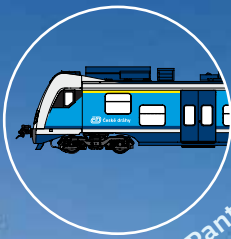


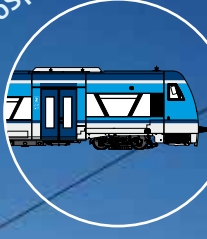
Rekordní přírůstky za první pololetí roku 2013

Nová vozidla převzatá do stavu

440 9x 640 2x 650 2x



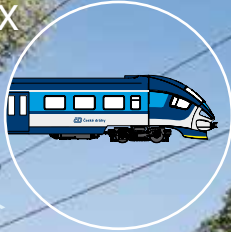
RegioPanter



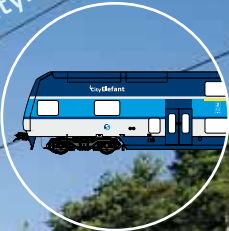
RegioSpider

841 3x

844 19x



RegioShark



CityElefant

471 2x

380 12x

FOTO MICHAL MALEK

SLOUPEK

Omládnout by měly vnitrostátní rychlíky

Na konci června letošního roku činil průměrný věk vozidel Českých drah 22,6 let. Přitom ještě v roce 2010 tento klíčový ukazatel vykazoval hodnotu 27,2. Za necelé tři roky tak omládl náš vozidlový park o 4,6 let! To už je opravdu radikální skok. Stalo se tak díky mohutným investicím do nákupu nových a modernizace starších vozidel.



Daniel Kurucz

výkonný ředitel pro provoz a techniku

Proměna je vidět po celé republice, zejména v regionální dopravě. Vyšší kvalita cestování pak jistě přispěla k vylepšení dobrého jména společnosti v očích veřejnosti. Snížení průměrného věku se nám podařilo realizovat především u hnacích vozidel – na poměrně slušnou úroveň 18,4 let. Aspoň v této kategorii jsme se přiblížili západoevropskému standardu, který je udáván okolo 15 let. V ostatních případech ale mají České dráhy před sebou dlouhou cestu.

Naše společnost se nyní zaměří na modernizaci souprav pro dálkové vlaky. Vedle sedmi jednotek Siemens Viaggio Comfort – známých spíše pod obchodní značkou ÖBB Railjet – pro linku Praha – Brno – Vídeň – Graz, které budou uvedeny do provozu v roce 2014, je naším zájmem vylepšit především frekventované vnitrostátní rychlíkové linky. České dráhy proto investují stovky milionů korun do osobních vozů, které se objeví například v rychlících Praha – Cheb, Brno – Břeclav – Olomouc nebo Ústí nad Labem západ – Kolín. Prioritou vedení společnosti je pokračovat v modernizaci souprav i pro další vnitrostátní rychlíkové linky. V budoucnosti počítáme s další postupnou obnovou kolejových vozidel v závislosti na vývoji zadlužení.

Za prvních šest měsíců letošního roku převzaly České dráhy do svého majetku nová vozidla za více než 5 miliard korun. Jedná se o rekordních 49 kusů, mezi nimiž převažují elektrické a motorové jednotky určené pro regionální dopravu. Jízda osobním vlakem tak už leckde dosahuje úrovně, která byla dříve dostupná jen ve spojích InterCity nebo EuroCity. Cestující v dálkových vlacích zase ocení modernizované osobní a jídelní vozy i české elektrické lokomotivy nejvyšší kvality.

Podstatné zlepšení komfortu ve vlacích Českých drah letos zaznamenávají naši zákazníci prakticky ve všech krajích České republiky. Do provozu byl (a ještě bude) letos uveden rekordní počet nových regionálních vozidel a zrychlila se také modernizace dálkových souprav. Hodnota nových a modernizovaných vozidel, která České dráhy převzaly od ledna do června 2013 do svého stavu, dosáhla úctyhodných 6 miliard korun. V zájmu objektivit je však třeba dodat, že část lokomotiv, jednotek a vozů byla uvedena do zkušebního provozu již v průběhu loňského roku.

Regionální vlaky mají komfort, o kterém se autobusům zdá
Počet získaných nových vozidel je zřejmě rekordní – 49 kusů za pouhých šest měsíců. Pokud jednotky statisticky rozdělíme

Modernizovaná vozidla převzatá do stavu 1–6/2013

842	motorový vůz	2x
961	řídící vůz (Sysel)	6x
WRmee	jídelní vůz	7x
Bbdgmee	osobní vůz	16x

na vozy, dostaneme se dokonce na 96 kusů. Hodnota těchto vozidel je 5,15 miliardy korun. Větší část připadá do regionální dopravy. Jedná se o dvě poslední elektrické jednoty řady 471 (CityElefant) a 13 RegioPanterů řad 440, 640 a 650. V obou případech výrobu zajišťuje domácí skupina Škoda Transportation. Dále

České dráhy převedly do svého vlastnictví 19 motorových RegioSharků od polské společnosti Pesa. Do této kategorie ještě připadají 3 RegioSpidery od švýcarské společnosti Stadler (vyráběné jsou v Berlíně). Nové regionální vlaky nabízejí cestujícím dnes v Evropě obvyklý komfort, který ještě před několika lety v České republice

poskytovaly pouze dálkové vlaky kategorie EuroCity. Prostory jsou bezbariérové a klimatizované. Ve vlacích mohou snadno cestovat vozíčkáři, senioři, maminky s kočárky i cyklisté. Cestující mají k dispozici elektrické zásuvky pro napájení drobných elektrospotřebičů a v některých vlacích také wi-fi připojení k internetu. Záchody fungují s uzavřeným systémem, takže je cestující mohou použít i při zastavení. Jedná se tedy o komfort, který v regionální dopravě nenabízejí žádné autobusy!

Pomoc pro dálkové spoje

Pokračuje také proces modernizace starších vozidel, který se v současnosti týká především dálkové dopravy. Za první pololetí letošního roku České dráhy převzaly 31 modernizovaných vozidel v hodnotě 850 milionů korun. Cestující se tak mo-

hou svézt ve vylepšených osobních vozech řady Bbdgmee a jídelních vozech řady WRmee. V rámci modernizace České dráhy získaly rovněž 6 řídících vozů řady 961 přezdívaných Sysel. Ty jsou nasazovány jak na regionální, tak dálkové spoje. Do počtu zbývají dva modernizované motorové vozy řady 842, které se obvykle využívají v regionální dopravě. Velkou pomocí pro dálkové (domácí i mezinárodní) spoje jsou ovšem elektrické lokomotivy řady 380 od plzeňské firmy Škoda Transportation. Po letech čekání je České dráhy konečně přebírají do vlastnictví a hlavně nasazují v rámci zkušebního provozu do zahraničí (viz další článek na této straně). Díky rozsáhlé obnově vozidlového parku tak národní železniční dopravce významným způsobem posílil svou konkurenceschopnost na trhu.

PETR HORÁLEK

Poslední personální změny provedené představenstvem

Přinášíme přehled hlavních personálních změn, ke kterým došlo na Generálním ředitelství z rozhodnutí představenstva ČD. Výkonným ředitelem pro správu majetku je od 1. 8. Václav Petrášek. Řízením úseku výkonného ředitele pro marketing a produkty a úseku pro strategii a obchod byl pověřen k 15. 8. Michal Štěpán. Ke stejnému dni se stal ředitelem Odboru zahraničního Jiří Havlíček, ředitelkou Odboru personálního

Věra Marková a ředitelem Kanceláře generálního ředitele Jiří Kešner.

Ke dni 1. 9. se stal výkonným ředitelem pro personální záležitosti Ivo Veselý a tajemnicí generálního ředitele byla jmenována Alena Bartoňová. Jan Čermák nastoupil k 1. 9. na místo ředitele Odboru právního, zatímco Věra Marková byla pověřena řízením Odboru odměňování a benefitů. Ke dni 4. 9. se stal ředitelem Odboru bezpečnosti Petr Vincenz. **(hop)**

Lokomotiva řady 380 už jezdí na Slovensko

České dráhy zahájily v sobotu 24. srpna docela nenápadně zkušební provoz lokomotiv řady 380 na Slovensko. Momentálně nejmodernější a nejvýkonnější česká lokomotiva jezdí mezi Prahou a Žilinou přes Valašské Meziříčí na expresu 121 Košičan a zpět se vrací na expresním spoji 122 Fatra. Ještě během letošního září by se měl zkušební provoz řady 380 rozšířit o několik dalších spojů na trase Praha – Žilina přes Ostravu a Čadcu. První lokomotivou, která se rozjela z české metropole na Slovensko,



Stroje řady 380 jezdí do Žiliny přes Valašské Meziříčí. FOTO MARTIN HARÁK

se stal stroj 380.003 z Depa kolejových vozidel Praha.

„Zkušební provoz lokomotiv řady 380 souvisí se schvalováním provozu lokomotiv na Slovensku. Je nutnou podmínkou pro úspěšné schválení typu na tratích Železnic Slovenské republiky a byl předepsán Úřadem pro regulaci železniční dopravy, což je slovenská obdoba českého Drážního úřadu,“ vysvětluje Jiří Konečný z Odboru kolejových vozidel Generálního ředitelství ČD.

➔ Pokračování na straně 9

Na Šumpersku ožil duch Aloise Nebela

Horní Lipová byla centrem oslav, které se točily kolem populárního výpravčího.

STRANA 2

Dalibor Zelený chce víc odborníků a míň dluhů

Nový generální ředitel Českých drah hodnotí situaci společnosti a představuje své plány.

STRANA 3

Jak se ve Vídni vyrábějí Railjety v barvách ČD

První jednotka Siemens Viaggio Comfort ze sedmi objednaných je již v hrubé stavbě hotová.

STRANA 4

Když vlak a letadlo spojí síly do jednoho projektu

Dva konkurenční druhy dopravy dokážou za určitých podmínek výhodně spolupracovat.

➔ VNITŘNÍ DVOUSTRANA 6–7



KAM JET

Den železnice 2013

V letošním roce se oproti minulosti nekoná centrální Den železnice Českých drah. Fanoušci se však mohou přijet podívat na oslavy v krajích. Další info na www.denzeleznice.cz

Příbram, 14. září

Oslavy proběhnou od 9 do 19 hodin. Můžete se zúčastnit exkurze na pracoviště řízení provozu nebo absolvovat vyhlídkovou jízdu historickou drezínou z roku 1855. Příprave na bude expozice o historii tratě Zdice – Protivín. Pobavíte se při divadelním představení Bedřich Hrozný, které začíná ve 14 a 17 hodin.

Dolní Lipka, 14. září

V Olomouckém kraji připravily oslavy 140 let Moravské pohraniční dráhy ze Šumperka do Dolní Lipky. Bude vypraven zvláštní vlak tažený parní lokomotivou Kremák, který pojede z olomouckého hlavního nádraží v 7.35 do Šumperka (9.51–10.52), Hanušovic (11.43–12.16) a Dolní Lipky (příjezd 13.00). Slavnostní přivítání vlaku je naplánováno i ve Šternberku a Uničově.

Praha, 21. září

Hlavní část programu proběhne tradičně na nádraží v Braníku. Těšit se můžete na tradiční výstavu vozidel. Zájemci podniknou okružní jízdu po pražských nádražích se Čtyřkolákem a Karkulkou nebo se svezou na Odstavné nádraží Jih, kde ČD zajistí odborný výklad o údržbě vlaků. Mezi Braníkem a hlavním nádražím bude pendlovat Hurvínek. Na hlavním nádraží lze absolvovat exkurzi do dopravní kanceláře a v kulturním sále představení pro děti.

Pardubice, 21. září

Na hlavním nádraží se můžete zúčastnit prohlídky ústředního stavebního odborným výkladem. Zvláštní vlaky pojedou mezi pardubickým hlavním nádražím a stanicí Pardubice-Rosice nad Labem, kde lze zdarma navštívit Muzeum Pardubického spolku historie železniční dopravy.

Česká Třebová, 21. září

V depu kolejových vozidel otevrou dveře každému zájemci. Ze stanice do depa pojedou zvláštní vlaky. Můžete si prohlédnout pracoviště řízení provozu, nebudou chybět ukázky hasičské techniky.

Liberec, 21. září

Znovu si připomeneme 80 let lanovky na Ještěd. Cestující obdrží na lanovce zvláštní jízdné, když za jednosměrnou jízdenku zaplatí jen 30 korun, za zpáteční 50 korun. Od 8 do 18 hodin bude zpřístupněna strojovna horní stanice lanové dráhy. V rámci oslav bude i Den otevřených dveří v tramvajové vozovně Dopravního podniku Liberce a Jablonce nad Nisou.

Jindřichův Hradec, 21. září

Oslavy v Jindřichově Hradci proběhnou od 9 do 16 hodin. Svezete se na historických drezínách, poslechnete si odborný výklad a vyzkoušíte jak parní vlak, tak moderního Regio-Pantera. Organizátoři zajistili výstavu vozidel, modelové kolejiště, ukázky hasičské techniky a práce Červeného kříže. Zastaví zde i Kine-matovlak. → Pokračování na straně 4

Za Aloisem Nebelem po Slezském Semmeringu

Předposlední prázdninový víkend se mohli všichni fanoušci vydat za komiksovým výpravčím do stanice Bílý Potok. Vlastně pardon, do stanice Horní Lipová. České dráhy ve spolupráci s agenturou Jeseníky – Sdružení cestovního ruchu připravily svezení motorovým vozem řady M 131.1, zvaným Hurvínek, ale i doprovodný program. Součástí akce byl i průvodce v podobě komiksu, který přibližuje turisticky zajímavá místa na Šumpersku proslavená filmem Alois Nebel.



JE TO ON? Přišel i Petr Bazger, který si zakládá na své podobě s Aloisem Nebelem.



HORNÍ LIPOVÁ. Nostalgické oslavy měly za úkol zpropagovat jesenický region pro turistický ruch.

FOTO AUTOR (3x)

Stylový motorový vůz z roku 1948 přijel v sobotu 24. srpna do Horní Lipové. Po zdejší dráze, které se kvůli výškovým parametrům a podobnosti se známou rakouskou tratí přezdívá Slezský Semmering, vozil cestující do Ostružné. Hlavním hrdinou nostalgicko-zábavného setkání se stal Alois Nebel, známá postava z románu Jaroslava Rudiše. Nejdříve v neživotné, komiksové verzi, později dokonce v životní podobě.

Zábava za dvacetikorunu

„V sobotu jsme vypravili celkem sedm spojů, které zabezpečil historický motorový stroj M 131.101 z majetku Národního technického muzea, který je deponován v Šumperku. Jízdenky, které prodával vlakvedoucí přímo ve vlaku, stály pro dospěláka buď dvacetikorunu, popřípadě polovinu, kdo chtěl jet jen jednu zastávku například z Horní Lipové na Ramzovou,“ říká Petr Viktorin z olomouckého KCOD. V Horní Lipové se návštěvníci mohli zúčastnit posvěcení stavby pravoslavného

kostela emeritním metropolitou Kryštofem, podívat se na ochočeného papouška aru zelenokřídlého z tamního Faunaparku nebo se připojit ke krojovanému průvodu v čele s císařem Josefem II. A aby nebylo všeho dost, tak se po druhé hodině odpolední uskutečnil doprovodný program v podobě šermířských klání či divadelního představení.

Jesenicko v mobilu

Letos v květnu agentura Jeseníky – Sdružení cestovního ruchu poslala „do světa“ originálního průvodce do mobilních telefonů, který vznikl spojením turistiky a filmu. „Loni jsme začali pracovat s filmovou turistikou a právě v tu dobu v Jeseníku probíhala premiéra filmu Alois Nebel, který byl natočený podle komiksové předlohy pánu Rudiše a Švejdičky. Atraktivní je nejen film, ale samotné téma a nádherná železniční trať, takže jsme vsadili na tuto kartu a ve spolupráci s Českou centrálou cestovního ruchu vznikla aplikace, která nabízí průvodce

s názvem Alois Nebel a Jeseníky,“ vysvětluje Barbora Haušková ze Sdružení cestovního ruchu.

Průvodce přibližuje místa podél tratě ze Zábřehu na Moravě až po Zlaté Hory s tím, že se v aplikaci použil hlas představitel filmového hrdiny Miroslava Krobota. Aplikace je určená pro telefony s operačním systémem Android či iPho-



Komiksová podoba Aloise Nebela zavítala i na stanoviště.

ny a také funguje jako originálně pojatý průvodce po regionu Jeseníků a Rychlebských hor. Zavede návštěvníka do jedné z vybraných míst spojených s různými turistickými zajímavostmi. Bližší podrobnosti si každý může najít na webových stránkách www.cd.cz/zazitky nebo www.navstivtejeseniky.cz.

Nebelův dvojník z Ramzové

Bývalý železničář Petr Bazger má Jesenicko opravdu zadřené pod kůží. Proto při různých příležitostech imituje postavu nádražáka Aloise Nebela, kterému se navíc velmi podobá. A protože svou občasnou roli bere vážně, nechává si pro tyto příležitosti vždy narůst i autentický knírek pod nosem a nosí svoji vlastní uniformu, ve které dokončil aktivní službu na dráze. „Narodil jsem se na Ramzové v hotelu, který se nachází hned vedle zastávky. Prošel jsem jako výpravčí řadu stanic na Slezském Semmeringu a až později jsem odešel na olomouckou správu dráhy, pracoval v odborovém sdružení OSŽ a profesionální kariéru jsem ukončil jako provozní ředitel dceřiné společnosti ČD Cargo,“ říká jedním dechem Petr Bazger, který ve stylové uniformě podával během jízdy motorovým vozem zasvěcený výklad o zajímavostech tamní tratě i přírodních krásách.

Film Alois Nebel má podle Bazgera řadu reálných momentů. „Vzhledem k tomu, že jsem na trati sloužil, tak si dobře vzpomínám na sovětskou posádku, která sídlila v Jeseníku. Právě s Rusy je ve filmu hodně sekvencí. Příběh je sice fikcí, ale částečně vychází z místních realit. Víme to od řady starousedlíků. Proto se domnívám, že ve filmu je Horní Lipová raději přejmenována na Bílý Potok. Řada příběhů navíc pochází od dědečka jednoho z autorů komiksové předlohy Aloise Nebela,“ dodává tajuplně Petr Bazger.

A bonbonek na závěr. Po asi nejznámějším, byť fiktivním nádražákově Aloisi Nebelovi se od nového jízdního řádu na rok 2014 plánuje pojmenování dokonce dvou rychlíků Českých drah. Mělo by jít o ranní vlak 1412 Jeseník – Zábřeh na Moravě a v opačném směru o podvečerní vlak 1413 ze Zábřehu na Moravě do Jeseníku, kam by měl dojet deset minut po sedmé večerní.

MARTIN HARÁK



Další fotografie najdete na stránkách zeleznice.cz.

Připouštíme pouze nula promile alkoholu

V letních měsících byl u dvou zaměstnanců RCVD Praha během kontroly zjištěn alkohol. Jednalo se o průvodčího a komandující. Postih mohl být jen jediný: okamžitá výpověď. Všichni zaměstnanci se tak mohli přesvědčit, že systém kontroly kvality práce prokázal svou funkčnost.

Ukončení pracovního poměru je standardní postup

Jak často se ale takové případy stávají? Podle ředitele VDOD Petra Barocha to byl ojedinělý případ. „Jednalo se o výjimku. Každý rok přitom provedeme několik tisíc kontrol a postižení jsou pouze jednotlivci,“ říká Baroch. Namátkové kontroly na alkohol se provádějí nejen u zaměstnanců vlakových čet, ale i v depech. Kontrolují se při nástupu na směnu, ale i v jejím průběhu. České dráhy za tímto účelem využívají moderní kalibrované přístroje na zjišťování obsahu alkoholu v dechu.

„Když zjistíme u kteréhokoli zaměstnance podezření na alkohol, tak se dotyčný musí podrobit i odběru krve, jsou na to přesně stanovené postupy. Zaměstnanci, kteří kontroly provádějí, přesně vědí, co mají dělat pro to, aby požití alkoholu bylo průkazné i v případě možných pracovních sporů. Máme zkušenosti, že přistižení zaměstnanci většinou svůj prohřešek uznávají,“ vysvětluje Petr Baroch, který ještě dodává, že právo provádět kontrolu v rámci VDOD má komandující, dozorcí a všichni vedoucí. Vzhledem k tomu, že VDOD je organizační jednotkou, která má všechny zaměstnance přímo v provozu, v zásadě není jiná možnost než řešit prohřešek s alkoholem ukončením pracovního poměru.

Důsledek osobních problémů?

Na Českých drahách platí už léta nula tolerance alkoholu ve službě, v přípa-



Alkohol na pracovišti nepatří! FOTOMONTÁŽ AUTOR/JAKUB SMETANA

dě pozitivního nálezu se vůbec nepripouštět nějaké možnosti diskuze. Jakmile se alkohol prokáže, existuje v zásadě jediné řešení. Zaměstnanci tento postup zpravidla chápou a k dohodě většinou dojde. Zástupci zaměstnavatele vedle úvodního konstatování, že se jedná o opravdu ojedinělé případy, ze zkušenosti vědí, že pokud se alkohol objeví, nejde o nějaký projev lehkomyšlnosti, snahy se předvést nebo dokonce závislosti, ale zpravidla vždy to jde ruku v ruce s rodinnými nebo jinými problémy zaměstnance.

„Nebývá to samo sebou, ale vyvrcholením něčeho, co k požití alkoholického nápoje v zaměstnání zavádá příčinu,“ hodnotí Baroch. Záleží na každém z nás, jak si s případnými těžkostmi poradíme. Absolutní nulová tolerance k alkoholu a návykovým látkám je u Českých drah i nadále pravidlem.

MARTIN NAVRÁTIL

INZERCE

UniControls

Řídící systémy pro dopravu a průmysl

ELEKTROMĚRY

měříme Vaši spotřebu

www.unicontrols.cz

Nový generální ředitel a předseda představenstva ČD Dalibor Zelený začal ihned po svém příchodu na konci července pracovat na úkolech od dozorců rady. V centru jeho zájmu je problém zadlužení společnosti a současně posílení odborného řízení v osobní i nákladní dopravě.

Vrátil jste se do Českých drah po deseti letech. Jak byste porovnal současný stav společnosti se stavem v době, kdy jste odcházel?

K 1. lednu 2003 se České dráhy změnilly na akciovou společnost stoprocentně vlastněnou státem. Byly oddlužené a měly dobře nakročeno do dalších let. V nákladní dopravě patřily mezi nejlepší v Evropě. Byly také organizačně nastavené tak, že prakticky okamžitě mohli vzniknout holding francouzského typu. Jenže firma se postupně organizačně rozdělovala, bohužel ne podle nějakého dlouhodobého záměru, ale jak se to komu hodilo. Výsledkem je dnešní organizační struktura, která není „čistá“ ani z holdingového pohledu, ani z pohledu oddělení jednotlivých činností. Po organizační stránce se udělalo určitě několik kroků zpátky. Nejvíce mě ale mrzí, že firma je na vrcholové úrovni po odborné stránce úplně zdevastovaná. Odbornost asi nebyla vnímána jako něco potřebného pro řízení této společnosti. Bohužel na výsledcích je to vidět, zvláště tam, kde se musí dělat obchod. Řídit společnost stylem „docházejí peníze, půjčíme si další“ prostě není dál možné. České dráhy se ocitly v situaci, kdy zadlužení je už na kritické úrovni.

Musíte ale uznat, že firma udělala velký pokrok v modernizaci vozidlového parku...

Bezpochyby ano. Zlepšily se věci, které bez určitého záuřování nejdou. Došlo k obnově vozidlového parku v osobní dopravě, také se zlepšilo jméno této firmy v očích veřejnosti. Je však otázkou, zda nebylo možné zvolit méně nákladnou cestu modernizace vozidel, protože teď jsme v situaci, kdy máme na tento účel zasmělněné všechny výnosy na příští tři roky. Co se týče další obnovy vozidlového parku, jsme omezeni, protože další půjčování peněz je vyloučeno – to by zhoršilo náš rating a situaci na finančním trhu. Nové úvěry bychom pak získali na vyšší úrokovou míru. Je určitě dobře, že cestující jezdí v nových či lepších vozech a nasazujeme nové lokomotivy, ale stejného stavu šlo podle mě dosáhnout při větším odborném zapojení s podstatně menším zadlužením.

Bylo například rozhodnutí o nákupu sedmi jednotek Railjet chybné?

Nákup Railjetů je zrovna jedno z těch rozumných rozhodnutí. Jsou to krásné, moderní vlaky a bylo je možné nakoupit za výhodnou cenu. Ale je možná škoda, že se nedořešilo, aby se daly provozovat s lokomotivami, které už České dráhy mají. Například lokomotivy, které nyní dostáváme od českého výrobce, jsou po technické stránce srovnatelné s těmi, které si budeme najímat. Stačilo vyřešit software pro ovládání řídicího vozu. Nicméně opakuji, že to byl bezpochyby dobrý nákup.

Budou České dráhy více modernizovat starší vozidla než nakupovat nová?

Ne nutně. Budeme hledat rozumný kompromis. Uvědomte si, že rozdíl mezi modernizací a nákupem může být velmi vysoký, například mezi 15 a 60 miliony korun. Problém ale je, že dodávky na nejbližší léta jsou už zasmělněny a moc změn se tam udělat nedá. Do budoucna počítáme s tím, že obnova vozidlového parku by měla být do výše odpisů, tedy asi 2,5 miliardy korun ročně. Jako státní firma bychom chtěli dát – v souladu se zákony – práci těm firmám, které zaměstnávají české ruce a platí tady daně.



FOTO VÁCLAV RUBĚŠ

Modernizace vozidel ano, ale bez zadlužování

Když si chce rodina koupit do bytu drahou televizi, musí na ni nejdříve mít. Stejný princip by se měl podle nového generálního ředitele Českých drah Dalibora Zeleného použít i u nákupu nových vozidel. V procesu modernizace vozidlového parku sice chce pokračovat, ale s přihlédnutím k problému vysokého zadlužení společnosti a s vyšším zapojením odbornosti při rozhodování.

DALIBOR ZELENÝ

Absolvoval Vysokou školu dopravy a spojů v Žilině. V letech 1982–95 působil v různých pozicích na ČSD, resp. ČD. V letech 1995–97 byl náměstkem ministra dopravy a pak poradcem generálního inspektora ČD. Funkci generálního ředitele Českých drah poprvé vykonával v letech 1998–2003. Později pracoval mimo jiné jako zmocněnec vlády pro Evropskou železniční agenturu a generální ředitel ŽSR. Dne 30. července 2013 byl jmenován generálním ředitelem a předsedou představenstva Českých drah.

Do médií již pronikly informace o plánované restrukturalizaci Generálního ředitelství, ke které má dojít v říjnu...

To není nic tajného. Chceme zefektivnit řízení a vytvořit podmínky pro to, abychom se v osobní i nákladní dopravě soustředili na obchod. Generální ředitelství se proto zeštíhlí a ušetříme některá pracovní místa. V nové struktuře musí být jasné, kdo za co odpovídá. Máme tu spoustu odborů, u kterých, příznám se, nechápu důvod existence. Počet odborů na Generálním ředitelství proto snížíme asi o pětinu. Počet náměstků se sníží na čtyři a po prodeji či převodu nemovitého majetku na SŽDC dokonce na tři. Dáváme tím najevo, že propříště nebudeme rušit deset pracovních míst

v provozu, aby se na Generálním ředitelství mohl udělat jeden zbytečný ředitel.

Plánujete změny v zákaznickém servisu nebo v tarifu?

V první fázi se snažíme po odborné stránce posilovat Generální ředitelství a další složky řízení. Nelze ale všechno nastavit za pár týdnů, navíc spousta věcí zde funguje dobře. Přístup k zákazníkovi se například změnil velmi pozitivně. Na úpravu tarifní politiky nebo zákaznického servisu je zatím čas. V současnosti spíše řešíme soudní spory se soukromými dopravci. Co se týče služeb, snažíme se vyjít vstříc cestujícím tam, kde to zanedbaly orgány státní správy. Například regulace přístupu na dopravní cestu nebo vzájemné uznávání jízdních dokladů měly být vyřešeny před tím, než stát pustil konkurenci na koleje. Rádi bychom, aby lidé mohli cestovat na jednu jízdenku.

Uvedl jste, že vítáte liberalizaci trhu osobní železniční dopravy, protože posunula České dráhy dál...

Žádnou firmu nedonutíte, aby se chovala rozumně, pokud nemá konkurenci. To se prostě školením nebo dobrým slovem těžko udělá. Jenže když přijde konkurence v dálkové osobní dopravě na lukrativní trať, má to za následek i snižování cen a pokles marže. Takže stát díky liberalizaci sice dosáhl zvýšení kvality služeb na železnici, ale na druhé straně přišel o peníze. Když je soukromý dopravce ve ztrátě, tak přece neplatí daně z příjmů. Stát tedy předal část služeb soukromníkovi, ale finančně z toho nemá nic. Kolegové ve Švýcarsku se právě z tohoto důvodu rozhodli, že konkurenci na trh s osobní železniční dopravou nepustí.

Jak hodnotíte ekonomickou situaci nákladního dopravce ČD Cargo?

Problémy začaly příchodem lidí, kteří nebyli odborně vybavení tuto společnost řídit. Vedení nezískávalo nové obchody, naopak je ztrácelo, což se na výsledcích

KRÁTCE

Přijímáme žádosti o čipové karty IREDO

Od 1. září je možné podat žádost a následně vyzvednout čipovou kartu IREDO na všech přepážkách osobních pokladen Českých drah v Pardubickém a Královéhradeckém kraji. (V Pardubicích hl. n. to lze již od 22. srpna, v Přelouči a České Třebové od 27. srpna.) Výroba karty bude trvat přibližně dva až tři týdny od podání žádosti. Železniční stanici k vyzvednutí karty si bude moci žadatel zvolit při podání žádosti – může to být kterákoli obsazená výdejna jízdenek v obou krajích v rámci své provozní doby.

Preventivní vlak zavítá na Olomoucko

Stejně jako v předchozích letech vyrazí i letos na koleje Preventivní vlak. Do společného projektu Českých drah a společnosti ČD Cargo se zapojily také Drážní inspekce, Policie ČR, BESIP ministerstva dopravy a nově také Správa železniční dopravní cesty. Cílem je seznámit veřejnost, zejména z řad žáků a studentů základních a středních škol, s hlavními riziky nesprávného chování na železnici. Letošní devátý Preventivní vlak zastaví 16. a 17. září v Olomouci a 18. a 19. září v Šumperku.

Stodesetiletá lokálka Turnov – Jičín



V netradičním prostředí areálu zimního stadionu v Rovensku pod Troskami se o víkendu 28. a 29. září uskuteční výstava připomínající, že před 110 lety byl zahájen provoz na místní dráze Turnov – Jičín. K vidění budou modelová kolejiště různých měřítek, modely zahradní železnice, funkční modely mašinek a parních strojů, úlovky filatelistů. Vstupné je dobrovolné, otevřeno bude v sobotu 9–17, v neděli 9–15 hodin.

V Praze jsme běželi historickým centrem



V sobotu 31. srpna se zaměstnanci Českých drah zúčastnili 3. ročníku běžecké akce WE RUN PRAGUE. Start i cíl byl ve Žlutých lázních. Desetikilometrová trasa vedla především podél Vltavy a historickým centrem. Zaběhat si za ČD přišli: Jiří Zachař, Milan Zdráhal, Petr Vohrálek, Petr Baroch, Jan Slavík, Simona Toušová, Ester Jánošiová, Petr Hinterholzinger, Zbyněk Savara, Blanka Havelková a Eva Povalová. **(hop, tis)**



Rozhovor v plném znění najdete na stránkách zeleznicar.cd.cz.

Potvrzení o studiu dětí pro účely jízdních výhod

Upozorňujeme všechny držitele zaměstnaneckých jízdních výhod na povinnost odevzdat na personální útvar dle své evidence v termínu do 31. října potvrzení o studiu pro školní rok 2013/2014. Povinnost doložit výše uvedené potvrzení se týká všech oprávněných osob (tzn. zaměstnanců, důchodců, zaměstnanců externích společností, pozůstalých), které uplatňují nárok na jízdní výhody pro děti starší 16 let.

Pozor na blokaci aplikace

Pokud nebude potvrzení o studiu doloženo v uvedeném termínu, nárok na jízdní výhody bude dítěti automaticky v příslušném informačním systému odebrán a aplikace železniční průkazka na In Kartě zablokována do 31. srpna 2014. V případě použití této In Karty bude její držitel považován za cestujícího bez platného jízdního dokladu! Při dodatečném doložení potvrzení lze obnovit nárok na jízdní



REŽIJNÍ JÍZDNÉ. Za děti, které dosáhnou věku 16 let do 28. února 2014, je nutné doložit potvrzení o studiu do konce října 2013.

FOTO MICHAL MÁLEK

ní výhody za úhradu manipulačního poplatku 200 korun.

Jestliže dítě studium ukončilo nebo přerušilo, nárok na jízdní výhody zaniká. V tomto případě je povinností oprávněné osoby tuto skutečnost neprodleně nahlásit na personálním útvaru dle své evidence. V případě přerušení studia je možné požádat o úschovu jízdních výhod a při opětovném zahájení studia lze po předložení příslušného potvrzení vydat jízdní výhody z úschovy bez poplatku. Pokud oprávněná osoba neoznámí ukončení či přerušení studia dítěte, jedná se dle předpisu ČD Ok 10 o zneužití jízdních výhod, a to s následkem odnětí jízdních výhod na minimální dobu jednoho roku jak oprávněné osobě, tak všem rodinným příslušníkům.

Kde probíhá evidence

Za děti, které dosáhnou věku 16 let do ukončení prolongace roku 2014 (to zna-

mená do 28. února 2014), je nutné doložit potvrzení o studiu do 31. října 2013. Za děti, které dosáhnou věku 16 let po ukončení prolongace na rok 2014 (to znamená od 1. března 2014 dále), se musí doložit potvrzení o studiu až v září a říjnu 2014 (jedná se tedy o potvrzení o studiu na školní rok 2014/2015).

U dětí zaměstnanců jsou potvrzení v evidenci personálních útvarů příslušných organizačních složek, kde je zaměstnanec v evidenci. U dětí důchodců a pozůstalých jsou potvrzení v evidenci pracovníků Center personálních služeb – Evidenčních center jízdních výhod. Důchodce a pozůstalé předkládá (osobně, doporučenou poštou či v elektronické podobě naskenované e-mailem) potvrzení na evidenční centrum. Na potvrzení o studiu dětí u důchodců a pozůstalých je nezbytné uvést jméno a příjmení oprávněné osoby a datum narození.

ŠÁRKA PUPÍKOVÁ

KAM JET

→ Pokračování ze strany 2

Zastávka u Brna, 28. září
Poslední sobotu v září se můžete svést parním vlakem z brněnského hlavního nádraží (odjezd 8.46) do Zastávky u Brna (příjezd 9.27). V čele vlaku s historickými vozy 3. třídy pojede Šlechtična 475.101. Konat se bude jarmark se zabíjačkovými hody. Podívat se můžete i do Muzea průmyslových železnic ve Zbýšově. Nazpátek se parní vlak vydá ve 14.55 hodin.

Plasy, 28. září

Hlavním lákadlem budou nostalgické jízdy vlaku taženého lokomotivou 310.072 vyrobenou roku 1898. Mezi 10. a 16. hodinou pojede souprava mezi Plasy a Mladoticemi, v 16.20 ukončí své jízdy v Kaznějově. Modelové kolejiště bude v provozu od 10 do 17 hodin. Výstavu o historii železnice najdete v bývalém služebním voze. Povožíte se i na šlapací drezíně.

Chyšě, 5. října

Z Karlových Varů pojede v 7.30 historický vlak tažený parní lokomotivou řady 354.7152, který přes přes Bečov a Žlutice dorazí ve 12.25 do stanice Chyšě. Kvůli oslavám budou posíleny Regionovy a RegioSharky i místní autobusy. V rámci doprovodného programu nebude chybět císař pán, dechový orchestr, historické drezíny, četnická stanice a vystoupení hasičů. Místní zámek i pivovar bude otevřen zdarma. Na akci se podílí i Výzkumný Ústav Železniční a spolek Klub M 131.1 Sokolov. Parní vlaky tento den uvidíte také na trati Krásný Jez – Horní Slavkov-Kounice a na trati Protivice do Bochova.

Motorové vlaky oslaví 100 let tratě do Hlučína

Opavský železniční klub pořádá v sobotu 21. září jízdy zvláštních historických vlaků v trase Krnov/Ostrava – Opava – Hlučín – Kravaře ve Slezsku a zpět. V čele vlaků pojedou motorové vozy M 131.1443 a M 131.1454, které byly vyrobené v roce 1955. Na akci, která má být oslavou 100 let železnice na trati Kravaře ve Slezsku – Hlučín, se organizačně podílejí České dráhy, Slezské zemské dráhy, Sdružení obcí Hlučínska, město Kravaře, Dolní Beňšov, Hlučín a společnosti Olpas Moravia, ODIS a Karosa. Přesné jízdní řády najdete na webových stránkách www.ozk.goo.cz.

Vlaky jezdí už od časného rána – první spoj vyrazí dokonce už v 6.23! Součástí oslav je i doprovodný program v jednotlivých stanicích v podobě dechové hudby, ukázky současné i historické hasičské techniky, výstavy dobových exponátů s železniční tematikou, informačního autobusu ODIS a především jízdy historického autobusu Karosa ŠL11 v trase zrušené tratě do Petřkovic a nedostavěné tratě do polské stanice Chalupki. Cena jednosměrného jízdného činí 50 korun za osobu, děti od 6 do 15 let pojedou za 30 korun a děti do 6 let zcela zdarma. Přeprava dětských kočárků je omezena, naopak přeprava jízdních kol vyloučena. Prodej jízdních dokladů probíhá na místě přímo ve vlaku či autobuse. Doprovod bude na akci ustrojen v historických uniformách.

(hop, tr)



Takto vypadá hrubá stavba řídicího vozu.

FOTO AUTOR (5x)



Spodek vozu 2. třídy v této poloze (a čistotě) jen tak nespátříte.



Vůz po lakování do barev ČD čeká na kompletaci interiéru.



Do každého vozu se musí namontovat kabely různých velikostí a délek.

Jak se rodí český Railjet v rukách rakouských odborníků

První jednotky Siemens Viaggio Comfort vyjedou na spojích Českých drah až v příštím roce. Výroba sedmi objednaných Railjetů, jak se vozidlům říká podle obchodní značky ÖBB, již ale běží na plné obrátky. První jednotka v hrubé stavbě je již hotová a druhá je těsně před dokončením.

Do pravidelného „ostrého“ provozu Railjetů na českých kolejkách zbývá přibližně rok. Nechtěli jsme ale čekat tak dlouho, a proto jsme se rozjeli podívat na výrobu těchto jednotek, které se stanou novou výkladní skříní Českých drah. V závodě firmy Siemens ve vídeňské čtvrti Simmering se vyrábějí jak řídicí, tak vložené vozy, které dostávají i „najbrtovský“ nátěr.

Natočí si vůz podle potřeby

Každá výroba fakticky začíná tím, že se objedná materiál. Z jednotlivých profilů a ocelových plechů pak vznikají svařováním komponenty hrubé stavby. Jde například o spodek vozu nebo bočnice. Vůz posléze putuje z jedné haly do druhé podle přesně stanoveného technologického postupu. V další fázi se komponenty dostávají na svařovací otáčecí polohovadlo pro svařování spodu. Dělníci si zde mohou natočit vůz přesně podle potřeby. Německy se tato linka nazývá Schweissdrehvorrichtung. Hned v sousedství se nachází robotický automat na svařování bočnic řízený počítačem. „Oba tyto mechanismy usnadňují a zrychlují výrobu, zvyšují kvalitu výsledného produktu



Bez svařování se výroba řídicích i vložných vozů neobejde.

a pochopitelně snižují možnost chyby,“ potvrzuje Alexander Almer ze společnosti Siemens.

A co se děje dále? Jednotlivé komponenty hrubé stavby se umístí do speciálního přípravku, který slouží k sestavení. Poté se svaří jednotlivé části (spodek, bočnice, čela a střecha) dohromady. V tu chvíli je už kostra vozidla hotová a po svaření probíhá pečlivé měření. Musí se zkontrolovat rozměry celé hrubé stavby a také dochází k rovnání bočnic. Když dá odpovědný technik povel, speciální ma-

sivní přesuvna na gumových kolech převez svařený vůz do lakovny. „Přesuvna má klasické pneumatiky, umožňuje pohyb do všech směrů, zjednodušuje manipulaci s vozy mezi našimi jednotlivými halami,“ říká Almer.

Na barvy dohlíží počítač

Lakovna ve vídeňském Simmeringu je na první pohled sofistikované pracoviště. Vše včetně dávkování přesného odstínu barvy řídí počítač. „Musíme kontrolovat předepsaný lesk, tloušťku lakované vrstvy a také odstín laku s lakovacím vzorkem. Například u českých Railjetů musíme dávat velmi dobrý pozor na přesně předepsané pruhy podle korporátního nátěru Českých drah,“ doplňuje Ladislav Pracht z českého zastoupení firmy Siemens.

Jednou z velmi náročných činností před zahájením konečné montáže je lepení oken do jednotlivých vozů, kde záleží na každém milimetru. Poté se již výrobek dostává do tzv. velké haly, kde se montují nejen Railjety, ale i tramvaje, metro nebo osobní železniční vozy. „V současné chvíli tu vyrábíme lůžkové vozy pro ruské státní železnice RŽD, vo-

zy metra pro Mnichov, Varšavu a Oslo, ale také nízkopodlažní tramvaje ULF pro Vídeň či tramvaje Avenio pro Den Haag a Mnichov a patrové příměstské jednotky pro SBB a řadu dalších výrobků. Ve velké hale se montují komponenty do spodu vozu a probíhá zde příprava kabeláže a trubkování,“ doplňuje Almer.

Ve voze jsou kilometry kabelů

Předposlední fází výroby vlaků Railjet je montáž kabelů. Na každý vůz se potřebují kilometry různých kabelů a kabelů, což vyžaduje precizní práci podle výkresové dokumentace. V této fázi se také vozy vybaví speciálním těsněním v bočnicích a střeše, které pomáhá udržovat v tlakotěsných vozech příjemnou pohodu v létě i zimě. Dále přichází na řadu montáž hlavních komponentů do spodu vozu, jako je například centrální zdroj energie nebo klimatizace, v prostoru pro cestující se montuje vnitřní obložení, sedadla a rozvaděče.

Po dokončení montáže je vůz zavázán na podvozky – ty jsou vyráběny ve výrobním závodě Siemens v Grazu, které je celosvětovým kompetenčním centrem společnosti Siemens pro podvozky do kolejových vozidel. Vůz nakonec odchází na zkušebnu k provedení zkoušek, kde obdrží „rodný list“ v podobě technického pasportu. A pak už má volno pro cestu k zákazníkovi.

MARTIN HARÁK



Další fotografie najdete na stránkách zeleznicar.cz.

V Nymburce opravili motorový klenot ze šedesátých let

V historickém depu v Lužné u Rakovníka mají další čerstvě opravený klenot. Je jím přípojný vůz s poštovním oddílem řady BFalm, který získal nový lak v Nymburce ve společnosti DPOV. Běžově-červený vůz doplní soupravu, kterou tvoří M 240.0100 a běžný vůz 2. třídy řady Balm. Čtyřnápravové vozy skupiny Balm si cestující oblíbili díky poměrně klidnému chodu.

Ve srovnání s tehdejšími standardem – tedy dřevěnými sedačkami vozů Rybák nebo motoráčků typu Hurvínek – znamenaly velký přínos v kultuře cestování na vedlejších tratích. A nejen tam, v zásadě to platilo pro všechny relace, kde byly nasazeny. Jsou díky konstrukci poměrně lehké, na druhou stranu jejich handicapem bývá poměrně značné narušení korozi samonosné skříně. Typů s poštovním oddílem, kterých bylo potřeba tam, kde fungovala vlaková pošta, existovalo nejméně.

Na opravě začali pracovat v březnu, skončili v červnu

Vůz BFalm pochází z Vagonky Studénky z roku 1961. Postupně nesl označení BFalm (do roku 1982), BixPost (do 1989), BDix (do roku 2000), číselné 022 a nakonec BDtx (od 2001). Současné UIC-číslo vozu je 50 54 82-29 001-0. Opravu laku i skříně zahájili Nymburští převzetím



V NOVÉM LAKU. Přípojný vůz s poštovním oddílem BFalm si cestující v 60. letech oblíbili.

vozu letos 18. března a dokončili v červnu. Na voze bylo při vstupní přejímce konstatováno množství drobných závad a také chybějících dílů, zejména v interiéru. Mimo jiné byla místy propadlá podlaha, vůz měl poškozené sedáky a opěrky či chybějící nebo poškrábané okenní tabulky. Zmizet musela nevzhledná grafiti a u historického vo-



zidla by byl na závadu i nesoulad odstínů barev na příčkách v interiérech.

Důstojný zástupce československého designu

V rámci prací, které se naplno rozběhly v květnu, byly zrušeny UIC zásuvky, naopak provozovatel dodal některé chybějící díly, například rámeček pozičních



FOTO DPOV, PSO NYMBURK (3x)

světél včetně červeného filtru, popelníky (v době uvádění vozů do provozu mohly jezdit i jako kuřácké), klíčky k otevírání větrání, zrcadla a jiné komponenty buňky WC. Po provedení laku a náležitém zaschnutí následovalo dosazení popisů podle historické předlohy. Se vzory dobových nápisů pomohl Ivo Mahel. Vedle nich se na skříní musely ukrýt i ty nové nařizované současnými předpisy. Nechybí ani specialita: obálka u poštovní schránky na skříní coby symbol vlakové pošty.

Vzhledově jednotná souprava M 240.0, Balm a BFalm bude v kolekci muzejních vozidel Českých drah dobře symbolizovat progresivní design československých vozidel prosazovaný od konce padesátých let dvacátého století. Ten je typický svými oblémy tvary a reprezentovaný zejména autobusem RTO, který je laické veřejnosti možná ještě známější.

MARTIN NAVRÁTIL

Dispečerský mozek řídí z České Třebové celou republiku

Dispečeri ČD Cargo musí pracovat v nepřetržitém režimu ve dvanáctihodinových směnách. Jejich úkolem je zejména plánování nákladní dopravy prostřednictvím sestavy směnového plánu. Musí umět hospodárně „dirigovat“ lokomotivy a všechny strojevedoucí a také průběžně sledovat a vyhodnocovat jízdy vlaků. „Dispečer navíc musí minimalizovat dopady vzniklé mimořádnostmi nebo výlukami na tratích,“ doplňuje vedoucí skupiny provozního řízení Česká Třebová Evžen Gryc.

Republiku mají rozdělenou na západ a východ

Skupina provozního řízení v České Třebové řídí nákladní dopravu v celé republice. Jde o propracovaný způsob řízení všech vlaků z jednoho místa. Ústřední dispečer má pod sebou dva hlavní kontrolní dispečery, kteří mají republiku rozdělenou na východní a západní část. „Toto členění se ukázalo jako účelné. Navíc se nám daří zvládat úkoly ve svěřených obvodech s minimálním počtem zaměstnanců. Hlavní kontrolní dispečer odpovídá za východní obvod k tomu komunikuje s polskými partnerskými dopravci,“ vysvětluje Evžen Gryc.

Hlavní dispečeri-plánovači, kterých je na každé směně po devíti, jsou další kostkou v pomyslné pyramidě řízení provozu. Osm jich slouží ve vymezených obvodech Ústí nad Labem, Česká Třebová, Nymburk, Praha, České Budějovice, Brno, Ostrava a Třinec a devátý pracuje na děčínském Dispostelle. Německé pojmenování vzniklo podle společného pracoviště s německým dispečerem společnosti DB Schenker. Sídlo je v Děčíně díky německo-české dohodě o společném pracovišti na českém území. Hlavní dispečer-plánovač Dispostelle plánuje a organizuje výměny vlaků nejen mezi ČD Cargo a DB Schenker, ale i ostatními dopravci působícími na německé železniční síti DB Netz, kteří jezdí přes všechny společné přechodové stanice. Přechodová stanice Děčín je ze všech hraničních přechodů mezi Českem a zahraničím nejzatíženější.

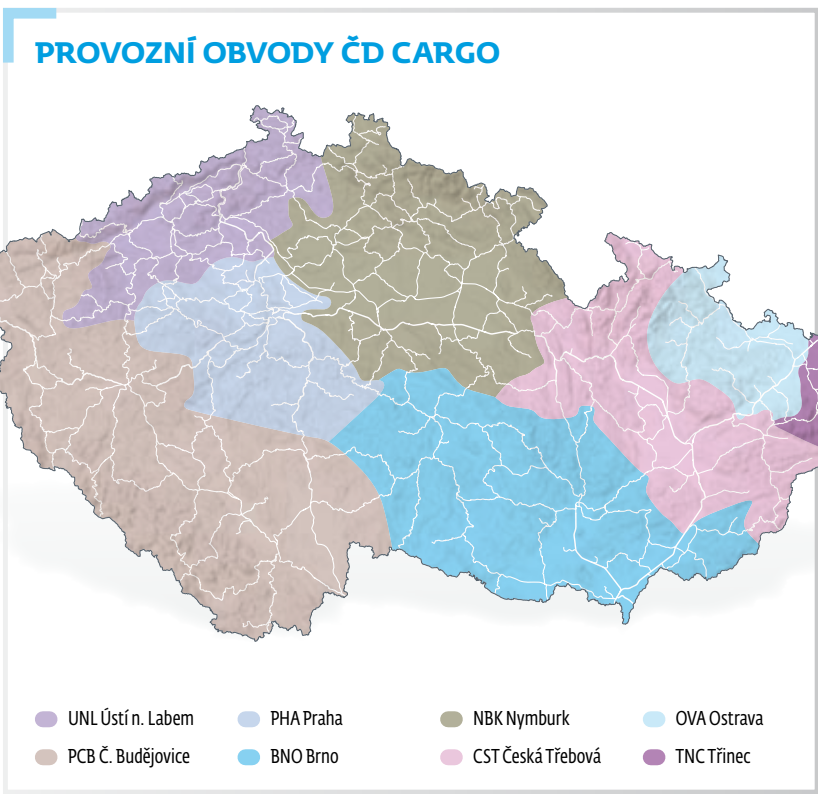
Velikost obvodů se nastavuje podle náročnosti přeprav

Při pohledu na dispečerskou mapu zaujme malý obvod Třinec oproti obrovskému obvodu na druhé straně republiky, který pokrývá takřka celý jih a západ Čech. Naskýtá se otázka, zda to má nějaký zvláštní smysl. „Obvody hlavních dispečerů-plánovačů jsou rozdělené podle provozní náročnosti. Nejmenší Třinec je mimořádně exponovaný, protože právě tam se kumuluje silná nakládk a vykládka. Obvod zahrnuje část ostravsko-karvinského revíru, ale i železářny v Ostravě-Bartovicích a Třinci, vlečku automobilky Hyundai nebo kontejnerový terminál Metrans v Havířově. Naopak největší rozlohu má obvod České Budějovice z důvodu nejmenší hustoty železniční sítě a nízké intenzity nákladní železniční dopravy,“ vysvětluje Slavoj Halbrštát z Řízení provozu Česká Třebová. Doplňuje, že nejsilnější zátěžové proudy, které dispečeri sledují, směřují z/do uhelných pánví, ale i terminálů kontejnerových překladišť nebo oblastí s výrobou automobilů. „Konkrétně se jedná o oblast Severočeské uhlé pánve a Ostravska, u kontejnerů

Řízení jízdy nákladních vlaků ČD Cargo z jednoho centrálního místa je mnohem operativnější. Vznikla tak těsná vazba mezi dispečery jednotlivých obvodů. Centralizované pracoviště umožňuje jejich snazší a rychlejší komunikaci a navíc jsou přímo napojeni na zaměstnance podpůrných skupin, kteří jim zajišťují potřebný servis. Klíčové místo pro řízení provozu ČD Cargo se nachází v České Třebové nedaleko nádraží.



FOTO AUTOR



to jsou Praha-Uhřetěves, Česká Třebová, Lípa nad Dřevnicí a Havířov, automobily se vozí z Mladé Boleslavi, Solnice, Dobré u Frýdku-Místku a Kolína,“ upřesňuje Halbrštát.

Rozhodnutí přijímaná ve vteřinách

A jak mohou dispečeri zkrátit vzniklá zpoždění? Ředitel Řízení provozu Česká Třebová Bohumil Kratochvíl vysvětluje: „Naši lidé mohou vyjednat krácení dob pobytů ve stanicích a v některých případech operativně předisponovat lokomotivy. Důležitou roli však sehrávají naši dispečeri při vytváření podmínek ke včasné jízdě nákladních vlaků, což je základní požadavek našich zákazníků. Zvýšený zájem je především na včasnosti jízdy mezinárodních nákladních expresů v kategorii Nex,“ říká ředitel Kratochvíl.

Nový systém dispečerského řízení



Dispečeri ČD Cargo v současnosti organizují, zabezpečují a sledují jízdu v průměru 1 100 vlaků denně. K dispozici mají nový informační systém DISC OR, který nahradil starší systém ISOŘ RVD, jenž byl ve vlastnictví SŽDC. Nový systém DISC OR, který je již plně ve vlastnictví ČD Cargo, do plné funkčnosti ještě stále nabíhá, ale již nyní poskytuje spolehlivé informace nezbytné k řízení provozu nákladní dopravy. Pracuje na základě přímého propojení systémů DISC OR – EMAN – APS – PRIS a propojení na systémy manažera infrastruktury ISOŘ RVD, KADR a DOMIN. Umožňuje prodloužení doby směnového plánování vlaků, což přináší možnost kvalitní reakce na požadavky zákazníků v rámci produktových přeprav.

Práce dispečera je velmi stresující a zátěžovou činností, kterou nemůže vykonávat každý zaměstnanec. Pro její výkon nestačí jen předepsané vzdělání, ale i zdravotní a psychologická způsobilost. Bohumil Kratochvíl ještě doplňuje: „Navíc požadujeme několik odsloužených let ve funkci výpravičného nebo dozorčího provozu u ČD Cargo. S případnými zájemci o toto zaměstnání dlouhodobě spolupracujeme, profesně je sledujeme při činnosti a hodnotíme formou řady výběrových pohovorů. Na dispečinku pak už tento zaměstnanec zůstává sám se sebou, a musí se proto umět rozhodnout třeba v několika vteřinách.“

MARTIN HARÁK

KRÁTCE Z ČD CARGO

Změny v dozorčí radě a představenstvu

Dne 31. července bylo ukončeno Petru Žaludovi členství v představenstvu, kde vykonával funkci předsedy. Následně 1. srpna odstoupil z funkce člena představenstva Zbyšek Waclawik a současně se stal členem představenstva Pavel Lamacz. Představenstvo bylo 21. srpna doplněno ze tří na pět členů. Nově v něm zasedají Zdeněk Meidl, Oldřich Mazánek a Václav Andryšek – členem představenstva zůstal Petr May. Dne 26. srpna byl předsedou představenstva jmenován Oldřich Mazánek.

Dozorčí radu ČD Cargo 21. srpna opustili Zdeněk Prosek a Milan Špaček. Novými členy se stali Dalibor Zelený, Zdeněk Žemlička, Dušan Svoboda. Jako zástupci volení zaměstnanci zůstali v dozorčí radě Radek Nekola a Jindřich Nohal. Ještě doplňujeme, že správní rada a výbor pro audit pracují v nezměněném složení.

Podpora Memoriálu Strýčka Jedličky

O posledním prázdninovém víkendu se uskutečnil jubilejní, již 15. ročník charitativního Memoriálu Strýčka Jedličky ve Sport Parku v pražské Stromovce. Jedním z hlavních partnerů memoriálu byla společnost ČD Cargo. K tradičnímu tenisovému turnaji neodlučně patří vzpomínka na legendárního baviče Strýčka Jedličku. Součástí prestižní sportovní společenské akce jsou setkání předních umělců, podnikatelů a dalších známých tváří veřejného života. Letošní ročník byl navíc nově obohacen o turnaj tenisových nadějí, který probíhal již od pátku 30. srpna. Během dne bylo možno využít bezplatné služeb fyzioterapeuta. Akce vyvrcholila společenským večerem s kulturním programem. Výtěžek z akce putoval na podporu Nadace Jedličkova ústavu.

Odklony v Pošumaví a na Ostravsku

Na trati Klatovy – Horažďovice předměstí je až na výjimky nákladní doprava provozována jen v úseku Malonice – Horažďovice předměstí. Přesto zůstává celá trať pro nákladní dopravu nadále významná, protože tvoří jednu z možných odklonových tras v době konání nepřetržitých výluk nebo v případě mimořádné události na trati Plzeň – Horažďovice předměstí. V letošním roce byly zaváděny odklonové průběžné nákladní vlaky na trati Klatovy – Horažďovice předměstí v době konání nepřetržitých výluk tratěového úseku Plzeň-Koterov – Nepomuk ve dnech 15.–19. července a 22.–25. července. Z důvodu konání nepřetržitých výluk v úseku Studénka – Sedlnice a souběžně v některých dnech i v úseku Sedlnice – Příbor musely být nákladní vlaky se zátěží ze stanice Štramberská a Kopřivnice vedeny v termínu 3. až 12. srpna odklonem přes Veřovice do Valašského Meziříčí po tratích, kde dnes pravidelně nákladní vlaky nejezdí. Stejnou odklonovou trasou byla směřována zátěž i v opačném směru. Vlaky Štramberská – Ostrava-Bartovice jezdily odklonem přes Veřovice a Frýdek-Místek přímo do Ostravy. (car)

Vlak MORAVIA se třikrát týdně vydává do Polska

V rámci rozšiřování produktového portfolia nabízí akciová společnost ČD Cargo zákazníkům přepravu v tzv. liniovém vlaku MORAVIA. Od jeho zkušebního zavedení v říjnu loňského roku již uplynula dostatečně dlouhá doba umožňující zhodnotit úspěšnost tohoto projektu. Nejprve si ho ale podrobněji představme.

Z Bohumína do Sławięcice

Takzvaný liniový vlak MORAVIA je určen pro přepravu jednotlivých vozových zásilek, resp. skupin vozů mezi Českou republikou a Polskem, resp. oblastí Slezska. Provozovaný je ve spolupráci dopravců ČD Cargo a DB Schenker Rail Polska. Představuje tak alternativu pro přepravu realizované s dopravcem PKP Cargo, jehož cenové a technologické podmínky nejsou mnohdy našimi zákazníky akceptovatelné. V České republice je možný podej a dodej z/do všech tarifních



bodů s výpravním oprávněním. Kromě vývozních a dovozních zásilek mohou být tímto spojem přepravovány rovněž tranzitní zásilky. Podmínkou je, aby zboží bylo naloženo do vozů společnosti ČD Cargo, DB Schenker Rail nebo do vozů soukromých. Případné zařazení vozů

jiných držitelů je možné po projednání s produktovým manažerem.

Z Bohumína-Vrbice se vlak vydává na svoji cestu třikrát týdně – vždy v úterý, ve čtvrtek a v neděli. Jeho cílovou stanicí jsou polské Sławięcice. Zde je zajištěna návaznost na další spoje obsluhující vy-



Vlak MORAVIA přijíždí 22. srpna do Bohumína-Vrbice.

FOTO PETR ŠTEFEK

brané stanice a vlečky (viz mapa). Pro každou z nich je stanovený jízdní řád, takže zákazník má přesné informace o dojezdu „svých“ vozů. Ze Sławięcice zpět do ČR odjíždí vlak MORAVIA také třikrát týdně – v úterý, ve čtvrtek a v sobotu. Vlak je vedený lokomotivami dopravce

DB Schenker Rail Polska, mimo jiné i Tamarami TEM2.

Za první pololetí 1 406 vozů

Projekt je určen pro všechny druhy zboží s výjimkou kontejnerů a zásilek automotiv. Nejvíce využíván je však zákazník z oblasti chemického, hutnického a ocelářského průmyslu. Za prvé pololetí 2013 bylo vlakem MORAVIA přepraveno 760 vozů ve směru do Polska, v opačném směru to bylo 646 vozů. V obou směrech převažují vývozní a dovozní zásilky z/do ČR. Ve směru do Polska jsou však zajímavé i přepravní proudy ze Slovenska (14 procent zásilek) a Maďarska (13 procent zásilek). Z měsíční průběžné statistiky je zřejmý zvyšující se zájem zákazníků o tento projekt.

MICHAL ROH

Dostupné pouze v tištěné podobě

6

TÉMA

AIRail: moderní doprava

V mezinárodním měřítku obvykle považujeme letadlo za vlak za přímé konkurenty. Navzdory to ale musí být pravda. Při vhodném propojení služeb lze vytvořit synergetický efekt, který pomůže jak dopravcům, tak cestujícím. Příklady v tomto směru jsou v Německu. Ale i v Česku se dlouhá léta hovoří o propojení pražského a ostravského letiště po kolejích, což by umožnilo vytvořit nové formy spolupráce a obchodních produktů.



železnice – vzduch

Představte si, jak dojetí z Prahy do Berlína, které trvá asi 10 hodin, můžete zkrátit na 6 hodin. To je cíl projektu AI Rail, který spojuje vlaky a letadla. V rámci projektu se budou využívat vlaky TGV, které jsou schopny jet rychlostí až 320 km/h. Vlaky budou jezdit z Prahy do Berlína přes Vídeň a Stuttgart. To by umožnilo cestujícím ušetřit čas a peníze.

Letadla, která plavou ve vlaku
V rámci projektu AI Rail se budou využívat vlaky TGV, které jsou schopny jet rychlostí až 320 km/h. Vlaky budou jezdit z Prahy do Berlína přes Vídeň a Stuttgart. To by umožnilo cestujícím ušetřit čas a peníze.

TGV místo letadla Air France
V rámci projektu AI Rail se budou využívat vlaky TGV, které jsou schopny jet rychlostí až 320 km/h. Vlaky budou jezdit z Prahy do Berlína přes Vídeň a Stuttgart. To by umožnilo cestujícím ušetřit čas a peníze.

AI Rail: moderní doprava
V rámci projektu AI Rail se budou využívat vlaky TGV, které jsou schopny jet rychlostí až 320 km/h. Vlaky budou jezdit z Prahy do Berlína přes Vídeň a Stuttgart. To by umožnilo cestujícím ušetřit čas a peníze.

V ideálním případě vedou letadla až na letiště
V rámci projektu AI Rail se budou využívat vlaky TGV, které jsou schopny jet rychlostí až 320 km/h. Vlaky budou jezdit z Prahy do Berlína přes Vídeň a Stuttgart. To by umožnilo cestujícím ušetřit čas a peníze.



VÝHODNÁ SPOLUPRÁCE Společnost AI Rail představuje novou formu spolupráce mezi vlaky a letadly.

Představa českých drah
V rámci projektu AI Rail se budou využívat vlaky TGV, které jsou schopny jet rychlostí až 320 km/h. Vlaky budou jezdit z Prahy do Berlína přes Vídeň a Stuttgart. To by umožnilo cestujícím ušetřit čas a peníze.

Společnost AI Rail
V rámci projektu AI Rail se budou využívat vlaky TGV, které jsou schopny jet rychlostí až 320 km/h. Vlaky budou jezdit z Prahy do Berlína přes Vídeň a Stuttgart. To by umožnilo cestujícím ušetřit čas a peníze.

AI Rail: moderní doprava
V rámci projektu AI Rail se budou využívat vlaky TGV, které jsou schopny jet rychlostí až 320 km/h. Vlaky budou jezdit z Prahy do Berlína přes Vídeň a Stuttgart. To by umožnilo cestujícím ušetřit čas a peníze.



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

TÉMA

7

VÝHODNÉ ÚMLUVY Poskytnuté v rámci projektu AI Rail. Vlaky budou jezdit z Prahy do Berlína přes Vídeň a Stuttgart. To by umožnilo cestujícím ušetřit čas a peníze.

Lety ve výši nula

V rámci projektu AI Rail se budou využívat vlaky TGV, které jsou schopny jet rychlostí až 320 km/h. Vlaky budou jezdit z Prahy do Berlína přes Vídeň a Stuttgart. To by umožnilo cestujícím ušetřit čas a peníze.

AI Rail: moderní doprava

V rámci projektu AI Rail se budou využívat vlaky TGV, které jsou schopny jet rychlostí až 320 km/h. Vlaky budou jezdit z Prahy do Berlína přes Vídeň a Stuttgart. To by umožnilo cestujícím ušetřit čas a peníze.

Ostrava předlhá

V rámci projektu AI Rail se budou využívat vlaky TGV, které jsou schopny jet rychlostí až 320 km/h. Vlaky budou jezdit z Prahy do Berlína přes Vídeň a Stuttgart. To by umožnilo cestujícím ušetřit čas a peníze.

AI Rail: moderní doprava
V rámci projektu AI Rail se budou využívat vlaky TGV, které jsou schopny jet rychlostí až 320 km/h. Vlaky budou jezdit z Prahy do Berlína přes Vídeň a Stuttgart. To by umožnilo cestujícím ušetřit čas a peníze.

MIMOŘÁDNOSTI

Hluboká nad Vltavou

3. srpna
V podvečerních hodinách ve stanici Hluboká nad Vltavou za jízdy nákladního vlaku Pn 58790 vykolejil nákladní vůz řady Falls na výhybce číslo 2. Škoda byla předběžně vyčíslena na 145 tisíc korun.

Zadní Třebaň

4. srpna
Odpoledne ve stanici Zadní Třebaň najel CityElefant 471/971.029 osobního vlaku 8851 na spadlý strom v km 26,8. Škoda byla předběžně vyčíslena na částku 2,2 milio-nu korun.

Lomnice nad Lužnicí

6. srpna
Nad ránem mezi žst. Lomnice nad Lužnicí a Veselí nad Lužnicí najela Regionova 814/914.027 osobního vlaku 8700 na spadlý strom v km 49,226. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 200 ti-síc korun.

Stráž nad Ohří

6. srpna
Ve večerních hodinách ve stanici Stráž nad Ohří najela elektrická lo-komotiva 363.115-7 rychlíku 616 do sesuté zeminy po prudkém dešti. Škoda byla předběžně vyčíslena na 130 tisíc korun.

Rakovník – Jesenice

7. srpna
Dopoledne mezi stanicemi Rakov-ník a Jesenice se na přejezdu v km 7,963 střetl osobní vlak 16725, kte-rým byl motorový vůz 810.459-8, s osobním automobilem Hyundai i20. Přejezd je zabezpečen výstraž-nými kříži. Škoda byla předběžně vyčíslena na 115 tisíc korun.

Čisovice – Měchenice

8. srpna
V odpoledních hodinách mezi stani-cemi Čisovice a Měchenice najela Regionova 814.211/212 osobního vlaku 19014 na spadlý strom v km 26,352. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 160 ti-síc korun.

Domažlice

11. srpna
Nad ránem ve stanici Domažlice se na přejezdu v km 6,240 střetl osob-ní vlak 27531, kterým byl motoro-vý vůz 810.418-4, s osobním auto-mobilem Audi A4. Při střetnutí byl v automobilu lehce zraněn spolu-jezdec. Přejezd je zabezpečen svě-telným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 120 tisíc korun.

Stará Paka

11. srpna
Nad ránem ve stanici Stará Paka vy-kolejil při posunu motorový vůz 810.564-5 na výhybce číslo 16. Ško-da byla předběžně vyčíslena na 400 tisíc korun.

Liběšice

14. srpna
Nad ránem ve stanici Liběšice vyko-lejila za vjezdu služebního vlaku 169967 tři drážní vozidla (nářadový vůz a celý jeřáb EDK 750/298) na vý-hybce číslo 2. Škoda byla předběžně vyčíslena na 350 tisíc korun.

Kladno – Unhošť

15. srpna
V dopoledních hodinách mezi stani-cemi Kladno a Unhošť se na přejez-du v km 26,705 střetl osobní auto-mobil Ford Mondeo se spěšným vlakem 26,705, kterým byla trojice Regionov. Při střetnutí byla těžce zraněna řidička automobilu. Pře-jezd je zabezpečen světelným za-bezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 215 tisíc korun.

Polepy – Litoměřice

17. srpna
Dopoledne mezi stanicemi Polepy a Litoměřice dolní nádraží se na přejezdu v km 404,043 střetl osobní automobil Volvo V70 s osobním vla-kem 6406, v jehož čele byl řidičí vůz 80-30.031-6. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zaříze-ním bez závor. Škoda byla předběž-ně vyčíslena na 55 tisíc korun.

(MirKo)



VESELÍ NAD LUŽNICÍ. Výstavba čtvrtého koridoru nyní patří mezi nejvýznamnější investice SŽDC. Část tratě konečně získává druhou kolej.

FOTO AUTOR

Čtvrtý koridor přibírá u Tábora další kilometry

Pokud v těchto týdnech pojedete po hlavní železniční trati na Tábořsku, můžete vidět stavbu 4. koridoru v přímém přenosu. Stavební firmy na konci června zahájily práce v úsecích Tábor – Sudoměřice u Tábora a Horusice – Veselí nad Lužnicí. Vidina kompletního koridoru včetně kratších jízdních dob se opět o něco více zhmotnila. Podle posledních slibů by měl být hotov v roce 2016, ale již nyní je jasné, že se to zřejmě nepodaří.

Po dokončení celého čtvrtého koridoru by měla trvat například cesta z Prahy do Tábora vlaku Českých drah pouhých 63 minut.

s výstupem k výpravní budově i do prostoru přednádraží. Osobám s omezenou schopností pohybu budou k dispozici samoobslužné výtahy. K nepoznání se také změní zastávka Veselí nad Lužnicí. Po zrušení dnešního úrovněového přejezdu zde vzniknou vnější nástupiště s přístřešky. Přístup na ně zajistí nový podchod se schodišti a rampami.

Novou, výkonnější a ekologickým požadavkům vyhovující technologii obdrží napájecí stanice Veselí nad Lužnicí. Zhotovitelem stavby se na základě veřejné soutěže stala společnost EUROVIA CS, předpokládaný termín ukončení je leden 2016. Vysoutěžená cena činí 1,28 miliardy korun (bez DPH). I zde je projekt navržen ke spolufinancování z Fondu soudržnosti v rámci Operačního programu Doprava.

Samozřejmostí u obou staveb bude dosazení nového informačního systému pro cestující. O bezpečnost se postará moderní zabezpečovací zařízení. Po dokončení celého čtvrtého koridoru by měla trvat například cesta z Prahy do Tábora vlaku Českých drah pouhých 63 minut (dnes 85 minut). Až do Českých Budějovic se cestující z Prahy dostane za 92 minut, zatímco v současnosti na to je potřeba 160 minut.

MARTIN NAVRÁTIL



Další fotografie najdete na stránkách zeleznicar.cd.cz.



Navržená traťová rychlost pro klasické soupravy na tomto úseku je 90 až 160 km/h, pro soupravy s naklápečími skříněmi 115 až 160 km/h. Zhotovitelem stavby se na základě veřejné obchodní

soutěže stala společnost OHL ŽS, předpokládaný termín ukončení stavebního díla je 15. dubna 2016. Vysoutěžená cena činí 1,44 miliardy korun (bez DPH). Stavba je navržena ke spolufinancování Evropskou unií z Fondu soudržnosti v rámci Operačního programu Doprava, a to až do 75,54 procenta způsobilých výdajů.

Horusice – Veselí nad Lužnicí

Na konci června byla slavnostně zahájena i modernizace pětikilometrového úseku z Veselí nad Lužnicí směrem k Českým Budějovicím. I tady přibude druhá kolej, která umožní rychlost až 160 km/h s tím, že se prověřuje možnost rychlosti vyšší. Součástí díla je přestavba uzlové stanice Veselí nad Lužnicí – z tohoto důvodu po dobu prací ČD Cargo přesunulo vlakotvorné práce do Tábora. Z Veselí povede dráha po novém tělese o výhodnějších směrových poměrech, záplavovým územím až na pětimetrovém náspu a se třemi mosty přes slepé rameno, Lužnici a Nežárku.

Vlastní stanice Veselí nad Lužnicí bude doplněna o dvě nová zastřešená ostrovní nástupiště, přičemž další vnější nástupiště vznikne u výpravní budovy. Přístup cestujících zajistí standardní podchod

RSM Brno: Kamery ve službách policie

Díky investiční činnosti Českých drah v předešlých letech byly instalovány v mnoha stanicích kamerové systémy dohlížející nad bezpečností v prostorách pro veřejnost. S podporou místních samospráv se daří zapojovat tyto kamerové systémy i do systému obecního, čímž dochází k maximalizaci využití údajů z kamer a zajištění včasnosti případného zásahu. Obecní samospráva tak dává najevo zaprvé zájem o zajištění bezpečnosti na svém území, zadruhé i o rozvoj železniční dopravy.

Veřejné prostory vidí dispečer

Kamerový systém ČD může být zapojen do systému města, kde údaje z kamer jsou přenášeny na dispečink městské nebo i státní policie. Tak je tomu například nově v Telči, kdy již při investiční výstavbě v letech 2009/2010 došlo k vybudování kamerového systému tak, aby jej bylo možné výhledově bez problémů



Kamery v prostorách pro cestující přispívají k větší bezpečnosti. FOTO AUTOR

napojit do systému provozovaného městem. V obdobném duchu proběhla jednání v Břeclavi, kde je však kamerový systém ČD, budovaný v letech 2004 v rámci výstavby ČD Centra, vzhledem k dnešním poměrům již zastaralý, a není tudíž kompatibilní s moderním systémem města i novým systémem vybudovaným

Správou železniční dopravní cesty v rámci přestavby uzlu Břeclav (ten bude napojen na dispečink městské policie).

České dráhy plánují v rámci další etapy rekonstrukce úpravu technických parametrů svého kamerového systému tak, aby byl kompatibilní a propojitelný se systémy města a Správy železniční dopravní cesty. Další možností spolupráce je model, kdy město rozšíří přímo svůj kamerový systém do prostor nádraží. Tak se stalo například v Havlíčkově Brodě, kde je v hale umístěna kamera města snímající prostor haly a vstupu do podchodu s přímým přenosem na dispečerské pracoviště městské policie, která v případě problémů sama vyrazí na místo. Tento model úspěšně funguje také již přes dva roky ve stanici Chotěboř. Zde se město podílelo na rekonstrukci nádražní budovy a následně nainstalovalo svůj kamerový systém ve stanici v prostorách pro cestující. Takového propojení kame-

rových systémů je neúčinnější a má pozitivní dopad na bezpečnost. Také počet vandalských činů je v těchto lokalitách minimalizován.

Kéž by kamery nebyly potřeba

Díky kladným zkušenostem z provozu se snažíme o jednání i v dalších lokalitách, kde je již kamerový systém vybudován, a o jeho propojení přímo na dispečink policie. V případě plánovaných investičních akcí jsou již takovoto jednání vedena v předstihu – s úspěchem například v Kuřimi. Doufejme, že časem i naše společnost dospěje do stavu, kdy vandalské činy na veřejné přístupném majetku odezní a podobné kamerové systémy ani nebudou zapotřebí. Náklady na opravy poničených vestibulů, čekáren a WC jsou totiž nemalé a každý rok zatěžují náš rozpočet. Tyto finanční prostředky by se přitom daly využít v jiných oblastech.

TOMÁŠ NEUGEBAUER

Tepající srdce Švýcarska: nádraží v Curychu stále expanduje

Až 3 tisíce vlaků a 400 tisíc lidí denně, 100 kilometrů kolejí – to jsou základní charakteristiky největší železniční stanice Švýcarska. Nádraží Zürich Hauptbahnhof, tedy Curych hlavní nádraží, patří dokonce mezi největší stanice světa. Jenže stačí malá závada a problémy pozná skoro celá švýcarská síť. Stanice vzhledem k pokračující expanzi připomíná také staveniště.

Největší stanice ve Švýcarsku slouží cestujícím od roku 1847. Vznikla na okraji starého města v blízkosti řeky Limmat. Současná nádražní budova pochází z roku 1871 a vybudoval ji v neorenesančním stylu architekt Jakob Friedrich Waner. Proti nově vybudované Bahnhofstrasse, tedy Nádražní ulici, umístil vchod v podobě triumfálního oblouku. Před ním stojí socha Alfreda Eschera, politika a průkopníka železnice, který mimo jiné inicioval stavbu slavné Gotthardské dráhy.

Obrovský prostor se využívá i pro koncerty a diskotéky

Do monumentální haly původně mířilo šest kolejí. Jak rostly nároky na drážní provoz a jeho intenzita, přibývaly v jejích blízkosti další a další koleje, ale až v roce 1933 byla vybudována v prostoru před vjezdem do původní budovy současná hala o sedmi obloucích a šestnácti nástupních hranách. Dnes se jedná o hlavní část hlavového nádraží s nástupišti, resp. kolejemi, označenými 3 až 18. Původní dvorana pak přestala sloužit svému účelu a mnozí dnešní návštěvníci mohou mít pocit, že je tento prostor prázdňný a nevyužitý.

V současnosti jsou v historické dvorane a v budově, která ji obklopuje, umístěny služby a pořádají se zde různé akce. Rozlehlý prostor dvorany bývá využíván pro pořádání koncertů, operních a divadelních představení, diskoték, výstav a pravidelně, téměř každé úterý, se zde konají velké farmářské trhy. V okolních budovách jsou pak umístěny pokladny, zákaznické centrum, restaurace, některé obchody a SBB Lounge (čekárna 1. třídy). Na curyšském hlavním nádraží se nachází asi 130 obchodů a přes 35 restaurací a stánek rychlého občerstvení. Nacházejí se především pod povrchem. Tam vznikla síť podchodů spojujících město, nástupiště a další nové součásti nádraží: dvoukolejnou (podzemní) stanici soukromé dráhy SZU (s kolejemi 1 a 2) a čtyřkolejné podzemní a průjezdné nádraží S-Bahnu se samostatnou číselnou řadou kolejí 41 až 44.

Vlaky potřebují více kolejí

V každou celou hodinu a každou třicátou minutu se na nádraží sjedou dálkové vlaky ze všech směrů a počkají 10 až 15 mi-

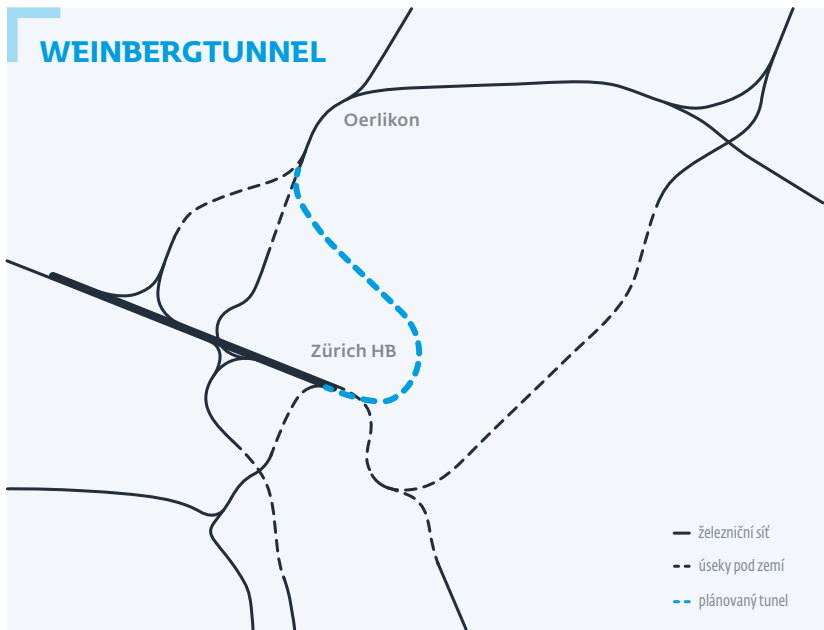


TRIUMFÁLNÍ VCHOD. Budova největšího nádraží ve Švýcarsku pochází z roku 1871. V neorenesančním stylu ji postavil architekt Jakob Friedrich Waner. Prostor před stanicí zdobí socha Alfreda Eschera, průkopníka železnice. FOTO AUTOR

nut. Tuto dobu mohou cestující využít na přesup. Nádraží dnes obsluhuje 13 mezistátních linek, 18 vnitrostátních linek a 15 linek S-Bahnu. Přestože se některé linky prolínají a doplňují, bude curyšské hlavní nádraží potřebovat další koleje. Proto před několika lety vzniklo provizorní kolejiště označené jako Sihlpost s kolejemi 51 až 54 a v současnosti se buduje druhé podzemní průjezdné kolejiště označované jako nádraží Löwenstrasse. Jeho nové koleje 31 až 34 mají sloužit od příštího roku S-Bahnu a od roku 2016 také dálkové dopravě. Na podzemní stanici bude navazovat 5 kilometrů dlouhý tunel Weinbergstunnel, který umožní přímou jízdu do stanice

Oerlikon a tedy na letiště Curych a do východního Švýcarska (Winterthur, St. Gallen, Romanshorn).

Vysoký počet vlaků ale nepotřebuje jen dostatečný počet kolejí ve stanicích. Důležitá je i kapacita na příjezdové a odjezdové trase. S tím souvisí množství podjezdů, tunelů a mostů v předpolí nástupištní haly. Všechny směry tak disponují čtyřmi kolejemi. To se týká směrů Thalwil (Rakousko, Chur, Luzern, Ticino, Itálie), Limmattal (Basilej, Bern) i Oerlikon (Stuttgart, Mnichov, St. Gallen, letiště). V posledním případě pak po dostavbě podzemní stanice a spojky přibudou další dvě koleje (místo čtyř jich bude sloužit šest).



Lokomotiva řady 380 už jezdí na Slovensko

→ Pokračování ze strany 1

Momentálně je do zkušebního provozu vybráno šest strojů řady 380. Konkrétně jde o vozidla 001, 003, 004, 006, 011 a 015 s předpokladem ukončení zkušebního provozu k letošnímu 31. říjnu.

Na regionální i nákladní vlaky

„Nyní je nasazena jedna lokomotiva na turnusový denní obrát vlaků 121/122 do Žiliny a zpět a od 11. září došlo k rozšíření provozu o další jeden stroj, které by měly navíc obsloužit expresy 128/129 Hradčany z Prahy do Žiliny a noční rychlíky 440/441 Excelsior. Zároveň vyjednáváme o nasazení lokomotiv řady 380 na regionální vlaky mezi Kúty, Bratislavou a Leopoldovem, aby se v rámci zkušebního provozu najížděly kilometry také na střídavém napájecím systému,“ říká Jiří Konečný. Navíc se 6. srpna zkušebně rozjela „fotbalová“ lokomotiva 380.011,



V ŽILINĚ. Od konce srpna už mohou České dráhy nasazovat lokomotivy řady 380 na slovenské tratě – i když zatím jen ve zkušebním provozu. FOTO AUTOR

Zürich HB v číslech

- 400 000 zákazníků každý den
- 40 procent cestujících SBB
- 70 % cestujících se odbaví samoobslužně (automaty, internet)
- 26 nástupištních hran
- 3 000 vlaků denně
- 100 km kolejí
- 791 výhybek
- 177 hlavních návštěv

Nádraží jako staveniště

Curych hlavní nádraží je tak doslova nepřetržitě jedním velkým staveništěm. Poslední úprava vjezdů a odjezdů, prodloužení několika kolejí na potřebnou délku 420 metrů a provizorní nádraží Sihlpost se realizovaly nákladem 670 milionů švýcarských franků (asi 13,7 miliardy korun) v letech 1998 až 2004. Už v roce 2006 odstartovala desetiletá výstavba podzemního nádraží Löwenstrasse a trať skrze Weinbergstunnel za dvě miliardy franků (asi 41 miliard korun).

Součástí tak velké stanice musí být také zázemí pro lokomotivy, vozy a jednotky. V předpolí hlavního nádraží se tak nachází hned několik odstavných kolejíšť a depo. Hlavní odstavné nádraží Herdern disponuje více než 20 kolejemi pro příměstské vlaky o délce 200 metrů a více než 10 kolejemi pro dálkové soupravy s délkou 400 metrů. V současnosti zde vrcholí další stavba. Jde o novou servisní halu pro 59 moderních jednotek SBB, které nyní dodává společnost Bombardier. Cena této stavby je 117 milionů franků (asi 2,4 miliardy korun).

PETR ŠTÁHLAVSKÝ

KRÁTCE

NĚMECKO

Modernizace všech vlaků ICE 2 skončila

Německé dráhy ukončily rozsáhlou modernizaci interiéru všech 44 vlaků ICE 2 za 100 milionů eur. Během pěti týdnů, kdy byla každá souprava odstavena, došlo ke kompletní výměně sedaček, koberec, doplnění stolků, elektrických zásuvek, monitorů a k dalším vylepšením. Technici instalovali nebo obnovili 16 900 sedaček, 22 200 m² koberec, 1 700 stolků, 2 000 monitorů a 135 km kabelů. Obnovou prošel také restaurační vůz a dětský oddíl. Rekonstrukce začala v roce 2011.

ŠVÝCARSKO

Testují nový minibar s výrobou kávy

Společnost Elvetino AG, stoprocentní dceřiná společnost švýcarského národního dopravce SBB, testuje mezi Curychem a Bernem nový vozík minibusu. Cílem má být nabídnout širší škálu kvalitního občerstvení přímo na místech cestujících. Součástí je i moderní stroj na výrobu kávy, který dokáže vyrobit také originální cappuccino nebo latte macchiato. Vylepšena byla také nabídka jídel na palubě vlaků. Společnost Elvetino AG zaměstnává 1 050 osob, obsluhuje 99 restauračních vozů a má obrát 75 milionů švýcarských franků ročně.

RAKOUSKO

Cestující dali ÖBB v průzkumu dvojku

V květnu a červnu provedly Rakouské spolkové dráhy rozsáhlý marketingový průzkum spokojenosti svých zákazníků. Cestující ocenili služby národního dopravce celkovou známkou 2,08, což je meziročně mírně zlepšení (loni známka 2,10). Vysoce hodnocena byla především přesnost vlaků (známka 1,59) a bezpečnost ve vlacích (známka 1,56). Mírně se vylepšilo hodnocení u nabídky míst (letos 1,97, loni 2,13) a jejich čistoty (letos 1,86, loni 2,02). Četnost a kvalitu spojení cestující hodnotili známkou 2.

SLOVENSKO

S výstavbou koridorů klesá počet výpravčích klesá počet výpravčích

Také na Slovensku klesá počet výpravčích. Je to způsobeno především výstavbou systému dálkového řízení na koridorech. Ve 152 železničních dopravních, kde stále vypravuje vlaky výpravčí, a na pracovištích dálkového řízení v současnosti pracuje 1 998 výpravčích. Je to přibližně o 50 zaměstnanců méně oproti konci roku 2010. Z uvedeného počtu řídí 71 výpravčích dopravu na dálkové ovládaných tratích. Zajímavostí je, že 408 výpravčích jsou ženy.

IZRAEL

Elektrifikace hlavních tratí dostala volno

Výbor pro národní infrastrukturu schválil letos v srpnu plán elektrifikace izraelských železnic. S předpokládanými investičními náklady 3,2 miliardy dolarů chce elektrifikovat 420 km hlavních tratí napájecí soustavou 25 kV/50 Hz, především spojnici Tel Avivu a Jeruzaléma. Přípravné práce mají začít příští rok. Tamní politici od modernizace očekávají vyšší rychlosti a přesnost provozu, větší konkurenceschopnost oproti silniční dopravě trpící množstvím dopravních zácp a zlepšení životního prostředí.

MAROKO

Zabezpečovací zařízení pro rychlé spojení

Národní marocké železnice ONCF vypsalý tendr na projektování a dodávku zabezpečovacího a telekomunikačního zařízení pro nově budovanou vysokorychlostní trať o délce 183 km spojující Tanger a Kénitru. Zakázku v celkové hodnotě 120 milionů eur (asi 3 miliardy korun) získalo konsorcium ATS Ansaldo France a společnost Cofely Ineo; vedoucím konsorcia je Ansaldo. Cílem je vybudovat systémy ETCS 1, resp. ETCS 2 na této trati, které by umožňovaly bezpečné řízení jízdy vlaků rychlostí až 320 km/h z řídicího dopravního střediska v Rabatu.

(PeŠT, zh)

MARTIN HARÁK

Poštovní vozy odnesl čas, ale vzpomínky na vůni kamen zůstaly

Do vlakových pošt jsem nastoupil v roce 1966. V té době jezdily po republice vozy ještě předválečné, některé pamatovaly první republiku. Topilo se v nich na pevná paliva v kamnech a za jízdy v trubkách umístěných uvnitř vozu syčela pára. Nešlo to příliš regulovat, některé trubky už měly poněkud doslouženo, a tak do vozu vnikala pára. Občas jsme se v práci cítili jako v sauně.

To všechno odnééés čas. Tak začínala písnička Waldemara Matušky, která se linula po rozhlasových vlnách v době, kdy jsem nastoupil na vlakovou poštu jako zřízenec, správněji manipulant. Nemohu zapomenout na starou garnituru prvorepublikových harcovníků, kteří – často již v důchodovém věku – tehdy dosluhovali. Chovali se k nám ostatním dost nadřazeně. Měli v sobě zakořeněno, že jsou něco víc. Vedoucí vlakové pošty se stále cítil jako přednosta a my zřízenci jsme pro něj byli jen děvečky pro všechno.

Mojí povinností bylo donést uhlí, zatopit v kamnech, donést do konví užitkovou a pitnou vodu. Po ozařítkování průvodních dokladů jsem vyvěsil pytle a stále dohlížel na oheň. Potom jsem musel svým nadřazeným obstarávat občerstvení do předložených plecháčků. Někdy jsem se za ty plecháčky v nádražních restauracích styděl. Jako elév manipulant jsem obsah každého pytle podle karty zkontroloval a zapsané zásilky přepočítal a opatřil paraťou. Ten-



krát ještě neexistovala směrovací čísla, a tak jsme museli znát každou poštu a její příslušné zapojení na navazující kurzy nebo příslušnou poštu. Nebylo to jednoduché. Nakládka se dělila do několika výprav, zpravidla do tří. Za pravidelného klapotu kol bylo slyšet pokyny šéfa kurzu: „Oražte mi kartu na vedlejší uzávěr,“ nebo „Vyvažte mi tyto svazky,“ a podobně.

Svítili jsme svíčkami a vodu přinášeli v konvích

Vozy vlakové pošty, kde jsem na konci šedesátých let sloužil, bývaly rozdělené do dvou částí: kanceláře a skladiště. V kanceláři se zpracovávaly listovní zásilky přepravované v uzávěrech (pytlích), bylo zde místo pro vedoucího a třídiče.



Ve skladišti pracovali výpravčí závěrů. Osvětlení zajišťovaly lampy u stropu, které svítily podle toho, jak rychle jel vlak. Někdy se ale muselo svítit svíčkami, což je z hlediska dnešních bezpečnostních předpisů absurdní. Záchod a umývárna fungovaly v jednom. Museli jsme používat nádražní konve, protože v rezervoáru voda nikdy nebyla. Umývadlo neposkytovalo možnost očisty civilizovaného člověka. Okna se otvírala stahovadlem zajišťovaným koženým řemenem. Moc se to ale nepoužívalo –

jednak z důvodu průvanu, ale hlavně kvůli litání jisker a sazí od lokomotivy. Poštovní vozy totiž bývaly řazeny hned jako první za lokomotivou. Pracovali jsme za velkého hluku, vlak kodrcal, jako by jel rovnou po pražcích.

Pamatuji ale, že v té době brázdily republiku modernější vozy z NDR, zejména na rychlíkových tratích. Tady to už bylo „jiný kafe“. I když měl vůz opět vytápění na pevná paliva, kamna (lépe řečeno kotel) se nacházela na chodbičce brzdáře, kde bylo i WC a skrovná umý-

várna. Pro osvětlení se již používaly zářivky, ale i tak s nimi byly potíže. Baterie se často vybíjely, zářivky nepříjemně blikaly, až oči přecházely. Posunovací dveře v zimě často zamrzaly. Kultura cestování se ale přece jen zvýšila. Nesmím zapomenout ani na poštovní vozy dělené napůl s hytlákem se šoupacími dveřmi uprostřed. Měli jsme v něm ale málo prostoru, takže se v provozu příliš nepoužíval. Jezdil třeba do Vrchlabí.

Trampoty s naftou a kolečkovými křesly

Vedení pošty tehdy došlo k názoru, že je třeba obnovit vozový park. Nechali proto repasovat předválečné vozy. Říkali jsme jim Jugoslávce, takže je asi opravili v bývalé Jugoslávii. Moc šťastné řešení to nebylo. Naftové topení velmi často kouřilo, až bylo uvnitř nedýchatelno. Všichni jsme byli cítit naftou. Výroby nových vozů se proto chopila domácí Vagonka Studénka. První vozy, které od ní přišly, neměly ještě oddíl pro zpracování obyčejných listovních zásek, což nám hodně ztěžovalo práci. Musel tam být dodatečně dodán obyčejný stůl a „šráky“ na věšení pytlů. Zato průvodčí to měl mnohem jednodušší – dostal víc prostoru, ledničku, vařič a dvě lehátka v samostatné kabině (odpočívárně). Ve vozech se objevila i moderní křesla na kolečkách, která ovšem během cesty moc jezdila. A taky se ztrácela v kancelářích úředníků.

Následovala novější verze obohacená o střední část vozu, kde zaměstnanec třídící velké kusy a listovní materiál měl už své pracoviště dokonale vybavené. Tyto vozy jezdily až do ukončení vlakových pošt a i dnes je najdete v rychlících v úseku Praha – Ostrava, ovšem už bez doprovodu poštovních zaměstnanců a bez třídicího polic.

JIRÍ VAŠKŮ



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

INZERCE



Česká republika

Mšené-lázně – LD Říp, Baník, Slovanka *Silvestrovský pobyt*

Termín: 28. 12. 2013–1. 1. 2014

Cena: 5 990 Kč/os./pobyt

4 noci s plnou penzí, lahev vína a malé lázeňské překvapení na pokoji, 5x lázeňské procedury – velmi pestrý doprovodný program zašleme na základě poptávky



Česká republika

Luhačovice – hotel Radun Boutique****

Cena: 2 920 Kč/os./pobyt

ČLOVĚČE, ZASTAV SE...

2 noci s polopenzí, volný vstup do přilehlého vodního ráje, 20% sleva na veškeré procedury wellness hotelu – Prožitkový klub a Beauty salon, prohlídka vil přímo s majitelem.



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



Česká republika

Lázně Libverda – hotel Nový dům

Termín: 1. 9.–15. 12. 2013

Cena: 5 940 Kč/os./pobyt

5 nocí s polopenzí, 1x lékařské vstupní vyšetření, 1x kontrola u lékaře během pobytu, 15 léčebných procedur (dle doporučení lékaře)



Česká republika

Luhačovice – wellness hotel Pohoda****

Last moment – MINIRELAX, termín: 1. 9.–29. 9. 2013

Cena: 4 750 Kč/os., ubytování ve dvoulůžkovém pokoji s vlast. soc. zařízením, TV/SAT, wi-fi, telefon. Cena zahrnuje: uvítací přítpek, 4x ubytování, 4x polopenzí, 1x bylinkovou relaxační koupel se zábalem, 1x perličkovou koupel se zábalem, 2x aromaterapeutickou masáž zad a šíje, 1x infračervenou kabinu, volný vstup do wellness (bazén, saunový svět) + bonus: pravidelné dopolední a odpolední výpravy do městského centra, 10% slevy na dokoupené procedury.



Slovensko

Lázně Sliač – LD Palace***

LÁZEŇSKÝ BENEFIT – ZKRÁCENÝ/KLASIK

Cena: 3 540 Kč/7 695 Kč/os./pobyt

Cena zahrnuje: 3/7nocí, 3x/7x plnou penzi (snídaně – bufet, oběd + večeře – výběr ze 4 menu, salátový bar, pitný režim), balneo-rehabilitační program: 7/14 léčebných procedur/pobyt, bonus: volný vstup do rehabilitačního bazénu (voda 31 st.).

VÍT NASTOUPIL

Na železnici pracuje sedmnáctým rokem. Svě zálibě dokumentování vozidel osobní dopravy společností ČD a ZSSK se věnuje v posledních osmi letech. Vyučil se automechanikem, ale v roce 1996 se rozhodl pro práci na železnici. Nejprve jezdil jako průvodčí osobních vlaků v Jihlavě a později jako vlakvedoucí v Brně. Dnes doprovází rychlíky, které vyjíždějí do všech směrů z Brna hlavního nádraží.



FOTO AUTOR

ADAM FIURÁŠEK

Po studiu Vyšší dopravní akademie v České Třebové, kde se připravoval na práci strojvedoucího, odešel v roce 2006 pracovat do jednoho z velkých obchodních řetězců s elektronikou. Na železnici přišel v roce 2009 jako průvodčí osobních vlaků. Po půl roce byl přefazen do funkce vlakvedoucího a dnes jezdí tzv. letmo na osobních vlacích, rychlících a expresích pod RCVD Brno.

POŠTA

Řeky inspirovaly jména i pro regionální vlaky

Jako vždy se zájmem jsem si přečetl Železničáře číslo 16, mimo jiné i článek Martina Navrátila „Řeky ukazují cestu a inspirují při výběru jmen vlaků“. K tomuto článku bych měl dvě připomínky. Autor zde uvádí, že na trati 310 se nachází rozvodí mezi Valšovem a Bruntálem. To skutečně ano, jedná se však o zcela nevýznamné rozvodí mezi Černým a Kočovským potokem (přítoky řeky Moravice, resp. vodní nádrže Slezská Harta). Daleko významnější rozvodí se nachází v lese u kamenného nadjezdu mezi stanicí Dětřichov nad Bystřicí a zastávkou Lomnice u Rýmařova. Zde jde o rozvodí mezi řekou Bystřicí, která je přítokem Moravy, a Lomnickým potokem, který je přítokem řeky Moravice. Jedná se tedy o rozvodí mezi Dunajem a Odrou, mezi Černým a Baltským mořem. Místu se přezdívá i Brána borců, neboť až sem trať z Olomouce prakticky neustále stoupá.

V tabulce „Vlaky ČD s názvy řek“ pak nejsou zahrnuty vlaky regionální dopravy, což mělo být zřejmé v názvu tabulky uvedeno. Zahrnutím regionálních vlaků by se výčet velmi rozšířil. Namátkou uvedu spěšné vlaky na trati 238 Doubrava, Chrudimka, na trati 024 Orlice či na trati 340 Litava, Kyjovka, Hruškovice, Vlára. Za povšimnutí stojí zejména název Vlára. Dříve to byl název rychlíků Brno – Trenčianska Teplá. Vlára je totiž jedinou řekou České republiky patřící do povodí Váhu. Rozvodí mezi Moravou a Váhem (Olšavou, resp. Bečvou a Vlárrou) se nacházejí na trati 341 mezi Hostětinem a Slavičínem a na trati 283 mezi Horní Lidčí a Valašskými Příkazy. Konečně v jízdním řádu 2014 se nově objeví i spěšný vlak Rusava. Kromě stejnojmenné obce se jedná i o levostranný přítok Moravy pramenící v Hostýnských vrších a tekloucí přes města Holešov a Hulín.

TOMÁŠ KAŠPAŘÍK

Dvojice fotografů z Brna prorazila až do Národní knihovny

Už jste někdy navštívili stránky www.nastoupil.com? Najdete tu fotografie českých a slovenských železničních vozidel pro osobní dopravu. Tedy nejen přívěsné vozy, ale i motorové a řídicí vozy, elektrické a motorové jednotky. Databázi spravují vlakvedoucí RCVD Brno Vít Nastoupil a Adam Fiurášek. Pro oba je to jejich životní hobby. Ostatně dostali se s ním až do oficiálního WebArchivu Národní knihovny České republiky.

vydalo Nakladatelství dopravy a spojí v sedmdesátých letech. Pánové Nastoupil a Fiurášek nepohrdnou ani Katalogem osobních vozů Českých drah 1997–2001 a také řadou s názvem Malý atlas lokomotiv z let 2000 až 2013. Jak vysvětluje Vítek Nastoupil: „Jsou to naše podpůrné materiály, ale především se spoléháme na vlastní zjištění z provozu, kde se ostatně pohybujeme takřka každý den.“

Dílo nejen pro příští generace
Obrovským úspěchem dua Vítek a Adam je zařazení jejich poctivé badatelské práce do stálého archivu Národní knihovny České republiky, který archivuje i elektronické databáze zajímavých společností či jednotlivců. Databáze se nazývá WebArchiv a je k dispozici široké veřejnosti. „Jsem moc rád, že se nám podařilo dostat do této renomované databáze, která zachovává duševní bohatství národa. I když máme většinu našich materiálů jen v elektronické podobě, papírovým podkladům se nevyhýbáme,“ uvádí Nastoupil, který dodává, že elektronická data raději šestkrát zálohuje. „Pevně věřím, že naše společné dílo bude zájmat budoucí generace, proto to také ostatně děláme, ale to neznamená, že by již dnes nedokázalo nabídnout dost informací.“

MARTIN HARÁK

Vít Nastoupil a Adam Fiurášek stojí za vznikem obří databáze kolejových vozidel, která u nás možná nemá obdoby. Dávají dohromady jakési životopisy jednotlivých vozidel. Hledají, jak a kde vzniklo, jakými řadami bylo postupně označeno a také jakými prošlo modernizacemi. A nakonec kde vůz jezdí nebo skončil svoji životní dráhu. Nedílnou součástí je i popis interiéru, jeho postupný vývoj včetně sedadel a barevné provedení vozové skříně.

Fotodokumentaci si zaslouží i řadový osobní vůz
V první fázi začal Vítek Nastoupil fotografovat každý jednotlivý vůz nebo jednotku a sledovat jeho, resp. její vývoj. Po

nějaké době se k němu připojil Adam Fiurášek, protože objem dat začal být v jedné osobě nezvládnutelný. „Do chvíle, než jsme začali s podrobnou databází, se v našich končinách sledovaly spíše jednotlivé řady vozidel. V objektivu lidí byly tak možná motorové vozy nebo jednotky, ale přívěsné nebo jednotlivé osobní vozy nikoho moc nezajímaly, zvláště pak ne fotografičky. S nápadem fotodokumentace každého jednotlivého vozidla jsem přišel já, kolega Adam se později přidal,“ vysvětluje Nastoupil. Adam Fiurášek začal dodávat především staré záběry s původní podobou vozidel z prvních let provozu nebo těsně po výrobě. Týkalo se to zejména běžných osobních vozů první nebo druhé třídy,

popřípadě přívěsných vozů k motorovým vozům. Na vzniku databáze se nezištně podílel i Alan Butschek z brněnského KCOD, kterému Vít Nastoupil pomáhal v roce 2010 fotografovat osobní vozy do soukromé sbírky.

Inspirace u odborníků

„Co nás asi nejvíc bere při této dokumentaci, je zaplňování takzvaných prázdných míst v genealogii jednotlivých vozidel. Cílem je, aby naše statistické elektronické přehledy byly kompletní, což je trochu nadlidský úkon, ale snahu máme,“ směje se Nastoupil. Jakousi biblí je pro oba kolegy z práce a zároveň i kamarády obsáhla publikace Osobní vozy ČSD od Stanislava Jindry a Miloše Frolíka, kterou

Netradiční fontána v Otrokovicích



Ve středu 7. srpna naše skupina seniorů z Uničova uskutečnila zájezd na Baťův kanál s projíždkou na lodi. Na loď jsme nastupovali v Otrokovicích a měli jsme nějakou dobu na prohlídku tohoto města. Toto město znám, žil jsem nějakou dobu ve Zlíně, a tak jsem čekací dobu trávil na nádraží. Před železniční stanicí, která je velice pěkně upravená, mě zaujala fontána s jejím nejbližším okolím. Udělal jsem hned několik fotografií. Nakonec vám posílám tu, která se líbila i celé naší padesátce seniorů. Snad vás taky zaujme. Mimochodem, Baťův kanál jsme jeli až do Spytihněvi.

JAN BURIAN

Opakovaná příjemná setkání na jihu Čech

Vlaky Českých drah jezdím pravidelně několikrát týdně, a to prakticky po celé republice, takže mohu srovnávat. Rád bych proto vyslovil poděkování a velkou pochvalu všem vlakvedoucím a průvodčím z KCOD v Českých Budějovicích. Jejich přístup je totiž nejen profesionální, ale také velmi lidský a přátelský. Mezi těmi všemi bych pak ještě rád zvlášť poděkoval dvojici vlakvedoucích – první vedl v pátek 16. srpna rychlík číslo 651 Mathias Braun s odjezdem z Prahy v 17.15, druhý pak v sobotu 17. srpna rychlík číslo 659 Kotnov s odjezdem z Prahy ve 22.15 hodin. Oba zmínění pánové měli na starost oddíl první třídy a jejich přístup byl naprosto úžasný. Oba pánové nejen kontrolují jízdní doklady, ale hlavně také přidávají úsměv a vlídné slovo, a tím zlepšují lidem jejich náladu a zpříjemňují cestování. Upřímně musím říci, že se na setkání s nimi vždy velmi těším. Českým drahám přeji, aby podobných zaměstnanců měly co možná nejvíce.

RENÉ FLÁŠAR

Dopisy jsou redakčně upraveny a kráceny.

KŘÍŽOVKA

Z. Z. Gáborová (*1917) – americká herečka maďarského původu: NIKDY JSEM NĚJAKÉHO MUŽE NENÁVIDĚLA NATOLIK, ... (dokončení v tajence).

POMŮCKA: SIAM	PRUŽINY	AFROASIAT	NAHROMA- DĚNÁ SPYANIM		SLAMĚNÉ MATRACE	MRAŽENÁ POCHOUTKA	OSĚVÁNÍ	DRUH PÁLENÉ STŘESNÍ TAŠKY		SETINY CELKU	LIST	DOBYTČÍ NÁPOJ	PATŘÍČÍ PŘÍSLUŠNÍ- KOVIZLATÉ HORDY		ZASTÁNKYNĚ RASISMU	SKONČIT	STARÝ NÁZEV THAJSKA		AZBESTOVÁ	ÚČINNÁ LÁTKA PROTI OTRAVĚ	ŠACHTY
TITUL MUŽE				POVRCHNÍ OBDIVOVA- TEL					OHRADA					MOSKVAN				OPERAČNÍ PROGRAM DOPRAVA (ZKR.)			
EPOCHA				KOVBOJSKÁ POTŘEBA					PAŽE					PŘIBLIŽNĚ				SPOL. S RUČ. OMEZENÝM NADEJÍT			
POHODNÝ				KNIŽNÍ SPOJKA POHYBOVAT SE PEŠKY				PŘEDSTAV. KLÁŠTERA ZÁP. NABÍTÁ ČÁSTICE						CÍNOVÁ FÓLIE FRANC. HE- REC (ALAIN)							
TAJENKA																					
	CITOSLOVCE RYTMU POLKY	ŘEMESLNÍC- KÝ STŮL DOUŠEK					TEN ČÍSLOVKA					NEVYŘÍZENÝ SPIS CHLORID DRASELNÝ					LYŽE CITOSLOVCE SYČENÍ				ITALSKÝ SPISOVATEL (UMBERTO)
MLADISTVÍ						OBKLADEK					REVOLVER					TĚLOCVIČNÉ POLOHY					
CHININOVÝ NÁPOJ						HOVĚZÍ DOBYTEK					OBUVNICKÝ HŘEBÍK					OBRATLO- VEC SÁJČÍ MATĚRSKÉ MLÉKO					
TRNOVNÍKY						LAHODNÉ JÍDLO					SILNÉ PROVAZY					SKUPINA KOPYTNÍKŮ					

AUTOR PETR HAJNIS

