah, na jejichž konci mělo být obnovení provozu. Další skupina nadšenců se snažila o přeměnu tratě v tzv. velodráhu neboli trať, na které by byly provozovány šlapací vozítka nebo dreziny. Byla by to jistě smysluplná varianta využití, i když s ohledem na poměrně obtížné sklonové poměry náročná na konstrukci těchto vozidel i fyzickou zájemců o svezení. Železniční tratě jsou však primárně určeny pro přepravu osob a nákladů.

Pestrá skladba naloženého zboží

Co se týče nákladní dopravy, mezi ostatními „regionálkami“ měla ta slavkovská poměrně významné postavení. V dávné minulosti po ní byly přepravovány rudy vytěžené v okolí Horního Slavkova, včetně rud uranových; v dobách ne tak dávnych zajišťovaly vlaky návoz materiálu a odvoz hotových výrobků firmy STASIS, stavební a silniční stroje (STASIS - ZBA). Proto je jasné, že již v době, kdy se objevily první zprávy o možném zastavení dopravy, se v celé záležitosti angažovaly okolní firmy, pro které železnice představovala významnou dopravní cestu. Kromě již zmíněného STASISu to byly např. firmy Chemopetrol Pentar, TFS International nebo Papkov.

Skladba zboží přepravovaná v tehdejší době nákladními vagony byla skutečně pestrá – převažovaly kontejnery z/na vlečku STASIS odbočující z tratě u zastávky Ležnice, dřevo nakládané Teplickou lesní společností v Horním Slavkově nebo i poněkud netradiční šatní ramínka. V letech 1964–1966 a 1983–1991 se na trati objevily ucelené soupravy důlních vozů pro tehdejší HDB nebo SHR – výrobky již zmiňované společnosti STASIS. Také dovoz surovin pro místní porcelánky byl dlouhá léta zajišťován po železnici. Obnovu tratě se však nepodařilo prosadit a všechny firmy postupně přešly na silniční dopravu.

Obnova byla náročná

Dne 8. prosince 2006 se po dlouhé době znovu rozjely osobní vlaky na části vyločeného úseku mezi stanicí Loket a zastávkou s nákladním stáním Loket předměstí. Bylo to chápáno jako nultá etapa obnovy tratě. Na dokončení další etapy jsme si však museli počkat až do letošního června, kdy byla slavnostně zahájena víkendová osobní doprava mezi Krásným Jezelem a zastávkou Horní Slavkov-Kounice (dříve Ležnice). Náklady na obnovu tohoto úseku dosáhly asi 8 milionů korun, investorem byla Správa železniční dopravní cesty. V této souvislosti je nezbytné vyslovit velké poděkování starostce Horního Slavkova Janě Vildumetové, která byla „hnacím motorem“ celé obnovy i zavedení tří párů víkendových osobních vlaků, které zcela jistě přispěje k ještě větší turistické atraktivitě regionu. O náklady na provoz osobních vlaků se dělí na polovinu město Horní Slavkov a Karlovarský kraj.



OSOBNÍ DOPRAVA. Jeden z prvních slavnostních vlaků se 28. června vydal ze zastávky Horní Slavkov-Kounice na šest kilometrů dlouhou cestu do Krásného Jezu. České dráhy zde v létě vypravují o víkendech tři páry spojů. FOTO AUTOR (2x)

Regionální trať přes Slavkovský les na Karlovarsku znovu ožila provozem vlaků. Na úseku Krásný Jez – Horní Slavkov-Kounice zatím jezdí jen osobní motoráčky Českých drah, ale v dohledné době se k nim mají přidat i vlaky společnosti ČD Cargo. Právě pro nákladní dopravu nabízí tato trať řadu možností využití.



MINULOST. Nákladní vlak čeká ve stanici Loket na odjezd do Horního Slavkova. FOTO MIROSLAV VACULÍK

Na vlečku společnosti LEGIOS

Primárním cílem obnovy však bylo a je zavedení nákladních vlaků. Proto iniciátory této stavební akce byly rovněž akciová společnost LEGIOS, vyrábějící od roku 2011 v Horním Slavkově kotle k cisternovým vozům (převzala výrobu a opravárenský závod STASIS), a železniční dopravce ČD Cargo. Z Horního Slavkova jsou dnes vyrobené kotle odváženy k další kompletaci do Loun po silnici. Vlečka společnosti LEGIOS odbočuje z obnoveného úseku v km 5,6 a po drobných úpravách by na ní mohla být reali-



VLEČKA. Po kolejích do závodu společnosti LEGIOS by brzy měly jezdit také nákladní vlaky ČD Cargo.

zována jako vykládka plechů, případně dalších surovin, tak nakládka hotových výrobků. Cenová jednání i jednání o neefektivnější technologii přeprav mezi oběma firmami již probíhají. V souvislosti s obnovou tratě bývá také často zmiňována možnost přepravy živců z lomu v nedalekém Krásném po železnici. V současnosti se živce nakládá ve stanici Chodov, kam je z Krásna přepravován automobily. S ohledem na objem a náročné sklonové poměry na obnoveném úseku by však nebylo ekonomicky přínosné přenést tuto nákladku do Horního Slav-

kova. Mnohem větší potenciál tak představuje možnost odvozu písků z kalových nádrží bývalých rudných dolů. Zahájení se ale neočekává před rokem 2015. Zprovoznění tratě do Horního Slavkova-Kounice by nemělo znamenat konec prací na obnově tratě vedoucí napříč Slavkovským lesem z Krásného Jezu do Lokte. Popřejme proto paní starostce hodně sil k „dovězení“ vlaků až do Horního Slavkova a zároveň doufejme, že k víkendovým motoráčkům Českých drah se v dohledné době přidají i nákladní vlaky ČD Cargo. MICHAL ROH

KRÁTCE Z ČD CARGO

Zajišťujeme jízdy měřicího vozu pro SŽDC



Správa železniční dopravní cesty vypsala pro letošní rok výběrové řízení na zajištění jízdy měřicího vozu pro železniční svršek a pro měření rádiových sítí. Společnost ČD Cargo se těchto výběrových řízení zúčastnila a veřejné zakázky pro rok 2013 získala. Hlavním předmětem zakázky je poskytnutí hnacího vozidla se strojvedoucím, vybaveného podle požadavků zadavatele. Pro měření jsou využívána hnací vozidla nezávislé trakce řad 750, 753, která splňují podmínku rychlosti min. 100 km/h a hmotnosti do 85 tun. Výjimečně je operativně nasazeno hnací vozidlo jiné řady. Další součástí předmětu veřejné zakázky je zabezpečení komplexní funkce dopravce, zabezpečení manipulací s měřicím vozem na trase a odstavování v koncových stanicích, zbrojení naftou a vodou. ČD Cargo poskytovalo tuto službu částečně SŽDC i v minulosti, šlo však vždy o jednotlivá výběrová řízení. Nyní máme smluvně domluveny základní podmínky pro celý rok 2013 a samotná organizace měření a jízdy měřicího vozu je upřesňována plány měřicích jízd v měsíčních cyklech. V porovnání s ostatními silnými komoditami sice nejde o významnou zakázku, jedná se však o další rozšíření portfolia našich služeb.

V kombinované dopravě roste

Kombinovaná doprava představuje pro ČD Cargo nejdynamičtější segment. Ještě před pěti lety měla podíl 7 procent na celkovém přepravním objemu zboží, za rok 2012 to bylo již 12,5 procenta. ČD Cargo přepravilo v loňském roce celkem 9,1 milionu tun zboží v kontejnerech, výměnných nástavbách nebo silničních návěsích. Těžiště organizace kombinované dopravy je v ucelených vlacích, kterých ČD Cargo v roce 2012 vypravilo více než 12 tisíc. Zákazníkům – operátorům kombinované dopravy, rejdářům nebo koncovým zákazníkům – nabízíme v oblasti ucelených vlaků komplexní služby. To představuje zajištění vozby po celé trase jízdy vlaku. Trh kombinované dopravy, který zahrnuje železniční i silniční dopravu, je jedním z nejvíce citlivých na cenové nabídky, resp. výši nákladů. S nadsázkou lze říci, že tlak je téměř na každodenní optimalizaci nákladů. ČD Cargo se s tímto trendem dlouhodobě vyrovnává, protože jeho podíl v kombinované dopravě v ČR na úrovni 90 procent. Nicméně další rozvoj v tuzemsku naráží na vstupní náklady, kterými jsou vysoká cena za dopravní infrastrukturu, vysoká spotřební daň na naftu a podpora elektřiny z obnovitelných zdrojů. Ve stále větší míře proto zaznamenáváme výhodnější nabídky na železniční přepravy mimo ČR. (ma, pš)

Agenda nebezpečných věcí po organizačních změnách

Na sklonku loňského roku došlo ve vedení společnosti ČD Cargo z důvodu racionalizace a vyšší efektivity práce k personálním změnám i v oblasti činnosti zajišťovaných bezpečnostními poradci RID. Bezpečnostní poradce má na starosti, v celé své komplexnosti, veškerou problematiku přeprav nebezpečných věcí, včetně přeprav odpadů, agendu bezpečnostního plánu pro vysoce rizikové nebezpečné věci, školení, spolupráci s příslušnými orgány, spolupráci s ostatními železničními dopravními podniky, řešení mimořádných situací a mnohé jiné. Bezpečnostní poradce rovněž poskytuje externí služby v oblasti přeprav nebezpečných věcí po železnici – v současné době se konkrétně jedná o dvě významné firmy.

Nově došlo k začlenění práce bezpečnostního poradce do nedávno ustavené „Skupiny přeprav nebezpečných věcí,

bezpečného nakládání a zábrany škod při přepravě“ (13/21). Vedoucí skupiny Stanislav Hamouz spolu s dalšími třemi specialisty pro bezpečné nakládání a zábranu škod se v současné době připravují na vykonání státní zkoušky k získání Osvědčení o odborné způsobilosti bezpečnostního poradce pro přepravu nebezpečných věcí s cílem podílet se, vedle svých stávajících pracovních povinností, i na výkonu agendy přeprav nebezpečných věcí. Jako jediný dopravce na území ČR jsme členem vyhlášky UIC 471-3. Z toho vyplývá povinnost provádění kontrol u zásilek nebezpečných věcí. Kontroly kvality jsou nově zajišťovány speciálně vyškolenými referenty kvality.

Školení a vzdělávání jako součásti prevence

Školení a vzdělávání zaměstnanců se věnuje náležitá pozornost a bezpečnostní poradce je pro zaměstnance, v případě



Loni jsme řešili přepravu cisternových vozů po implozi. FOTO AUTORKA

potřeby poradenství či konzultace, k dispozici na telefonu téměř kdykoli. Proškolení provozních zaměstnanců z aktuálních změn RID 2013 proběhlo formou klasického školení prostřednictvím Dopravního vzdělávacího institutu.

Pro další vybrané zaměstnance bylo bezpečnostním poradcem vytvořeno školení v powerpointové prezentaci, se kterým byli seznámeni buď prostřednictvím vzdělávacího portálu ČD Cargo, nebo přímo na seminářích vedoucích zaměstnanců PJ/SOKV. Pro zkvalitnění výkonu přejímky, kontroly vozů a přepravních dokladů bude pro zaměstnance vydán ve zcela nové podobě „Průvodce pro přejímku a kontrolu nebezpečných věcí (RID)“.

Nízké procento závadovosti

V loňském roce společnost ČD Cargo přepravila přes 85 tisíc podaných vozových zásilek. Závadovost v přepravách nebezpečných věcí nepřesahuje jedno procento, což je velmi dobrá vizitka naší společnosti svědčící o tom, že je přepravám nebezpečných věcí věnována náležitá pozornost. Nejčastějšími závadami jsou chybějící nebo špatné údaje v přeprav-

ních dokladech a závady v označování vozů, které svým charakterem ovšem nemají negativní vliv na vznik škodných událostí. Ve dnech 15. a 29. července byl Drážním úřadem České republiky proveden státní dozor zaměřený na kontrolu dokladů o školení, přepravních dokladů, výroční zprávy, bezpečnostní plán a hlášení o nehodách. Žádné nedostatky nebyly shledány. Na závěr uvedme zajímavý případ přepravy z uplynulého roku. Jednalo se o řešení další přepravy cisternových vozů po implozi. Bezpečnostnímu poradci se tyto přepravy podařilo úspěšně zajistit ve spolupráci s ministerstvem dopravy, Drážním úřadem a ostatními zaměstnanci. ALENA ZÁTOPKOVÁ

Autorka je bezpečnostní poradkyně ČD Cargo.

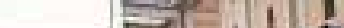
Dostupné pouze v tištěné podobě

5

TÉMA

Rodinné stříbro, nebo přítěž?

Nemovité kulturní památky
na naší železnici



Práské Hněbí a Mačany jsou národní, Rakotkové národní žijíkov. Historická budova ve starší části města Dráha je nejvýznamnější objekt č. 394 v Dašicích. Číslo je také národními ve starší části Českých drah Majáček je také hra. Každý je, hraniční vlt Tugentstern nebo Negrolit vltakt, status nemovitě kulturní památky. Toto chvilu označení má pak významný vlt na jejich správu a příslušné stavební právy - vltobem řízení smělu.



Copyright © 2004 by John Wiley & Sons, Inc.
All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted, in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording, or by any information storage and retrieval system, without permission in writing from John Wiley & Sons, Inc.

Hoće li se i dalje, kao i prije, održavati izvrsna tradicija koju su u svojim domovima i na svojim imanjima stvorili naši preci, pomažeći se i modernom, čvrstom i kvalitetnom građevinskom tehnologijom? Hoće li se i dalje, kao i prije, održavati izvrsna tradicija koju su u svojim domovima i na svojim imanjima stvorili naši preci, pomažeći se i modernom, čvrstom i kvalitetnom građevinskom tehnologijom?

Warbunnen gemittelt: Wie viele Typen hat die heimische Natur in einem Jahr zu erwarten? In welchem Monat ist die Wahrscheinlichkeit am größten, dass ein Warbunnen beobachtet werden kann? Wie viele Arten sind in der Gegend um Sie zu finden? Wie viele Arten sind in der Gegend um Sie zu finden? Wie viele Arten sind in der Gegend um Sie zu finden?

[illegible]

Muutit kultuuri parrilley CD

Ennen pöytäkirjan julkaisua on päätetty, että jatkossa julkaisut tehdään engl. kielisiksi CD:iksi. Tämän päätöksen myötä jatkossa ei enää julkaiseta VU:n kielitoimiston engl. kielisiä CD:itä. Ennen julkaisua on pidetty kielitoimiston kokouksia, joissa on käsitelty kielitoimiston toimintaa ja kielitoimiston tulevaisuutta.

Kielitoimiston kokouksissa on käsitelty myös kielitoimiston toimintaa ja kielitoimiston tulevaisuutta. Kielitoimiston kokouksissa on käsitelty myös kielitoimiston toimintaa ja kielitoimiston tulevaisuutta.

18. Provozkou křižíkové dráhy do Prahy (1891), je pro dopravu lidí zvláštním prostředkem silnice a její rychlost má rovněž vliv na výstavbu a technickou vybavenost stanic, zejména pak na velikost a počet nástupišť.

The authors are indebted to Dr. G. W. Knepper for his assistance in the preparation of the manuscript. This work was supported by National Institute of Health Grant R01 NS-07689.

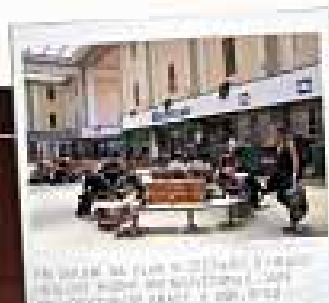
Received July 20, 1993; accepted September 16, 1993.

**Vyprávění budova, vnitřní,
vstupový koridor, sloní socha**

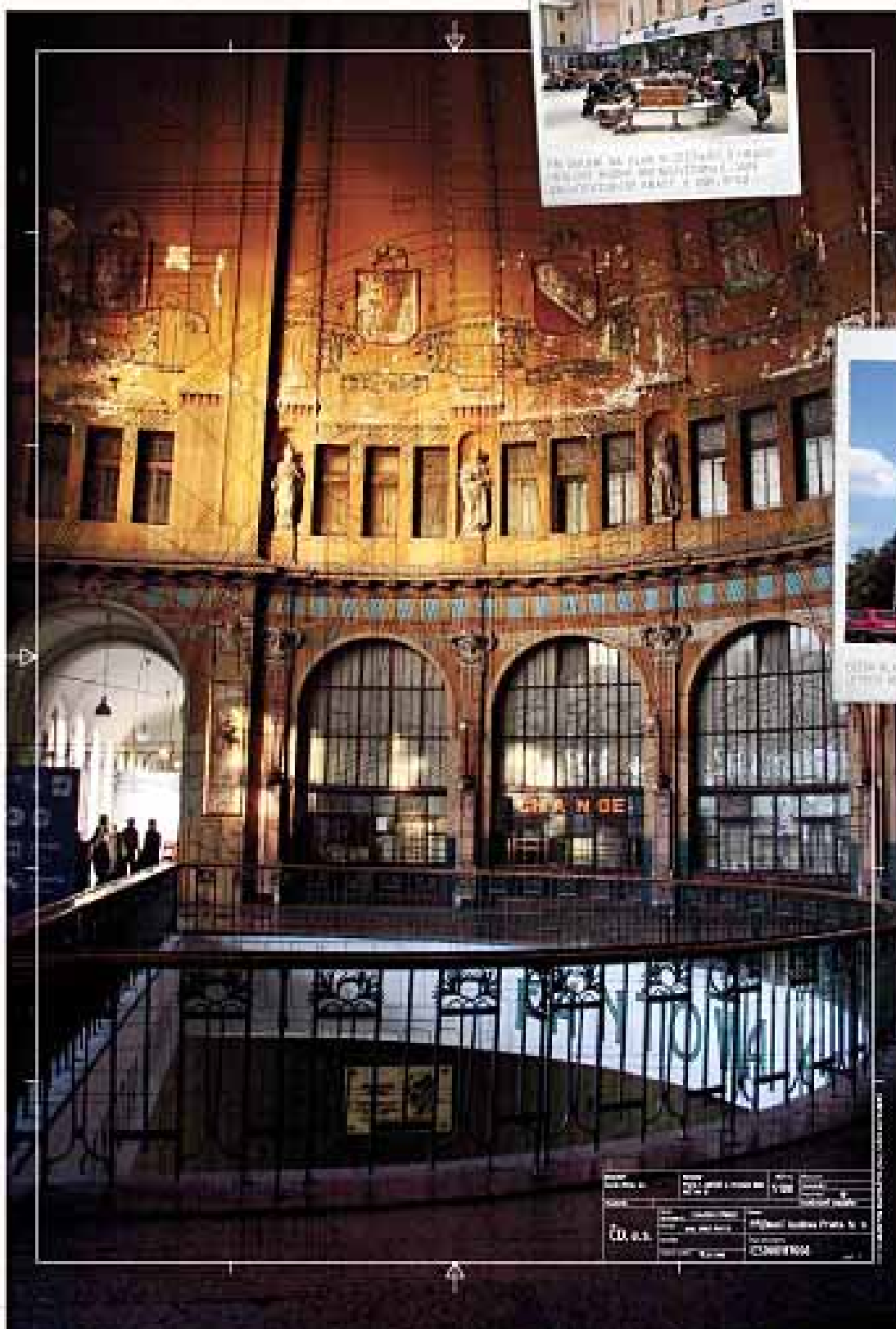
Ughodiy a new yhodiy

[illegible]

Q I've recently moved past the old place. I still have a few things in the house, but I'm not sure if I should keep them or not. I'm not sure if I should keep them or not. I'm not sure if I should keep them or not.



100



TÉMA

7

RAJYA PROTIYEC

Produced by the Creative Studies in the International Studies Program, the University of British Columbia, Vancouver, British Columbia, Canada. The program is a joint venture of the University of British Columbia and the University of the Pacific, Vancouver, British Columbia, Canada. The program is a joint venture of the University of British Columbia and the University of the Pacific, Vancouver, British Columbia, Canada. The program is a joint venture of the University of British Columbia and the University of the Pacific, Vancouver, British Columbia, Canada.



PRESENTATION

[illegible][illegible]

Národnostná kulturní garanta

Top management is a key role player in the implementation of a quality control system. Other middle management staff are very much involved in the implementation of the quality control system. The implementation of a quality control system is a continuous process and it is not a one-time exercise. It is a process that involves the continuous improvement of the quality control system.

known. I believe you are correct that the term "darknet" is somewhat of a misnomer. It is not a place, and although people do use it to refer to services, it is not a service. It is a network of networks, and it is a network of networks that is used to connect people who are looking for something that is not available on the surface web.

the new historical period, which began in 1989, is a watershed moment in American and Latin American social and political history. It involved not only a change in the relationship between the United States and Central America, but also a change in the relationship between the United States and the Caribbean. It was a time when the United States and the Caribbean began to see each other as partners in a new global order. This new relationship was based on a shared commitment to democracy, human rights, and economic development. The United States and the Caribbean began to work together to address the challenges of the 21st century. This new relationship was a testament to the power of cooperation and the importance of shared values.

[illegible]

As the 19th century drew to a close, the railroad industry expanded its reach to the farthest reaches of the continent.

[illegible]

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

Mezi aktuální stavby na prvním koridoru patří i úsek v Ústí nad Orlicí. Za necelé dva roky zde vlaky Českých drah budou moci jezdit podstatně vyšší rychlostí. Dramatickou změnou projde i samotné nádraží, neboť SŽDC má v plánu vybudovat novou budovu. Otázkou ale zůstává osud historického objektu, který je dosud v majetku Českých drah.

Leží sice na koridorové trati, ale nové koleje se tu teprve pokládají. Reč je o km 255,411–257,828 v Ústí nad Orlicí ve východních Čechách. Stavbaři zde začali kopat na konci března letošního roku a podle plánu mají skončit až na jaře 2015. Správu železniční dopravní cesty, která je investorem, to bude stát asi 1,1 miliardy korun. Pro České dráhy má stavba dvojí dopad. Ten pozitivní spočívá ve zrychlení a zvýšení bezpečnosti dopravy. Ten negativní představuje opuštění historické výpravní budovy, protože SŽDC si vybuduje zcela nový objekt, kam přemístí veškerou techniku.

Současný úsek tratě vede přes Ústí nad Orlicí v ostrém oblouku. Proto ho nahrazuje přeložka tvořená soustavou tří mostů přes Třebovku, silnici druhé třídy a soutok Třebovky s Tichou Orlicí. Koryto přítoku se současně upraví a posune. Mimochoodem, pod odbouraným betonem se na jaře objevil fragment staršího mostu z dob Jana Pernera, ale památkáři svolili s jeho demolici. Jednalo se podle nich o bezcenné zbytky, většina mostu zmizela už ve 40. letech. Součástí stavby je i zrušení úrovňového přejezdu do Kerhartic a cyklistům i chodcům poslouží nový podchod.



KAM S NÍ? Historická nádražní budova brzy přestane sloužit svému účelu. Po výstavbě koridorové tratě k ní navíc nebude veřejný přístup.

FOTO AUTOR (2x)

Stanice Ústí nad Orlicí se obléká do koridorového pláště

O STAVBĚ

Název

Průjezd železničním uzlem Ústí nad Orlicí

Investor

Správa železniční dopravní cesty

Generální projektant SUDOP Praha

Zhotovitel EUROVIA CS

Termín dokončení březen 2015

Náklady 1 143 milionů korun

Rychlost

160 km/h s lokálním omezením

120 km/h pro klasické soupravy

Počet výhybek 35, z toho 30 s ohřevem

Zásadní omezení až příští rok

Účelem koridorizace je upravit stanici pro co nejvyšší rychlost vlaků. Dosud je omezena na 70 km/h, v budoucnu se změní na 120 km/h (pro vozidla s naklápačci skříní 160 km/h). Modernizaci prochází sdělovací a zabezpečovací zařízení, trakční vedení i napájení. Na konci příštího léta se zvýší nástupiště. Ještě před tím se ale cestující musí připravit na nemalá omezení. „Letos kromě několika jednoduchých nebo nočních výluk, včetně tradiční letní údržbové výluky mezi Ústím nad Orlicí a Brandýsem nad Orlicí, nepředpokládáme zásadnější zásahy do provozu,“ říká ředitel KČOD Pardubice Michal Štěpán, který ale vzápětí upozorňuje: „Hned 11. září bude zhruba na dva měsíce vyloučeno zhlaví z Letohradu směr Pardubice tak, že nebude možné vést přímé vlaky Pardubice – Lichkov. Bude však zajištěno

spojení přestupem v Ústí nad Orlicí. Navazující náhradní souprava navíc odjede ze stejného nástupiště, čímž vyjdeme vstříc cestujícím.“

Během příštího roku už ale přijdou zásadní omezení. Od poloviny března 2014 se nádraží v Ústí nad Orlicí na pět měsíců uzavře pro veřejnost a změní se jen ve výhybnu. Všechny vlaky budou stanicí projíždět po letohradských kolejích, rychlíky zřejmě zastaví v zastávce Ústí nad Orlicí město, kde by se však musely rozšířit odbavovací prostory. „Jednáme také o možnosti prodávat In Karty a žakovské průkazky v městském infocentru,“ dodává ředitel Michal Štěpán. Pro cestující z Letohradska bude zavedena náhradní autobusová doprava (možná i do Chocně).

Historická budova dosluhuje

Až bude koridor dokončen, zůstane zcela opuštěná výpravní budova, která je dnes v majetku Českých drah. Povede k ní pouze podchod a neveřejný přejezd. Všechny ruch se přesune do nového objektu v jižní části stanice. Co se pak stane s budovou, která nese od roku 2010 status kulturní památky? Zatím nevíme. V současné době je ostrovní objekt využíván v přízemí pro dopravní kancelář, pokladnu KČOD s prodejem jízdenek, prostory pro odbavení cestujících s vytá-



ZATÍM POSTARU. Původní těleso tratě prochází v Ústí nad Orlicí značným obloukem. Po „narovnání“ budou moci vlaky jet výrazně rychleji než dnes.

pěnou čekárnou a funguje zde restaurace. „Budova není v dobrém stavu, ale je zabezpečena, nezatéká do ní a v žádném případě není devastována. Prostory ve 2. a 3. podlaží již delší dobu nejsou využívány – nacházejí se tu opuštěné byty s nevyhovujícími hygienickými podmínkami. V budově není sociální zařízení

ani pro zaměstnance ČD, ani pro cestující či návštěvníky restaurace – to se nachází ve vedlejším samostatném objektu,“ uvádí se ve zprávě Odboru pro správu nemovitostí z března 2013.

Budovu po přestavbě stanice nebudou potřebovat ani ČD, ani SŽDC, jejíž tiskový mluvčí Pavel Tesař k tomu poznamenal:

Od poloviny března 2014 se nádraží v Ústí nad Orlicí na pět měsíců uzavře pro veřejnost a změní se jen ve výhybnu.

„Již dříve jsme avizovali, že stávající historická budova je bohužel pro technické využití při řízení provozu nevhodná. Navíc není dosud v našem majetku. To je také důvod, proč jsme se rozhodli pro výstavbu nové, menší budovy na druhé straně nástupiště, která bude navíc i lépe dostupná.“ S tím ale nesouhlasí starosta Ústí nad Orlicí Martin J. Kadrman, který uvedl, že „nejpřirozenějším, nejlogičtější a jediným možným využitím budovy je to, ke kterému byla postavena. Tedy k výpravním účelům“. Faktem je, že po dokončení stavby koridoru nebude k budově z roku 1874 přístup po pozemní komunikaci, což značně ztíží možnosti pro další přestavbu k jinému využití. Na druhou stranu kulturní památku nelze jen tak zbourat. **MARTIN NAVRÁTIL**

RSM: Další služby na plzeňském hlavním nádraží

Budova plzeňského hlavního nádraží vznikla v roce 1907 podle návrhu Rudolfa Štecha. Nádraží bylo vybudováno na křižovatce tří původně soukromých tratí – České západní dráhy z Prahy přes Domažlice do Brodu nad Lesy (Furth im Wald), Dráhy císaře Františka Josefa z Vídně přes České Budějovice do Chebu a Plzeňsko-březenské dráhy z Mostu přes Zatec do Klatov a Železně Rudy. Nečekal ho však snadný osud. Významné nádraží bylo takřka zničeno při bombardování během druhé světové války, avšak poválečný režim ho zrekonstruoval takřka do původní podoby. K tomu však přidal i nový název, a tak se z hlavního nádraží stalo nádraží Gottwaldovo.

Rekonstrukce trvala rok

Na nádražní budově byly následně prováděny jen nutné opravy, popř. byly řešeny pouze havárie. V době, kdy přešla

budova hlavního nádraží v Plzni do správy RSM Plzeň, začalo se jednat o rozsáhlejší opravě celého objektu. Ta začala v roce 2011 a trvala přibližně rok. Celkové náklady stavby dosáhly téměř 20 milionů korun. Cílem veškerých oprav a stavebních prací bylo zlepšení stavu kulturní památky a zároveň zkvalitnění prostředí pro cestující veřejnost. Modernější prostředí má za úkol přilákat další zákazníky.

Pizzerie i prodejna oblečení

Pro příjemnější cestování bylo však nutno cestujícím zajistit i náležitou obslužnost vhodným výběrem nájemců pro obsazení komerčních prostor nádraží tak, aby mohly být v maximální míře zajišťovány veškeré služby. Po úspěšné rekonstrukci se podařilo RSM Plzeň realizovat pronájem všech komerčních prostor. Najdete zde pizzerii, pekařství, lahůdky, několik prodejen rychlého občerst-



BIBLIOBOX. Zajímavým zpestřením služeb na plzeňském hlavním nádraží je i box, kde mohou čtenáři Státní vědecké knihovny vracet zapůjčené knihy. **FOTO AUTOR**

vení, kavárnu, restauraci s příjemnou venkovní zahrádkou pro posezení v letních dnech, dále samoobsluhu s širokým sortimentem zboží pro uspokojení potřeb každého náročného zákazníka.

Je zde také prodej tabákových výrobků a prodejna oděvů, kterou cestující vnímají jako příjemné zpestření. Studenti a čtenáři knih Státní vědecké knihovny jistě přivítali i umístění biblioboxu coby cesty k jednoduchému a rychlému vrácení zapůjčených knih a skript knihovně. V prostorách před nádražím najdeme obchod se zeleninou a směnárnu. V nejbližší době bude obnoven i prodej květin.

RSM Plzeň se tak daří naplňovat představy cestujících o „živém nádraží“ v duchu standardů 21. století. Podaří-li se vyčlenit dostatečný finanční obnos na pokračování rekonstrukčních prací, bude se jistě Plzeň moci pyšnit tím, že její historické nádraží patří k těm nejhezčím v České republice. **MIRIJA FRANCOUZ**

Motorová chlouba NDR získala renomé na Vindoboně

Teprve několik let po druhé světové válce mohli němečtí železničáři uvažovat o obnově poničeného vozidlového parku. To se týkalo západní i východní části rozdělené země. V NDR to v roce 1958 vyřešili tak, že odkoupili původní, leč zachovalé předválečné jednotky ze západního Německa a vytvořili s nimi síť rychlých vlaků. Dlouho s tím však nevystačili. Proto byla vagonka VEB Waggonbau Görlitz pověřena vývojem komfortní rychlé jednotky.

Prototyp se představil přesně před 50 lety

Zaměstnanci vagonky se při vývoji zhlédli v jednotce Kruckenberg, kterou si vzali za vzor. Při technickém zpracování současně dbali na to, aby maximum dílů bylo možno vyměnit s lokomotivou řady V 180. Problémy však byly s hnacím ústrojím, jehož vývoj se protahoval, a proto ho bylo rozhodnuto objednat u západoněmecké firmy Voith. Z těchto a dalších důvodů se tak stalo, že první prototyp jednotky opustil brány závodu až v únoru 1963. Jen tak tak se stihlo, aby mohl být vystaven na jarním veletrhu v Lipsku, kde zaujal odborníky i laiky.

U Deutsche Reichsbahn (DR) jednotka obdržela označení VT (Verbrenungstriebwagen) 18.16.01, kde první číslo uvádí maximální výkon obou motorů (1 800 koňských sil), druhé číslo je desetinou nejvyšší rychlosti (160 km/h) a pak následuje pořadové číslo. Po lipském veletrhu jednotka odjela k výrobci na odstranění některých závad a v květnu 1963 proběhlo vážení v depu v Halle. Tam ale zjistili překročení hmotnosti na nápravu o více než jednu tunu! Pro snížení hmotnosti bylo proto rozhodnuto vymontovat magnetickou kolejovou brzdou z hnacího podvozku, zaměnit ocelové dveře za hliníkové a odstranit izolaci. Následovaly zkušební jízdy za účelem školení zaměstnanců, jakož i jízdy do Sassnitz a Warnemünde, kde se jednotky vyzkoušely na trajektch. Při zkouškách rychlosti jednotka (u nás přezdívaná například Delfín) dosáhla maximální rychlosti 178 km/h.

Služby byly podobné těm, které se poskytovaly v letadlech

V roce 1965 byla vyrobena druhá jednotka – VT 18.16.02, která byla poháněna stejnými dvěma motory jako prototyp. Počítaje třetí jednotkou byly do vlaků instalovány motory o výkonu 1 000 koňských sil. Do roku 1968 vyrobila a dodala vagonka v Görlitzu osm jednotek. Všechny měly domovské depo v Berlíně-Karlshorstu. Jedna jednotka stála 3 845 000 východoněmeckých marek (přibližně 10 milionů tehdejších Kčs). Tato vozidla byla vyráběna se záměrem vytvořit protivahou západoněmeckým jednotkám TEE a současně zvýšit reprezentaci NDR v Evropě – většina zemí totiž ještě v šedesátých letech východoněmecký socialistický stát oficiálně neuznávala. U těchto vozidel byl mimořádný nejen vzhled, ale i doprovod vlaků byl vyškolen, aby poskytoval služby podobné těm, které zajišťují stevardi v letadle.

Od května 1964 bylo zahájeno pravidelné nasazování jednotek do provozu na vlakovém spoji Neptun z Berlína do Kodaně. V zimním jízdním řádu 1964/65 byl navíc zahájen provoz na dvou párech vlaků Berlín – Praha a poté následovalo na-



VINDOBONA. Východoněmecké motorové jednotky řady VT se v Československu proslavily především nasazením na mezinárodním spoji Vindobona do Vídně a Karlex do Karlových Varů. FOTO JAROSLAV KOCOUREK

Začátkem šedesátých let vznikly v Německé demokratické republice na tehdejší dobu neobvyklé motorové jednotky řady VT. Představovaly odpověď na západoněmecké TEE. V době největší slávy se objevily na mezinárodních spojích, především na proslulé Vindoboně mezi Berlínem, Prahou a Vídní.



ROKY SLÁVY. Až do začátku 80. let šířily jednotky slávu NDR na mezinárodních spojích. Poslední dochovaný kus dnes stojí v muzeu. FOTO ARCHIV DRAHOŠE ŠVESTKY

sazování na spoj Vindobona z Berlína přes Prahu a České Velenice do Vídně. Od roku 1968 byly vlaky k vidění na spoji Berlín – Sassnitz – Malmö jako vlak Berlinkaren a o rok později začal jezdit spoj Karlex spojující Berlín a Karlovy Vary. V roce 1972 byl přeměněn na spoj Karola směřující z Lipska do Karlových Varů.

Labutí píseň

V sedmdesátých letech se ale už stav jednotek VT zhoršoval. Na spoji Vindobona jely naposledy 26. května 1979, na spoji Karlex do Karlových Varů 26. září 1981. Od roku 1982 se již objevovaly jen na vni-

trostátních spojích z Berlína do Bautzen (Budyšína). Počet provozuschopných jednotek se postupně snižoval, až došlo k ukončení jejich pravidelného nasazování. Poslední jízda se uskutečnila 27. září 1985. Poté je dopravce nasazoval jen při mimořádných příležitostech. Například jednotka 175 014/175 019 se objevovala na veletržích. Stroj 175 005/175 006 zase zamířil do Klubu mládeže Ernsta Thälmana, který ho používal pro kulturní akce na železničních stavbách.

Společnost Deutsche Reichsbahn přitom dostávala řadu podnětů, aby jednotky vrátila na běžné spoje. Ve své době

Základní technické údaje

Číslování	DR VT 18.16 01-08 (od r. 1963) DR 175 001-016 (od r. 1970) DB AG 675 015-016 (dnes)
Počet	8 jednotek
Výrobce	VEB Waggonbau Görlitz
Roky výroby	1963 (prototyp) 1965–1968 sériová výroba
Délka	97 360 mm
Hmotnost prázdné jednotky	214,4 t (čtyřdílná jednotka) 255,2 t (pětidílná jednotka) 296,0 t (šestidílná jednotka)
Hmotnost na nápravu	19,8 t
Nejvyšší rychlost	160 km/h
Přenos výkonu	dieselhydraulický
Brzda	KE-R-Mg (u prototypu Hikss)
Hnací agregát	MWJ 12 KVD 21 AL
Vlakový zabezpečovač	Sífa, Indusi
Míst k sezení	140 ve 2. třídě, 23 v 1. třídě

totiž opravdu představovaly nadstandard, který v klasických rychlících nebyl – např. na chodbičkách a v oddílech koberce, každý den výměna opěrky hlavy. Jenže vše marné, jednotky VT chátraly a po čase mířily do šrotu. Po sjednocení Německa zbyla už jen jedna provozuschopná jednotka 175 019, která byla u Deutsche Bahn přecíslována na řadu 675 a využívána k historickým jízdám až do června 2003. Jako jediná unikla zkáze, když už více než deset let „odpočívá“ v muzeu DB jako němá připomínka dovednosti východoněmeckých inženýrů a designérů.

STANISLAV HÁJEK

KRÁTCE

ŠVÝCARSKO

Počet objednaných Flirtů přesáhl devět set

Švýcarská společnost Stadler Rail obdržela zakázku na dodávku dalších dvaceti vlaků typu Flirt 3 pro společnost Abellio Rail NRW. Půjde o 13 jednosystémových a 7 vícesystémových pětivozových vlaků, které mají být od prosince 2016 nasazeny na linky Niederrhein – Netz Düsseldorf – Emmerich, Wesel – Mönchengladbach a Emmerich – Arnheim v Nizozemí. Flirty o délce 91 metrů nabídnou až 259 míst k sezení. Stadler Rail již prodal 910 vlaků Flirt v různých provedeních a konfiguracích.

SLOVENSKO

Dotace na nová vozidla pro Bratislavu a Košice

Celkem 29 nových vozidel bude jezdit po slovenských kolejích díky odklepnutí finanční podpory ze zdrojů Operačního programu Doprava. Devět elektrických patrových jednotek si rozdělí depa v Bratislavě a Košicích, další dvacítk dieselových motorových jednotek poputuje do stejných dep, rozdělených přesně na polovinu. Vozidla budou dodána v následujících dvou letech. Podle projektu, který již získal souhlas slovenského ministerstva dopravy, poskytne Evropská unie dotaci ve výši 170 milionů eur, tedy více než 4,4 miliardy českých korun.

MAĎARSKO

Dramatický nárůst vozů s internetem

V tempu dvacet až třicet vozů za týden právě roste počet vozidel s možností bezplatného wi-fi připojení na internet v Maďarsku. Wi-fi síť mohou použít cestující ve viditelně značených vozech na spojích IC například směr Nyíregyháza, Miskolc, Debrecen, Szolnok, Pécs a Szombathely, ale také ve vlacích na příměstských linkách v okolí Budapešti (ty mají z větší části systém wi-fi již zabudovaný). Podle předpokladu do konce léta počet vozů s wi-fi připojením dosáhne 500 kusů.

VELKÁ BRITÁNIE

Zabezpečení pro londýnskou linku

Pátevní tunelová trať londýnského železničního systému Crossrail dostane zabezpečovací a komunikační systém od společnosti Siemens. Východo-západní 21 kilometrů dlouhá trať s devíti stanicemi má spojit příměstské linky na okrajích Londýna a propojit stanici Stratford s dosud koncovým nádražím Paddington. Investice za 50 milionů eur bude dokončena v roce 2018. Předpokládá se, že vlaky po této páteřní lince budou jezdit v intervalu pouhých 2,5 minuty a ročně se jimi napřič Londýnem, resp. do jeho centra, přepraví až 200 milionů cestujících.

NĚMECKO

Škodovka proniká už také na západní trhy

Společnosti Škoda Transportation a Deutsche Bahn podepsaly smlouvu na dodávku šesti dvoupodlažních vysokokapacitních vlaků s lokomotivou 109 E (u Českých drah známá jako řada 380). Nové vozy budou využívány dopravcem DB Regio na tratích mezi Norimberkem, Ingolstatem a Mnichovem. Odhadovaná cena dodávky je 100 milionů eur. Vlaky, které mají dosáhnout rychlosti až 200 km/h, budou bezbariérové a počítá se v nich i s vyčleněným prostorem pro jízdní kola.

EVROPSKÁ UNIE

Pomohou vlakům tiché brzdy v boji se silnicí?

V červnu byla zveřejněna závěrečná zpráva programu EuropeTrain, jehož cílem je testovat tzv. tiché LL brzdy. Testovací vlak sestavený z 30 typů vagonů a naložený několika druhy zboží absolvoval od počátku roku 2012 více než 200 tisíc km. Projektu se zúčastnilo 27 drážních společností a 8 výrobců železniční techniky. LL brzdový systém má potenciál snížit železniční hluk ve srovnání s dosavadním litinovým systémem až o polovinu. To má železničnímu sektoru pomoci zvýšit svoji konkurenceschopnost ve vztahu k ostatním druhům dopravy. **(PešT, gak, oz)**

Z centra Varšavy na letiště za dvacet minut

Zatímco Praha stále čeká na svoje kolejové spojení letiště s městem, ve Varšavě už více než rok jezdí. Mezinárodní Letiště Frederyka Chopina, největší vzdušný přístav v Polsku, odbaví denně okolo stovky pravidelných spojů. Cestující, kteří sem přiletí, mohou od loňského června využít příměstskou železnici, na které jezdí v intervalu 15 až 30 minut hned dva dopravci: Koleje Mazowieckie a SKM (patřící varšavskému dopravnímu podniku).

Poslední část tratě vede tunelem Kolejové spojení na letiště bylo vybudováno na stávající trati příměstské rychlodráhy směřující do města Piaseczno. Nová trať se napojuje nedaleko zastávky Warszawa Sużewiec a je zahloblena v tunelu – včetně nového nádraží Warszawa Lotnisko Chopina. Podzemní část tratě měří 1,6 km včetně půl kilometru dlouhé rampy. Z varšavského hlavního

nádraží, resp. přilehlé stanice Warszawa Srodmiescie, kde staví většina příměstských vlaků, je to po kolejích přímo na letištní terminál okolo dvanácti kilometrů, přičemž jízdní doba nepřesáhne dvacet minut. A to ještě vlaky stačí obsloužit, díky řadě dalších zastávek, velkou část jižních předměstí polského hlavního města.

Zelené a červené jednotky

První elektrický nízkopodlažní vlak typu PESA Elf přijel na varšavské Chopinovo letiště 18. května 2012. V ten den se vydal na zkušební jízdu vlak společnosti Koleje Mazowieckie. Následně 1. června o půl páté ráno byla zahájena pravidelná doprava. Cestující přitom mohou využívat buď zelené vlaky firmy Koleje Mazowieckie, nebo červené vlaky společnosti SKM (Szybka Kolej Miejska). Zelené vlaky staví v podzemním hlavním nádraží Warszawa Centralna, kde je možný



Na letiště jezdí zelené dálkové a červené městské jednotky. FOTO AUTOR (2x)

přestup na všechny druhy dálkových vlaků, včetně spojů EuroCity směřujících například do Německa, České republiky, Slovenska nebo Rakouska. Červené zajíždějí do nádraží Srodmiescie s příměstskými spoji.

Část z šestnácti nových Elfů společnosti Koleje Mazowieckie jezdí navíc na další letiště v Modlinu na severu Varšavy, otevřené v loňském roce. Jak zelené, tak červené Elfy jsou nízkopodlažní a bezbariérové, nabízejí 190 míst k sezení, poličky na odkládání zavazadel a klimatizaci. Vlaky Koleji Mazowieckich byly pořízeny zčásti z evropských fondů, podobně byla dofinancována i samotná stavba nového železničního spojení na letiště. Na polském příkladu je vidět, že železnice má své nezastupitelné místo v systému veřejné příměstské dopravy a může být dobrým a rychlým řešením spojení centra města s letištěm. V Praze zatím můžeme jen závidět. **MARTIN HARÁK**



NAPOSLEDY. Nápis pod rudou hvězdou napsal při loučení na dýmnicí stroje 498.108 strojvedoucí Milan Bula.

FOTO AUTOR

Vlaky Praha – Plzeň jezdí už 40 let bez páry

V prvních červnových dnech roku 1973 skončilo pravidelné nasazování parních lokomotiv na trati Praha – Plzeň. Pro hodně pracovníků železnice a příznivců historie se tehdy uzavřela jedna velká kapitola života. Derniéra připadla na víkend 2. a 3. června, kdy se měnil jízdní řád.

Lokomotivní depo Plzeň mělo na jaře před čtyřiceti lety k dispozici ještě slušný počet parních lokomotiv. Čtveřici jedničkových Albatrosů doplňovalo třináct Pětasedem řady 475.1. Také pobočné depo Smíchov pro manipulační vlaky do Berouna ještě používalo posled-

ní Kremáky řady 534.03. Do konce jejich pravidelného nasazování do provozu ale zbývaly už jen týdny. Právě proto bylo – zvláště o víkendech – okolí trati plné fotografů a příznivců železnice. A to nejen z tuzemska, ale také z Anglie, Německa, ba dokonce z Japonska.

Klíčový okamžik nastal první víkend v červnu. Kvůli denním výlukám v úseku mezi pražským a smíchovským nádražím docházelo už od začátku května k operativním změnám oběhů lokomotiv. Oba typy osobních lokomotiv se operativně vzájemně nahrazovaly. Šlo i vy-

Konec parní trakce v depu Plzeň

Skutečně poslední plzeňská osobní parní lokomotiva vyjela s vlakem až 12. listopadu 1978. Stalo se tak na trati do Domažlic. Historii provozu parních lokomotiv s vysokými koly v depu Plzeň ten den uzavřel stroj 475.1134. O další tři roky později – přesně 12. září 1981 – se depo Plzeň s pravidelným provozem

parních lokomotiv rozloučilo úplně. V souvislosti s Albatrosy řady 498.1 je třeba dodat, že letos v prosinci vyjde podrobná monografie, kde budou shrnuty údaje veřejnosti často neznámé z historie těchto krásných, výkonných a dokonalých, bohužel předčasně zrušených lokomotiv na celé síti ČSD.

počítat (i když s problémy), jaká řada lokomotivy poveze konkrétní vlak. Jedno bylo jasné: úplně posledním vlakem, který bude z Plzně do Prahy v parní trakci vypraven, se stane večerní rychlík R 62 v sobotu 2. června s turnusovou četou Václav Linda – František Petržílek z kmenové lokomotivy 498.105.

Musíme jet s Albatrosem

Jenže plánovaná lokomotiva, jak se říká, „lehla“ a 30. května večer musela kvůli netěsnosti na kotli vychladnout. Hrozilo, že na vlak bude vystavena některá z Pětasedem řady 475.1, takže Albatros by tím pádem poslední vlak neodvezl. Vedení provozu i správkářny depa Plzeň se k této komplikaci naštěstí postavilo čelem, což nebyvalo v dané době normální. Vzpomenout lze souhlas náčelníka depa Ladislava Zikmunda, provozního náměstka Karla Novotného a vedoucího správkářny Jaroslava Zborníka.

Četař kotlářů Franta Mašek poté dostal úkol, aby předvedl, jak s kolegou Milanem Bergrem a svářčem Kurylkem umějí pracovat, a opravu stroje 498.105 dokončili. Na sobotu 2. června byl už Albatros provozuschopný a odvezl ranní rychlík R 66 do Prahy. Odpoledne se vrátil do Plzně v čele regionálního spoje Os 609. Zbýval poslední „pravidelný pražský parní rychlík“ – lázeňský R 62 s odjezdem v 18.40 h z Plzně.

Dojemné setkání v oblouku

U nástupiště III. západní část se ve stanici před jeho odjezdem sešlo hodně kamarádů z řad strojních čet i dalších. Jako člověk, který se léta programově zabývá historií plzeňských lokomotiv, jsem u toho nechtěl chybět. Jenže stalo se, že rychlík v opačném směru, R 67 z Prahy vedený lokomotivou 475.1147, na jejímž stanovišti jsem právě konal kontrolní jízdu, měl zpoždění. S vlakem R 62 jsme se potkali na širé trati u Plzně

u obce Chlumeck, v oblouku u bukovecké papírny. Čety na sebe mávaly a na dálku houkaly píšťaly. Na těch několik sekund trvajících dojemné loučení nelze zapomenout. Škoda že se ho nepodařilo zvečnit ve filmu.

V neděli ráno 3. června přijely do Plzně ještě úplně poslední parní vlaky, jejichž lokomotivy a čety od předchozího dne v Praze přenocovaly. Vlaky měly už nová čísla. Osobní vlak Os 603 se stal Os 7804,

Čety na sebe mávaly a na dálku houkaly píšťaly. Na těch několik sekund trvajících dojemné loučení nelze zapomenout. Škoda že se ho nepodařilo zvečnit ve filmu.

rekreační rychlíky ROH už nebyly vedeny jako R 371 a R 373, ale R 1170 a R 1102. Přivezly je postupně lokomotivy 475.1126, 498.108 a jako poslední přijela 498.105. V pondělí 4. června stály všechny plzeňské Albatrosy v kopřivách a s nimi část Pětasedem. Mnoho z lokomotiv, které se účastnily popisované epizody, po nějaké době znovu muselo vyjet na trať, když očekávaná motorová řada T478.3 – pozdější 753 – zklamala svou nízkou spolehlivostí. Znovu se mimořádně jezdilo parou i z Plzně do Prahy, ale sláva skončila přece jen už v červnu 1973.

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 ***
Gastrovíkendy 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**

Poděbrady – hotel Bellevue-Tlapák ****
Seniorský pobyt – akční nabídka na vybrané termíny
Nástupy: 8. 9.; 15. 9.; 22. 9.; 29. 9.; 6. 10.; 13. 10.; 20. 10.; 27. 10.
5 nocí s polopenzí, 2x odpolední káva a zákusek, pitná kúra – minerální voda
Poděbradka, vstupní lékařské vyšetření, 10 lázeňských procedur
Cena: 6 345 Kč; jednolůžkový pokoj 6 975 Kč

**Itálie**

Zelený ostrov Ischia
Vlakový pobytovo-poznávací zájezd 11. 10.–20. 10. 2013
7 nocí s polopenzí, 4x místenka, vstup do hotelových termálních bazénů, 2x lístek na trajekt, transfer, půldenní okruh ostrovem, dárek, služby vedoucího zájezdu. Pojeďte s námi poznávat a relaxovat!
Cena: 8 990 Kč

**Slovensko**

Podhajská – bungalovy u penzionu Energy I
10. 6.–6. 10. 2013, nástup Po–Ne
Cena: 3 200 Kč/os./pobyt
6 nocí bez stravy, neomezený celodenní vstup do krytého termálního bazénu a letního venkovního bazénu areálu Energy I., možnost doplacení polopenze nebo snídaní/večeří.

**Andalusie**

Costa del Sol, Costa Tropical
SENIORSKÉ POBYTY 55+
cena od 12 750 Kč
Mar Menor: cena od 12 750 Kč; Menorca: cena od 11 750 Kč; Sicílie: cena od 11 850 Kč
Více na www.cdtravel.cz, ucelenou nabídku zašleme na základě poptávky, lazne@cdtravel.cz.

Jako sportovní rybář chodí k vodě za odpočinkem

Průvodčí, vlakvedoucí na vlcích EuroCity a SC Pendolino, supervizor a nakonec dozorčí osobní přepravy brněnského RCVD. A k tomu obrovský nadšenec do rybaření a fotbalu. To vše je v jedné osobě Miroslav Kováč z brněnského Regionálního centra vlakového doprovodu. Chtěl být původně strojvedoucím, ale životní osud ho zavál k vlakovému doprovodu, kterému zůstal věrný dodnes.



FOTO AUTOR

K železnici Miroslava Kováče přivedla vůně pražců a parních lokomotiv. „Můj strýc, který celý profesní život sloužil jako strojvedoucí, mě velmi ovlivnil a já se snažil být jako on,“ vysvětluje. Právě tento obdiv byl základem k tomu, že jasnou volbou po absolvování základní školy byla práce na dráze. „Začal jsem studovat břeclavskou průmyslovku hlavně proto, abych se stal strojvedoucím. Tato škola ale nenaplnila mé očekávání, a proto jsem přestoupil na železniční učiliště do Jimramova na Vysočině. Učiliště mě sice nepřipravovalo pro práci strojvedoucího, ale rozhodně bylo pro můj další profesní růst velmi dobrou volbou,“ vysvětluje Kováč.

Patřil mezi nadšené průkopníky v prvním EuroCity do Vídně
Po ukončení školy nastoupil ve Středisku vlakových čet Břeclav jako průvodčí osobních vlaků a první krůčky absolvoval na vlcích regionální dopravy, později doprovázel jako průvodčí rychlíky.

„Seznamoval jsem se s vlaky dálkové dopravy a zaznamenával i rozdíl ve složení klientely, která tyto spoje využívá. Tomu jsem se samozřejmě musel přizpůsobit i já sám. Po roce 1989 začali naši zemi stále více navštěvovat turisté z ciziny s velkou zvědavostí, co že se to vlastně na té druhé straně železné opony nachází. Konkrétně v roce 1991 začaly tehdejší ČSD provozovat svůj první vlak vyšší kvality – EuroCity Antonín Dvořák, jehož doprovázením jsem byl spolu s dalšími čtrnácti kolegy vybrán.“
Miroslav Kováč říká, že se tehdy cítil jako jeden z průkopníků dálkové dopravy vlaků vyšší kvality. „V současnosti by byly možná někomu bílé rukavice nebo bílé ponožky, které jsme povinně nosili, pro smích, ale to bylo tehdy běžné. Do vlaku již tehdy byly řazeny klimatizované rakouské vozy, jejichž skříňe byly tak čisté, že se v nich člověk viděl, když se chtěl třeba učešat. To a další na tehdejší dobu nevídané věci v souvislosti s euforií porevoluční doby přispívaly k tomu, že

se člověk cítil být součástí něčeho důležitého a na co byl i patřičně hrdý. Dnes se nám ta hrdost často kamsi vytrácí a je to velká škoda.“ Své zkušenosti z doprovázení vlaků různých kategorií později Miroslav Kováč zúročil při práci supervizora. Dnes pomáhá jako dozorčí osobní přepravy udržovat běžný chod Regionálního centra vlakového doprovodu Brno. Slidmi v provozu, především vlakvedoucími a komandujícími, však zůstal v denním kontaktu.

Rybaří pro potěšení, ne pro maso
Nejen železnice, ale i sportovní rybaření je velkým hobby Miroslava Kováče. K rybaření ho na rozdíl od železničního strýce přivedl jeho děda v době, kdy byl ještě malý kluk. „Vůně brzkých rán, kdy jsme povalující se mlhou chodili na ryby k řece Dyji, jejíž tok je dnes součástí velkých jezer v okolí Šakvic, nejde zapomenout. To prostě v člověku zůstane na celý život. Jezdil jsem léta do Šakvic

na prázdniny a tam prostě každý kluk měl svůj prut a skoro denně jsme se scházeli u malého rybníčku za vesnicí a snili o životním úlovku. V době dospívání a rané dospělosti jsem však udice vyměnil za kytaru a bicí a dělal spolu s kamarády bigbit a snil o vyprodaných koncertních halách. K vodě jsem se vrátil až v době, kdy moje dvě děti trochu odrostly a já měl více času na sebe a své zájmy,“ vypráví o svém životě.
Ke sportovnímu rybaření si ovšem musel jednak pořídit doklady opravňující k lovu, ale hlavně veškerou výbavu. „Tak jako spousta jiných kolegů rybářů si chodím k vodě hlavně odpočinout, načerpat energii a, proč to nepřiznat, občas si i zdřímnout. Mám samozřejmě, tak jako většina rybářů, svá oblíbená místa a zaručené nástrahy. Ale většinou stejně přijdu domů s prázdnou. Nechodím však na ryby pro maso, ale za odpočinkem. Opravdu krásné a vyhlášené revíry jsou v okolí Břeclavi.“ Tak tedy úspěšný lov.

MARTIN HARÁK

POŠTA

Nebezpečná zeleň otírá lak vozidel



Při své cestě z Jihlavy do Brna a následně do Kyjova jsem byl překvapen bující zelení kolem tratě. Místy se otírala přímo o okna soupravy a po otevřeném oknem sem tam vlétl lístek či drobná větvička. Myslím si, že je to nejen nebezpečné z pohledu cestující veřejnosti, ale i z pohledu Českých drah, protože se tak odírá lak na vozidlech. Zároveň je ohrožena i bezpečnost provozu, neboť není zachován průjezdný průřez. Přikládám foto z cesty, ale zdůrazňuji že z méně exponovaného úseku! Kdybych pořizoval snímek z opravdu kritických míst, tak by můj fotoaparát získal nějaký ten šrám. IVO VLACHYNSKÝ

V Lounech mi zařídili návrat kožené bundy

Čtrnáct dní jsem přemýšlel, jak poděkovat za ochotu, se kterou jsem se na dráze setkal. V neděli 30. června jsem jel vlakem 6707 z Mostu do Bečova u Mostu, ale zmožen únavou jsem usnul. Jel jsem z Březové u Svitav a dojel až do Loun, kde jsem se probudil a doslova vylétl z vlaku. Zapomněl jsem při tom ve vlaku koženou bundu. Zašel jsem do dopravní kanceláře ve stanici Louny, kde byl velice ochotný výpravčí, který vše telefonicky zařídil a bunda mi nakonec byla vrácena. Jsem rád, že mě tento drážní pracovník (zaměstnanec ŠZDC – poznámka redakce) neodsoudil třeba kvůli mému účesu – měl jsem totiž na hlavě „kohouta“. JIŘÍ ULRYCH

K tématu o designu lokomotiv Škoda

Přečetl jsem si se zájmem články Design československých lokomotiv od Václava Rubeše uveřejněný v čísle 14/2013. Mám k němu několik připomínek. Hodnocení designu lokomotivy řady E 499.0 je podle mého názoru neobjektivní. V kontextu doby (rok 1953) a podmínek (studená válka), ve které tato lokomotiva vznikla, měla velice dobrý design. V archivu jsou uchovány fotografie modelu této lokomotivy, ale není znám autor modelu ani datum jeho vzniku. Mechanickou část lokomotivy vytvořila skupina konstruktérů vedená panem Pejšem.



Koncem 50. let byla ve Škodovce zřízena podniková skupina průmyslového designu, kterou vedl Miloslav Šmíd. Díky této skupině se začal design systematicky uplatňovat i v navrhování lokomotiv. Návrhy byly prováděny v sádrových modelech. Poprvé navrhuje lokomotivu výtvarník-designér. V letech 1957 a 1958 byla navržena a vyrobena turbínová lokomotiva, jejíž design byl vytvořen ve spolupráci s profesorem Kovářem. Otakar Diblík vytvořil sádrový model celé lokomotivy typu 32 E0, nejen model čela, jak jste napsali. Z modelu lokomotivy byl tvar čela přenesen do skutečné velikosti do hlíny. Pak následovalo vytvoření sádrové formy pro výrobu laminátových dílů. Na této práci se podíleli výtvarníci Miloš Franče a Cupák.
Design elektrických rychlíkových lokomotiv Škoda druhé generace (typy 55 E a 65 E) vytvořil akademický malíř Boris Duda, spolupracovali akademický malíři Kasík a Sekora. Design univerzálních elektrických lokomotiv Škoda druhé generace (typy 58 E, 69 E, 70 E, 71 E, 80 E, 98 E a 99 E) vytvořili Jaroslav Srb a Jiří Vlasák. Design elektrické lokomotivy Škoda třetí generace (typ 85 E 0) vytvořil Jaroslav Srb. JAN KREJČÍ

Dopisy jsou redakčně upraveny a kráceny.

KŘÍŽOVKA

Seneca (4 př. n. l.–65 n. l.) – římský filozof, básník, politik: COKOLI VYNESLA ŠTĚSTĚNA VZHŮRU, ... (dokončení v tajence).

POMŮCKA: MALM, URÁT	ČEPOVÁNO	ČÁSTICE HMOTY	PATŘÍCÍ PŘEMOŽITELI COLIÁŠE	OPLEŠATĚT	AVŠAK	HAZARD	VLOŽENÉ ČÁSTKY	KRÁTKÁ POVIDKA ZE ŽIVOTA	VYHYNULÝ NÁJEZDNÍK	KAPROVITÁ RYBA	JEDNODUŠE	SOUČÁST ŽENSKÉHO PRÁDLA	ZÁSOBNIK NA OBLÍ	PRKENÝ STROP (VNÁŘECÍ)	CHYTÁNÍ RYB (OBEČNE)	SUROVINA K VÝROBĚ PIVA	HESLA
NEOBDE-LANÁ PŮDA				ČISTIDLO MOTORŮ				HORSKÝ SKŘÍTEK			VÝRAZ TISENÍ				REGIONÁLNÍ SPRÁVA MAJETKU (ZKR.)		
JIHO-EVROPAN				PROBĚLKA				TOČIVÝ POHYB			ANGLICKÝ OLEJ				AFRICKÝ SLON		
ZAČÁTEK TAJENKY								SOUHLAS			ŠTOURAT				MOČAN (MEDIC.)		
OPOMENUTÍ (PRÁV)					ASIJ, JELENO-VITÝ SÁVEC			DEZINE, PROSTŘEDEK						DOPORU-CENÍ			
	KOZINA	BÝV. ČESKÝ TENISTA			SVRCHNÍ JURA (GEOL.)	NĚMECKÝ URČ. ČLEN		SKRABÁK U PLUHU					JAS			TENISOVÝ ÚDER	SYMETRÁLA
KONEC TAJENKY						TLUČEN			ZN. BARVIVA NA VAJČKA								
HROB (KNIZNĚ)				ŘÍMSKY 151			RANNÍ NÁPOJ				INSTITUT KLINICKÉ A EXPERIM. MEDICÍNY				VÝČNĚLEK		
KDOPAK				MEZINÁR. VOJENSKÝ TRIBUNÁL (ANGL. ZKR.)			SVOBODNÝ SLECHTICKÝ STÁTEK				JESETERO-VITA RYBA			BEDUÍNSKÝ PLÁŠT			

AUTOR PETR HAJNÍŠ

Dostupné pouze v tištěné podobě

12

ZA POZNÁNÍM

Pošumavský výlet po trati 185 z Horažďovic do Klatov



Někdy se říká, že v Horažďovicích žije tisíc lidí. To je samozřejmě přehánění, ale vzhledem k tomu, že Horažďovice jsou městem, které má v sobě všechno, co může být potřeba, je to asi tak. Horažďovice jsou městem, které má v sobě všechno, co může být potřeba, je to asi tak.

Odívání se na festivaly patří k tradici. Horažďovice jsou městem, které má v sobě všechno, co může být potřeba, je to asi tak. Horažďovice jsou městem, které má v sobě všechno, co může být potřeba, je to asi tak.

Pro hospodářský rozvoj Sušice byl důležitý náhled na roli a význam města. Horažďovice jsou městem, které má v sobě všechno, co může být potřeba, je to asi tak. Horažďovice jsou městem, které má v sobě všechno, co může být potřeba, je to asi tak.



HORAŽĎOVICE. Město se rozkládá na březích Otavy a je známé svou krásou a historií. Zde se nachází jeden z nejkrásnějších výhledů na město.

Krajina Pošumavská nás provází vlakem po trati 185, která spojuje Horažďovice s Klatovy a Domažlicemi. Městožďovice na výlet využijeme pouze její východní část, navštívíme hned několik historických měst, hradů a dalších zajímavých míst ležících přímo na trati či v jejím blízkém okolí. Když všechna místa nestihneme objet za jeden víkend, vrátíme se ten další. Západní Čechy stojí za to.



Klatov. Město se rozkládá na březích Otavy a je známé svou krásou a historií.

Město od polí a rybníků dále. Horažďovice jsou městem, které má v sobě všechno, co může být potřeba, je to asi tak. Horažďovice jsou městem, které má v sobě všechno, co může být potřeba, je to asi tak.

Klatov je městem, které má v sobě všechno, co může být potřeba, je to asi tak. Horažďovice jsou městem, které má v sobě všechno, co může být potřeba, je to asi tak.

Doporučení výletní místa v trati 185



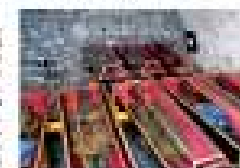
DOMAŽLICE. Město se rozkládá na březích Otavy a je známé svou krásou a historií.

Pro hospodářský rozvoj Sušice byl důležitý náhled na roli a význam města. Horažďovice jsou městem, které má v sobě všechno, co může být potřeba, je to asi tak. Horažďovice jsou městem, které má v sobě všechno, co může být potřeba, je to asi tak.

Černá hora de klatovské. Horažďovice jsou městem, které má v sobě všechno, co může být potřeba, je to asi tak. Horažďovice jsou městem, které má v sobě všechno, co může být potřeba, je to asi tak.



Sušice. Město se rozkládá na březích Otavy a je známé svou krásou a historií.



Klatov. Město se rozkládá na březích Otavy a je známé svou krásou a historií.

Klatov je městem, které má v sobě všechno, co může být potřeba, je to asi tak. Horažďovice jsou městem, které má v sobě všechno, co může být potřeba, je to asi tak.

Předplaťte si čtrnáctideník
Železničář
 na telefonu 972 233 090