

Železničář

ČÍSLO 20 | ROČNÍK XX

ČTRNÁCTIDENÍK SKUPINY ČESKÉ DRÁHY

10. ŘÍJNA 2013 | CENA 12 Kč

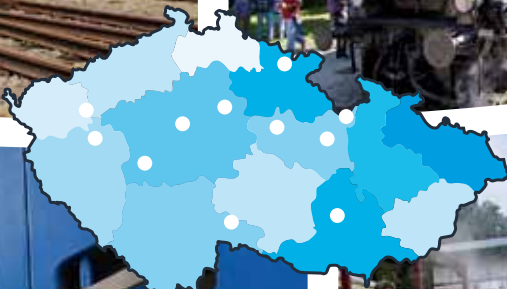


FOTO MICHAL MÁLEK (2x), VÁCLAV RUBEŠ, MARTIN NAVRÁTIL, MARTIN HARÁK

SLOUPEK

Tradiční drážní svátek přilákal malé i velké

Proč České dráhy pořádají Dny železnice? Důvodů je vícero. Tyto akce se konají zejména jako forma prezentace celé železničářské obce vůči široké veřejnosti. Zábavnou a nenásilnou formou se tímto způsobem podporuje ekologická doprava. Oslavy se pravidelně těší velkému zájmu nadšců a příznivců železnice. Tak jako v minulých letech se hlavními



Hana Motyková

pověřená koordinací činností všech KCOD

organizátory stala jednotlivá Krajská centra osobní dopravy, obvykle ve spolupráci s dceřinou společností ČD Cargo, státní organizací Správa železniční dopravní cesty, ale i s jednotlivými městy a obcemi.

Oproti loňským ročníkům se letos nekonal takzvaný „velký“ Národní den železnice Českých drah. Tato absence byla ale dostatečně kompenzována řadou regionálních akcí, které se konaly v celkem devíti krajích. Občas probíhaly i na netradičních místech – třeba ve stanici Chýše na Karlovarsku nebo v Plasech nedaleko Plzně. Někde dokázali spojit Den železnice s jinou oslavou – například v Olomouckém kraji současně proběhly oslavy 140. výročí pohraniční dráhy ze Šternberka do Dolní Lipky. Ať už bylo slunečné nebo zamračené počasí, rozzařené tváře malých i velkých návštěvníků prokázaly, že Dny železnice mají smysl a že jsme je uspořádali dobře.

Dny železnice v krajích šířily radost, obdiv a poznání

Poslední dvě soboty v září patřily dalším oslavám Dne železnice v krajích. České dráhy při této příležitosti pustily cestující do svého provozního zázemí a zajistily řadu zvláštních jízd, prezentací kolejových vozidel i zábavný doprovodný program ve stanicích. Akce přilákaly pozornost tisícovek zájemců, především rodin s dětmi a všudypřítomně působících fotografů.

Oslavovat lze různým způsobem. Myšlenka však může zůstat stejná. Ať už jste navštívili Den železnice na Moravě nebo v západních Čechách, všude vládla atmosféra upřímného zájmu o svět na kolejích. Na své si přišli milovníci páry, elektrických i spalovacích motorů, modelů i výletů do turisticky zajímavých míst.

Česká Třebová

V České Třebové byly oslavy v sobotu 21. září ve znamení moderních vozidel. České dráhy se pochlubily RegioPantem, který si sem „odskočil“ ze služby na trati Pardubice – Jaroměř. Po prostoru depa jste se mohli svěřt RegioSpiderem. Mezi stanicí a zázemím DKV jezdily každou hodinu zvláštní vlaky v podobě Regionov. Ty vozily zájemce i na seřadovací nádraží, kde zaměstnanci ČD Cargo nabízeli možnost před-

vedení automatického rozposunu vlaků ze stavědla 015 a na vjezdové nádraží ke stavědlu 014. U „devatenáctky“ nabízel prohlídku své techniky Hasičská záchranná služba SŽDC.

Možná byste se divili, kolik zjevně nadšců s objevitelským zaujetím „bloumalo“ mezi vraky vozidel zejména řad 753, 451, 470 či 851 na tzv. lokomotivním hřbitově. V budově ÚTK se proháněly modely železnic (Společnosti přátel železničního modelářství a železnice z Chocně) a bylo možné si vlastní silou zkusit, že ovládat kontrolér na elektrické mašině je docela dřina. K dalším venkovním atrakcím patřila možnost prohlídky kolejového jeřábu EDK 1000, jednoho z největších u nás, a málokdo si nechal ujít svezení na speciálním voze taženém strojem BN 60 a řízeném panem Ačem z místní Společnosti železniční na kolej přezdívanou Baraba. Jezdilo se také motorovou Osm-

setdesítkou, která zaskočila za původně plánovanou Žehličku.

Na českotřebovský Den železnice, na jehož přípravě se podílely i Provozní obvod SŽDC a KCOD Pardubice, dopoledne kyvadlovým vlákem dorazil i generální ředitel ČD Dalibor Zelený, jemuž některá pracoviště přiblížil vrchní přednosta DKV

Den železnice 2013

Jiří Slezák, ale třeba i bývalý hejtman Pardubického kraje Radko Martínek či starosta města Jaroslav Zedník.

Jindřichův Hradec

Malí i velcí železniční fanové měli ve stejný den v Jindřichově Hradci možnost

vidět pohromadě všechny důležité lokomotivní řady českobudějovické Provozní jednotky ČD Cargo. Všechny pět vystavených strojů v čele s Bardotkou řady 749 přijelo na oslavy v novém korporátním nátěru. V konvoji určitě zaujala také modernizovaná Laminátka řady 230 nebo hybridní posunovací Žehlička na elektrický, ale i dieselový pohon. Nadšení vzbuzovaly u dětí modelové lokomotivy zahradního železnice, které dovezl Otakar Prokeš. Věrně provedený motorový stroj T 47.022 nebo funkční malá parní lokomotiva vozily děti po volné ploše v přívěsných vosech.

Úspěch sklídila dvě představení ochotnického divadelního spolku Kobylky z Jihlavy, který zahrál přímo z nákladního vozu železničářskou pohádku O tajemném klíči. „Jedním z členů divadelního souboru je i výpravčí Libor Kocina. Mezi členy hudební skupiny, která hrála po

obědě, patří i další výpravčí Milan Rakušan. „Upozornil nás dozorcí stanice František Šinko, jeden z organizátorů oslav.

„Před nádražní budovou byla k dispozici menší šlapací drezína zapůjčená Pošumavskou jižní dráhou, kterou obsluhovaly naše pokladní. Velkou historickou drezínu na lidský pohon ochotně zapůjčil pan Zahradka z Čachrova. Navíc byla na sousední úzkokolejce v provozu i motorová drezína. Kdo se chtěl projet po kolejích, mohl využít naší Regionovu, která jezdila mezi stanicí a stavědlem číslo čtyři, kde si bylo možné prohlédnout třeba i kolejovou splítku úzkého a standardního rozchodu,“ dodal ředitel KCOD České Budějovice Jiří Kafka.

Praha

Centrem oslav Dne železnice v Praze se 21. září stalo branické nádraží. Navzdory pošmournému, občas i deštivému počasí si zájemci prohlédli výstavku vozidel. Děti nedočkavě stály frontu, aby se na chvíli posadily na stanoviště moderní elektrické lokomotivy řady 380. Velkou pozornost budily projížďky na drezíně. Organizátoři u nich museli neustále houkat, aby zabránili případné kolizi s přihlížejícími zvědavci.

→ Pokračování na straně 3

Euro Konference řešila další vývoj nákladní dopravy

Jak dál s jednotlivými vozovými zásilkami? Do jaké míry má pro dopravce smysl takovou činnost dělat? I takové otázky padaly na Euro Konferenci o budoucnosti železniční nákladní dopravy, která se konala 23. září v hotelu Majestic Plaza v centru Prahy. Panelové diskuse se účastnili také generální ředitel Českých drah Dalibor Zelený, který z pozice předsedy dozorcí rady zastupoval i společnost ČD Cargo.

Ústředním tématem diskuse byla otázka, jak dál s českým cargem a jak řešit schodek zaviněný přepravami jednotlivých vozových zásilek. Ty znamenají pro národní dopravce každý měsíc ztrátu asi 100 milionů korun. „Je ČD Cargo jediným subjektem, který je schopen přepravy zásilek zajistit levněji, ať už s podporou státu nebo bez“ položil řečnickou otázku ministr dopravy v demisi Zdeněk Žák.

→ Pokračování na straně 5

Cyklovlak na Tachovsko potěšil výletníky

Devět stupňů nad nulou během předposledního zářijového víkendu. Ani tato vzhledem k roční době nízká teplota neodradila na 150 nadšených cykloturistů od toho, aby se v sobotu ráno sešli na plzeňském hlavním nádraží. Byl pro ně totiž připraven tradiční, v pořadí již 38. cyklovlak, kterým zde uzavírají sezonu. Oblíbeným cyklovlakem se po kolejích dostanou na zajímavá místa regionu. Tentokrát byla cílovou destinací (pro vlak) a výchozí (pro turisty) Chodová Planá.



O cyklovlak z Plzně do Chodové Plané byl velký zájem. FOTO VÁCLAV RUBEŠ

Zvláštní spoje pro výletníky, kteří chtějí pěšmo nebo na kole zažít túru plnou zajímavostí, mají v kraji dlouhou tradici. Za jejich organizací stojí Krajské centrum osobní dopravy Plzeň a Středisko volného času dětí a mládeže Plzeň, Sdružení pro volný čas – Demaro. „Tato spolupráce funguje perfektně již skoro patnáct let. Zajišťujeme technickou stránku věci, tedy soupravu vlaku, její obsluhu a trasu. Demaro obstarává propagaci a prodej jízdenek,“ vysvětluje Vladimír Kostelný, ředitel KCOD. → Pokračování na straně 2

Odvaha a hrdinství ze skutečného života

Ocenili jsme dvacet sedm zaměstnanců ČD za jejich příkladné činy.

STRANA 3

Strojvůdkyně se utkaly na závodech ve Zvolenu

V soutěži hnacích vozidel vybojovala druhé místo Marie Sehnalová z Českých drah.

STRANA 4

Radek Nejezchleb je stále na nohou

Vlakový revizor z jižních Čech ve volném čase píská fotbal a lobbjuje za železnici.

STRANA 11

Výstavba koridorů přinesla řadu otázek

Rozsáhlá modernizace tratí rozdělila odbornou veřejnost. Kdo má pravdu?

→ VNITŘNÍ DVOUSTRANA 6–7



NABÍZÍME

Chystáme úpravu tarifních podmínek

Od 15. prosince upraví České dráhy svůj vnitrostátní i mezinárodní tarif. Do cen základního jízdného a některých obchodních nabídek se promítne inflace a růst cen vstupů. Dopravce však zvýší slevy pro cestující, kteří pravidelně dojíždějí do práce a mají aplikaci IN 50%, a také pro žáky a studenty se slevovou aplikací IN 25 %. Kompletní prezen-tace nových tarifních podmínek proběhne v průběhu listopadu, již nyní ale byly zveřejněny některé hlavní body.

- Základní tarif ve vnitrostátní i mezinárodní přepravě vzroste o meziroční inflaci, tj. zhruba o 2 %.
- Bude zavedena sleva 25 procent ze žakovského jízdného (jízdné pro dojíždění do školy od 1. září do 30. června) pro žáky a studenty, kteří mají In Karty s aplikací IN 25 %. Bude tak posílen věrnostní program navázaný na In Karty Českých drah.
- Cestující s aplikacemi IN 50% nově ušetří při nákupu traťových jízdenek. Sleva na pořízení těchto dokladů vzroste z 25 na 50 procent. Cílem tohoto kroku je cenově podpořit pravidelnou dojíždku do zaměstnání vlaky Českých drah na střední a delší vzdálenosti.



- Budou upraveny ceny slevových aplikací IN 25 % a IN 50% pro děti a mládež (15–26 let) a slevové aplikace IN Senior. Třiletá aplikace IN 25 % tak bude nově stát 490 korun místo 330 korun, jednorocní IN 50 % a IN Senior bude za 1 490 korun místo současných 1 330 korun.
- Nabídku IN 100% bude možné nově koupit jen pro 2. třídu. Tato varianta bude cenově výhodnější než současná nabídka IN 100%, která zahrnuje také 1. třídu.
- Do cen Víkendových síťových jízdenek bude promítnuta změna DPH a inflace od poslední změny cen v prosinci 2010, resp. v prosinci 2011. Celostátní verze jízdenky bude stát nově 650 korun místo původních 600 korun, ceny regionálních verzí této jízdenky vzrostou o 25 korun. Ceny Celodenních jízdenek se nemění.
- Cena Kilometrické banky ČD vzroste z důvodu promítnutí inflace a změny DPH od prosince 2011 z 2 100 korun na 2 200 korun.
- Dojde k úpravě pravidel pro výpočet cen za přepravu kol a psů. Zatímco doposud se tyto doklady prodávaly ve variantě pro jeden vlak nebo jeden den, nově bude cena záviset na počtu projetých kilometrů bez ohledu na počet přestupů. Nové ceny budou začínat na úrovni stávajícího přepravného, maximální ceny za přepravu psů a kol nepřevyšují 50, respektive 75 korun. (tis)

Přelepené RegioSpidery fungují jako reklama na Vysočinu



VESELÉ NÁDRAŽÍ. KCOD Jihlava představuje RegioSpidera s polepy, které upozorňují na akce kraje.

FOTO AUTOR (2x)

Vysočina zažila v pátek 27. září velmi rušný den. České dráhy představily cestujícím tři RegioSpidery v pestrobarevných nátěrech se symboly kraje a Nového Města na Moravě. Současně s organizací BESIP, Krajem Vysočina a Správou železniční dopravní cesty organizovaly ČD preventivně bezpečnostní akci proti zbytečným úmrtím na kolejích.

Nové Město na Moravě se poslední zářijový pátek odšlo do slavnostního. Však mělo také důvod – připojilo se totiž k Jihlavě, Náměstí nad Oslavou, Jaroměřicím nad Rokýtnou, Chotěboři, Bystřici nad Pernštejnem a Velkému Meziříčí. Všechna vyjmenovaná města na Vysočině už mají „svého“ RegioSpidera. KCOD Jihlava postupně zajistilo polep těchto motorových vozů do barev a symbolů, která se vážou k místnímu regionu. Naposledy se představil RegioSpider v polepu Nového Města na Moravě a dva další v barvách Kraje Vysočina. Slavnostní křest proběhl hned dvakrát: v Novém Městě na Moravě i v Jihlavě.

Atraktivní polepy budí zájem

„Jsem přesvědčen, že myšlenka těchto polepů, která byla rozvíjena a nyní realizována, ukazuje, že i vlaky mohou být hezké a přitažlivé. Začátky této akce nebyly nijak jednoduché a na jedinou nám zbývají v kraji pouhé čtyři motorové vozy řady 841 bez propagačních polepů. Myslím, že brzy bude jezdit po Vysočině v atraktivních barvách již všech třináct RegioSpiderů,“ řekl při křtu hejtmán Kraje Vysočina Jiří Běhounek.

„Zhruba po třiceti letech se na Vysočinu začaly nakupovat opravdu vlaky jdoucí s dobou. Nejde o žádné rekonstruované vagony, ale nízkopodlažní vlaky

na vysoké úrovni. A když už ty vlaky máme, tak jsme si řekli, proč nepropagovat krásná místa v našem kraji trochu neobvyklým způsobem. České dráhy nám vyšly vstříc a boky vozidel jsme si nechali opatřit pěknými polepy, které se tematicky vztahují k řadě míst na Vysočině,“ doplnil hejtmána jeho náměstek pro dopravu Libor Joukl.



SIMULOVANÁ NEHODA. Součástí programu v Jihlavě byly také názorné ukázky srážek vlaku s řidiči a chodci. Hasiči při nich vyprošťovali uvízlé figuranty.

Vlak jako pozvánka do regionu

Proslulé centrum klasického lyžování a biatlonu Nové Město na Moravě zůstalo i v polepech drážních vozidel věrné sportům. Propojilo motivy města, sportovců i úspěšné logo biatlonového mistrovství světa. Na letní výlety láká například cyklista a zimní radovánky představují biatlonisté a běžec na lyžích. Nové Město na Moravě svou reklamou zve i na různé sportovní akce, které se budou konat v příštím roce. Na jednom ze dvou vozů propagujících Kraj Vysočina se připomínají významná turistická, kulturní a historická místa regionu. Tento vůz je zároveň mobilní pozvánkou na VI. zimní olympiádu dětí a mládeže, která se uskuteční v druhé polovině ledna 2014 v Novém Městě na Moravě. Třetí přeplepený RegioSpider přibližuje projekty Senior pas a Rodinný pas.

„Plně vlaky potřebují nejen České dráhy, ale pochopitelně i objednatelé regionální dopravy, tedy kraje. Nové jedno-

podlažní motorové vozy RegioSpider splňují všechny požadavky moderního železničního vozidla a nabízejí například i prostor pro kola nebo lyže; standardem je i bezbariérový přístup. České dráhy objednaly za evropské finanční podpory celkem 33 těchto motorových vozů, z toho 13 jezdí právě na Vysočině. Cesta k polepům byla poměrně trnitá a trvalo skoro dva roky, než se mohlo přejít k vlastní realizaci. Je jasné, že hezké a zajímavé vlaky mohou přilákat na železnici další cestující, proto tematické polepy na našich vozidlech krajům rádi umožníme,“ řekl náměstek generálního ředitele Českých drah pro osobní dopravu Michal Štěpán.

Opakované nárazy do figuríny

Ve stejný den se na jihlavském nádraží konala osvětová akce, kdy ve spolupráci Českých drah s oddělením BESIP ministerstva dopravy, Krajem Vysočina a SŽDC se zde ukazovaly testovací nehody, které měly odradit hazardující řidiče a chodce od porušování bezpečnostních předpisů. Nechyběli hasiči, policisté, zdravotníci, železniční vyšetřovatelé a v neposlední řadě ani pohřební služba.

„Dnes je naprosto běžné, že na rozsvícenou červenou signální světla na přechodech vjíždějí automobily. Chodci a cyklisté jsou tak netrpěliví, že podlézají závozy nebo chodí přes trať místo podchodem, což je v řadě případů stojí život. Proto pořádáme tyto názorné ukázky střetu vlaku s figurínou nebo automobilem, aby lidé na vlastní oči viděli, jak vše může dopadnout,“ vysvětluje význam akce krajský koordinátor BESIP pro Vysočinu Milan Stejskal.

Příprava simulací zabrala měsíc

Republikový koordinátor BESIP Milan Vaníček doplňuje, že jihlavské „crash-testy“ se připravovaly asi měsíc. „Předvedli jsme simulovanou srážku s figurínou chodce v rychlosti nejdříve 5 a posléze 10 km/h a poté naaranžovanou nehodu na železničním přejezdu s upraveným automobilem a čtyřmi figurantem. Ty pak vyprošťovali hasiči a fiktivně ošetřovali zdravotníci z jihlavské záchranné služby. Následně policisté vyšetřovali celou nehodu, ohledali místo střetu, vyfotografovali a jednoho z figurantů zabalili do přinesené deky, neboť ten právě nehodu v našem scénáři nepřežil. V předešlém případě zase hadrovou figuru oblečenou do šatů, která podle scénáře střet s lokomotivou nepřežila, hasiči uložili do černého igelitového pytle. Působilo to dost drasticky, a to jsme také chtěli!“

Preventivní akce se zúčastnil i nový ředitel Odboru bezpečnosti ČD Petr Vincenz, který potvrdil rostoucí trend výše škod u střetů vlaků s člověkem. „Chceme apelovat na zdravý rozum lidí. Každý by si měl uvědomit všechna rizika nezodpovědného chování na kolejích. Při takzvaných crash-testech navíc vysvětlujeme lidem, jak postupovat při eventuální nehodě, kam mají telefonovat a jak zachovat rozvahu. To je také moc důležité,“ doplnil ředitel Vincenz.

MARTIN HARÁK



Další fotografie najdete na stránkách zeleznicar.cz.

Cyklovlak na Tachovsko potěšil výletníky

→ Pokračování ze strany 1

Role průvodčího se v cyklovlaku tradičně ujal právě ředitel Vladimír Kostelný. Zdatně mu sekundovala Marcela Holmelová ze sdružení Demaro. O práci neměl nouzi ani bufetový vůz zařazený v soupravě. Točený Chodovar, klobásky, teplé nápoje – každý doplňoval energii po svém. V domácí atmosféře, která panovala u baru bufetového vozu, je znát, že většina cestujících nejede poprvé.

Převáželi jsme 150 bicyklů do turistických destinací

„Přes 90 procent cestujících jezdí pravidelně a v podstatě jde o společenskou událost. Cyklovlaky vyjíždějí dvakrát do roka, první v pravidelném termínu osmého května je vyprodán během několika dní, přitom kapacita není nikterak nízká – přepravíme až 220 kol. O druhý spoj v závěru sezony, koncem září, je zá-

jem jen o málo menší, dnes vezeme na 150 bicyklů. Přitom před lety jsme začínali s jedním motorovým a přípojným vozem, dnes nám sotva stačí šestivozová klasika,“ komentuje ředitel KCOD Vladimír Kostelný.

Trasa vlaků je vždy připravena do destinací Českého lesa, Šumavy nebo oko-



V roli průvodčího vystupoval ředitel KCOD Plzeň Vladimír Kostelný.

lí Plzně, odkud mohou cestující vyrazit na kole nebo pěšky na zajímavá místa regionu. „Letos na jaře jsme byli v Protivíně a nyní míříme na Tachovsko,“ vysvětluje Marcela Holmelová. V minulých letech zvláštní vlaky zajišťovaly mimo jiné do Blatné nebo Janovic nad Úhlavou. Každý účastník od organizátorů obdrží po-



Na převoz cykloturistů nasadily ČD šestivozovou soupravu. FOTO AUTOR (2x)

drobný itinerář, který ho zavede ke všem zajímavým místům na trase.

Tři túry na výběr

Cyklovlak zastavoval při cestě zpět v Plané u Mariánských Lázní a Pavlovicích. „Tyto stanice korespondují s doporučeným itinerářem, který obsahuje celkem tři variantní túry. Pěším a rodinám s dětmi doporučujeme trasu dlouhou zhruba 15 kilometrů, střední túra čítá asi 35 km, opravdu zdatný cyklista může mít na závěr v nohách až 60 kilometrů,“ doplnil ředitel Kostelný s tím, že podél všech tras se nacházejí zajímavé přírodní nebo architektonické památky, například druhá největší jízdnárna v Evropě v lokalitě Světlá. A malá perlička na závěr. Podle výpovědi některých cestujících byla letošní hodinová jízda příliš krátká, takže nestihli z bufetu vypít všechno, co měli v plánu...

VÁCLAV RUBEŠ

INZERCE

UniControls

Řídící systémy pro dopravu a průmysl

UNITRACK ETD

jízdní řády on-line

www.unicontrols.cz

Ve čtvrtek 3. října bylo oceněno 27 zaměstnanců Českých drah. Každý z nich se významným způsobem podílel na odvrácení značných škod, případně i na záchraně lidského zdraví a životů. Náměstek generálního ředitele ČD pro průřezové činnosti Ivo Veselý jim předal diplomy, upomínkové předměty a ženám i květiny.

PETR GROLL

strojvedoucí DKV Česká Třebová
Dne 2. června 2013 zpozoroval mezi stanicemi Rynoltice a Křižany sesuv náspu tratě pod vlastní rychlíkovou soupravou. Tuto skutečnost bezprostředně po zastavení vlaku nahlásil výpravčímu, čímž zabránil odjezdu dalších vlaků na poškozený úsek tratě. Svým profesionálním postojem zabránil mimořádné události s velkými následky.

VÁCLAV MAŠEK

strojvedoucí DKV Česká Třebová
Dne 30. července 2013 vedl osobní vlak Semily – Liberec, pod kterým se na zastávce Sedlejšovice utrhli násep tratě po přívalem deště. Vlak zastavil za inkriminovaným úsekem, poškozené místo ohledal a neprodleně situaci nahlásil výpravčí obou sousedních stanic. Tímto jednáním předešel dalším škodlivým následkům.

MIROSLAV VAŠÍK

strojvedoucí DKV Olomouc
Dne 5. srpna 2013 poskytl kvalifikovanou první pomoc cestujícím, který při výstupu z vlaku upadl do bezvědomí. Pěči o cestujícího zajišťoval až do příjezdu záchranné služby.



Ocenili jsme 27 příběhů odvahy a hrdinství

ONDŘEJ ADAMCZYK

strojvedoucí DKV Olomouc
Dne 13. července 2013 došlo na železničním přejezdu ke střetu osobního vlaku s cisternou. Pan Adamczyk i přesto, že byl sám zraněn, poskytl první pomoc zraněným cestujícím a provedl všechny úkony k zabezpečení vozidla.

JIŘÍ BORECKÝ

strojvedoucí DKV Praha
Dne 25. června 2013 řídil vlak, který byl při vjezdu do stanice Žalhostice chybou cizího subjektu puštěn na obsazenou kolej, na které stál jiný osobní vlak. Zodpovědným výkonem služby a duchapřítomným jednáním vlak bezpečně zastavil za pomoci rychločinného brzdění.

OTAKAR HOLCKNECHT

strojvedoucí DKV Praha
Dne 15. dubna 2013 při vjezdu do stanice Řetenice byl chybou cizího subjektu puštěn jeho vlak na obsazenou kolej, na které stálo jiné drážní vozidlo. Zodpovědným výkonem služby a duchapřítomným jednáním se mu podařilo za pomoci rychločinného brzdění bezpečně vlak zastavit.

PETR NEUMAN

strojvedoucí DKV Praha
Dne 16. května 2013 ve stanici Chotětov při vedení vlaku spatřil v kolejišti vyvrácený strom. Ihned zahájil rychločinné brzdění, opustil stanoviště a stačil odvést několik cestujících, kteří pobývali v prostoru za stanovištěm strojvedoucího.

MARTIN HAVELKA

strojvedoucí DKV Praha
Dne 1. června 2013 při vedení vlaku spatřil strom spadlý na trakční vedení přes obě traťové koleje. Pro krátkou vzdálenost od překážky se mu nepodařilo vlak úplně zastavit a do stromu najel. Pomocí návštěy Stůj, zastavte všemi prostředky ale uspěl v zastavení vlaku EC přijíždějícího z opačného směru.

VÁCLAV HOUFEK

strojvedoucí DKV Praha
Dne 20. října 2012 mezi stanicemi Ratboř a Bečváry spatřil v průjezdovém profilu stojící nákladní automobil. Neprodleně zahájil rychločinné brzdění, opustil stanoviště a ještě stihl varovat cestující ve voze.

JIŘÍ KŘIVSKÝ

strojvedoucí DKV Praha
Dne 6. července 2013 v úseku Výhybna Vyšehrad – Praha hl. n. spatřil před vjezdem do tunelu dvě dívky, které ležely v sousední koleji. Okamžitě nahlásil tuto skutečnost dopravní kanceláři, která zastavila provoz.

ZDENĚK KUDLIČKA

vedoucí posunu DKV Praha
Dne 14. listopadu 2012 došlo ve stanici Děčín k ujetí nákladních vozů. Zdeněkovi Kudličkovi se podařilo na základě upozornění výpravčího ústředního stavědla položit zarážku, o kterou následně vozy zastavily.

MAREK STRÍŠKA

strojvedoucí DKV Praha
Dne 27. června 2013 při vedení rychlíku z odbočky Balabenka do stanice Praha–Holešovice zaregistroval silný ráz od pojezdu lokomotivy. Své podezření na vadu kolejnice ihned nahlásil výpravčímu a požádal o kontrolu dotčeného místa i strojvedoucího protijedoucího rychlíku. Zjištěna byla vylomená hlava kolejnice v délce cca 30 cm. Svým jednáním zabránil možnému vykojení následného vlaku.

PETER KYJO

strojvedoucí DKV Praha
Dne 8. prosince 2012 došlo na zastávce Lázně Toušeň k fyzickému napadení strojvedoucího cestujícím, který pod vlivem návykových látek vnikl na jeho stanoviště. Bez ohledu na osobní napadení zajistil přivolání Policie ČR.

ZDENĚK KUNC

strojvedoucí DKV Plzeň
Dne 17. července 2013 při vedení osobního vlaku velmi pohotově zareagoval, když před vjezdem do stanice Holýšov zastavil před silničním návěsem, který uvízl na železničním přejezdu.

OTA HÖNIG

strojvedoucí DKV Plzeň
Dne 22. července 2013 při vedení osobního vlaku spatřil osobu sedící v kolejišti. Jelikož neregulovala na výstražná znamení, použil ihned rychločinné brzdění. Zabránil tak střetu.

PAVEL KLÍMA

strojvedoucí DKV Plzeň
Dne 25. prosince 2012 při jízdě osobního vlaku spatřil v traťovém úseku Lipka – Vimperk skalní sesuv zasahující do profilu tratě. Použitím rychločinného brzdění zabránil najetí do balvanů.

KAREL RADVANOVSKÝ

strojvedoucí DKV Plzeň
Dne 3. června 2013 při jízdě v traťovém úseku Volyně – Čkyně spatřil strom spadlý na trať. Použitím rychločinného brzdění zabránil najetí do překážky, újmě na zdraví a vzniku škod.

PETR HLAVÁČEK

strojvedoucí DKV Brno
Dne 11. května 2013 za jízdy vlaku zabránil značné škodě na majetku ČD tím, že včas zavolal hasičskou záchrannou službu k likvidaci požáru na vozidle.

RICHARD HOLOMEK

strojvedoucí DKV Brno
Dne 3. ledna 2013 poskytl kvalifikovanou první pomoc zraněné osobě, která ležela vedle kolejíště a silně krvácela na hlavě. Ke zraněnému neprodleně přivolal odbornou pomoc.

PETR MARTINEK

systémový specialista RSM Ústí nad Labem
MARTIN ŽOHA
vedoucí provozu infrastruktury RSM Ústí n. L.
Dne 11. února 2013 zachránil život cestujícím ve vlaku, který prodělal silný infarkt. Zajistil mimořádné zastavení vlaku ve stanici Mohelnice, kde si dotyčného převzala záchranná služba.

JIŘÍ ZAVIČÁK

vlakvedoucí osobních vlaků RCVD Val. Meziříčí
Dne 11. února 2013 zachránil život cestujícím ve vlaku, který prodělal silný infarkt. Zajistil mimořádné zastavení vlaku ve stanici Mohelnice, kde si dotyčného převzala záchranná služba.

DITA DARMOVZALOVÁ

průvodčí osobních vlaků – steward RCVD Brno
Dne 18. června 2013 zachránila život cestující ve vlaku, která neregulovala na podněty a vykazovala známky ohrožení života. Neprodleně přivolala lékařskou pomoc a do jejího příjezdu poskytovala první pomoc.

ELIŠKA LUPAČOVÁ

vlakvedoucí osobních vlaků RCVD Brno
Dne 11. května 2013 doprovázela osobní vlak, ve kterém bylo strojvedoucím zjištěno zahoření ve stropním prostoru oddílu pro cestující. Paní Lupačová neprodleně zahájila evakuaci cestujících, zajistila náhradní autobusovou dopravu a po celou dobu cestujících informovala a zjišťovala možné zachování přípojů.

JAROSLAVA FRYŠTÁKOVÁ

vlakvedoucí osobních vlaků RCVD Brno
Dne 18. března 2013 doprovázela osobní vlak. Během jízdy vlaku došlo k pádu stromu na trať a následnému najetí vlaku do překážky. Po předání informace dispečinku informovala a uklidňovala cestující a pomáhala s jejich evakuací do náhradní soupravy. Ještě další den po nehodě se podílela na odklizečních pracích v místě pádu stromu.

VLADIMÍR HORÁK

vlakvedoucí osobních vlaků RCVD Hradec Králové
Dne 21. února 2013 při jízdě vlaku zjistil, že v oddílu pro cestující se šíří dým vycházející z prostoru strojovny. Po ohledání zjistil požár olejových látek ve strojovně u motoru hnacího vozidla. Neprodleně informoval strojvedoucího a aktivně se podílel na uhašení požáru.

ALEXANDRA HORNÍČKOVÁ

vlakvedoucí osobních vlaků RCVD Brno
Dne 2. ledna 2013 doprovázela osobní vlak. Na trati před zastávkou Ivančice došlo ke sražení osoby. Společně se strojvedoucím ošetřili zraněnou osobu, která měla poraněnou hlavu. Do příjezdu záchranné služby udržovala zraněného při vědomí. Poskytnutím kvalifikované první pomoci významně napomohla k záchraně lidského života.

BRIGITA KOLÁŘOVÁ

KRÁTCE

Vyberte z desítky nejkrásnějších nádraží

Které bude letos nejkrásnější nádraží? Sedmý ročník tradiční soutěže už zná vybrané adepty na oceněné stanice a zastávky. Do finále postoupila nádraží: Běšiny, Červený Kostelec, Český Brod, Český Těšín, Grygov, Horní Lipová, Nedvědice, Rynoltice, Včelníčka, Veřovice. Hlasujte pro jedno z nich do 11. listopadu na adrese www.nejnadrazi.cz nebo zašlete sms na číslo 736 300 202 ve tvaru NADRAZI JMENO STANICE za cenu běžné sms, případně zašlete hlasy poštou na adresu Asociace Entente Florale CZ – Souznění, o.s., V pevnosti 159/5b, 128 00 Praha 2. Deset hlasujících čekají vstupenky do Království železnic. Vítěz bude slavnostně vyhlášen v Senátu 12. prosince. Podpořte svého favorita!

Poslední Bardotka na Horním Pacífiku



Dne 29. září se uzavřela velmi dlouhá kapitola na trati 212 – na legendární „Horním Pacífiku“. Rekreační vlak Sp 1832 odvezla naposled zastupkyňe řady 749 (Ex T 478.1). Na výkonu 9207/06 již ten samý den pomyslně přebíral žezlo stroj 754 008. Za více než 40 let trvající službu v odrazu řeky Sázavy patří Bardotkám alias Zamračeným naše poděkování a obdiv.

Zaměstnanci ČD zvolí členy dozorčí rady

Představenstvo Českých drah rozhodlo dne 17. září o termínu konání voleb členů dozorčí rady zastupujících zaměstnance. Volby členů dozorčí rady volených zaměstnanci Českých drah se uskuteční ve dnech 18.–21. listopadu. Volební řád bude umístěn ve veřejných dokumentech O10 na <http://albatros.cd.cz/> dokumenty/O10GR/dokum.nsf pod kategorií Volby 2013 a v IS NORMIS v kategorii základní řídící akty.

Získali jsme třetí místo v prestižní anketě



Časopis Železničář uspěl v aktuálním ročníku soutěže Firemní médium. V kategorii Firemní tiskovina: interní komunikace získal třetí místo. Dalším úspěchem pro České dráhy je dokonce první místo pro časopis ČD pro vás v kategorii Firemní tiskovina: Business To Clients (B2C). Soutěž Firemní médium pořádá Komora Public Relations, která je profesním sdružením jednotlivců i společností v oboru komunikace.

(mn, ml, hop)

Dny železnice v krajích šířily radost, obdiv a poznání

→ Pokračování ze strany 1

Asi nejúspěšnější atrakcí se ovšem stala vysokozdvizná plošina drážních hasičů, ze které bylo vidět široko daleko – na tu se také čekalo nejdéle. Součástí Dne železnice byly i mimořádné vlaky: historický motorový Hurvínek, nostalgická souprava tažená parním čtyřkoláčkem a motorový vůz řady 854. Na hlavním nádraží se jako v minulých letech cestující mohli podívat do dopravní kanceláře (za plného provozu!) a v kulturním sále zhlédnout divadelní představení Nejlokomotivotatější lokomotiva.

Zastávka u Brna

Ani velmi chladné sobotní ráno 28. září neodradilo několik stovek lidí od jízdy parním vlakem v čele se Šlechticnou 475.101 z brněnského hlavního nádraží do Zastávky u Brna. Zde se slavil nejenom Den železnice, ale také Den zdraví

a Hornický den. V soupravě historických vozů ze čtyřicátých a padesátých let minulého století byl i oddíl pro přepravu jízdních kol. Někteří cyklisté vystoupili už dříve a do místa určení dorazili přes okolní obce, kde probíhal doprovodný program. Mezi všemi místy, kde se oslavy pořádaly, navíc jezdila zdarma kyvadlová autobusová doprava.

Kdo chtěl, mohl se například vydat do Babic na Gulášfest a pak se nechat odvézt úzkorozchodnou mašinkou do asi dva kilometry vzdáleného Muzea průmyslových železnic. „V Rosicích u Brna bylo také možné navštívit zámek s kostýmovaným průvodcem a otevřena byla i zámecká zahrada. Milovníky militarií určitě zaujala prohlídka protiatomového krytu či vojenské automobily nebo letecké modely. V kulturním domě Cristal probíhala soutěž v žonglování a exhibice taneční školy Mighty Shake,“ dodává Michal Teplík z KCOD Brno.



Na jižní Moravě vjel v rámci oslav vlak se Šlechticnou.

FOTO MARTIN HARÁK

V samotné Zastávce u Brna byly připravené soutěže pro děti, skákací nafukovací hrad i jízda na dopravním hřišti. Rodiče si navíc mohli zajít na nedaleký tradiční jarmark pořádaný v Dělnickém domě a ochutnat tam například zabijačkové speciality nebo se podívat na výstavu ovoce a zeleniny zdejších zahrádkářů. A koho zajímala industriální archeologie, ten zašel do stálé expozice historie hornické obce Zastávka.

Plasy

Poslední sobotu v září se slavil Den železnice rovněž ve stanici Plasy na trati z Plzně do Žatce. „Vybiráme vždy lokace, které jsou snadno dostupné pro návštěvníky oslav a poskytují dostatečný prostor. Zároveň se snažíme neupozadit žádný kout našeho regionu. Plasy nejenže splňují zmíněná kritéria, pro volbu tohoto místa hovořily ještě další dva důvody. Prvním z nich je výborná spolu-

práce s místní samosprávou, která se na pořádání Dne železnice podílela, a nemáme zapomenout ani na 140 výročí tratě číslo 160 z Plzně do Žatce,“ popisuje ředitel KCOD Plzeň Vladimír Kostelný podněty, které rozhodly o místě oslav.

O dobrou náladu se starala mimo jiné živá hudba pro všechny generace (počínaje Heligonkou přes skupinu s příznačným názvem Slepá kolej až po trio Michala Šindeláře). Hlavní ozdobou akce byl však zvláštní vlak z Kaznějova vedený 114 let starou parní lokomotivou 310.072. Celkem třikrát se pak Kafemlejek rozjel z Plas do Mladotic a zpět, aby ukázal, že i stroj z předminulého století má ještě páry dost. V Plasech se takřka symbolicky křížovaly s RegioSharky řady 844. Setkání historických a moderních vozidel demonstrovalo pokrok, jaký železnice od dvacátých let 19. století udělala.

MARTIN NAVRÁTIL, MARTIN HARÁK, PETR HORÁLEK, VÁCLAV RUBEŠ

Závody lokomotiv ve Zvolenu přinesly naší strojvůdkyni stříbrné místo

Grand Prix Slovakia není jedinou sympatickou akcí pro přátele železnice konanou na východ od řeky Moravy. Ale jistě je akcí výjimečnou. Letošní ročník přinesl poprvé i mistrovství Evropy strojvedoucích žen a dívek. Na něm měly své želízko v ohni i České dráhy. Vysokoškolačka Marie Sehnalová pracuje jako jedna ze dvou strojvůdkyň pod vlajkou DKV Praha, PJ Vršovice, a po nejvíce jezdí na Odstavném nádraží jih.

Tři ženy na stanovišti

Strojvůdkyně dorazily nakonec pouze tři – dvě domácí ze společnosti ZSSK (další strojvůdkyně z RD Košice se nezúčastnila) a již zmíněná zástupkyně Českých drah. V disciplínách vážných (jízda na přesnost zastavení) i veselých (vysvobození rytíře připoutaného symbolicky ke kolejí) všechny tři dokázaly, že přesně zvládnou svou profesi a mají smysl pro humor. „Fandil jsem všem, i když nejvíce naší Daně Mičencové, která nakonec byla třetí,“ přiznal se nám Jiří Kubáček, šéf ŽSR – Muzejního a do-

SOUTĚŽNÍ DISCIPLÍNY

- sprint na 100 m (dvakrát)
- sprint s přesným zastavením
- anglická pošta: topič musí za jízdy hákem zvednout balík a vhodit jej do koše
- přepadení indiány: lokomotiva dojede k ležícímu trámu na trati, topič ho musí odstranit a o několik metrů dál uhasit oheň u koleje vodou z lokomotivy
- přeprava piva postaveného na pohyblivém spojnici lokomotivy
- osvobození dámy přivázané ke kolejnici a její přeprava do cíle

kumentačního centra Bratislava, a dodal, že ke spravedlivým podmínkám pro dívky přispělo zejména to, že všechny startovaly na strojích téže řady, dokonce stejných barev, na modernizované řadě 712, které zapůjčila místní ŽOS Zvolen. Nutno dodat, že Marie Sehnalová

V pořadí už 15. mezinárodní závody lokomotiv hostil v sobotu 14. září středoslovenský Zvolen. Přesněji jeho nákladové nádraží, na jehož pěti kolejích se populární „preteky“ konaly. A nutno předeslat, že navzdory silnému dešti, který stanici zkrápěl celé dopoledne, z pódia u budovy, z lávky nad kolejíštěm i ze sedaček improvizovaného hlediště na nízkostěnném voze klání sledovaly stovky návštěvníků.



STROJVŮDKYNĚ. Do závodů se zapojily (zleva) Dana Mičencová, Antónia Vičáková a Marie Sehnalová.

FOTO AUTOR (6x)

Povolání pro tvrdší povahy

Soutěžící strojvůdkyně přišla povzbudit Emília Novotná, která ve Zvolenu 25 let jezdila na Sergejích. Nyní už je v důchodu, půl roku byla sesazená na myčce, bohužel kvůli tvrdému odpružení podvozků elektrických Laminátek si poničila páteř a diesely ji ještě připravily o 50 procent sluchu. „Je to povolání pro ženy, ale pro takové, které mají tvrdší povahu. Víte, někdy si lehnu a říkám si, jak jsem to vůbec mohla přežít,“ řekla Novotná novinářům s tím, že dnešní strojvedoucí obdivuje. „Přeju jim ale, aby to měly lehčí.“ A pak ještě zavzpomínala na staré

časy, kdy ve Zvolenu 25 let jezdila na proslulých sovětských lokomotivách o výkonu 2 tisíce koní: „Byl to nádherný okamžik. Sedět na Sergejovi, za sebou zátěž a stroj nahoru do Kremnických Baní jen vrněl jako starý kocour – na to se jednoduše nedá zapomenout.“

Dopoledne motory, po obědě pára

Kvůli ženám jsme ovšem přeskočili první kolo závodů, v nichž se v rámci 3. ročníku ceny Klubu historické techniky Zvolen utkaly osádky motorových vozů. V několika disciplínách se střetly čty

vozů M 131.1053, 443 a 1125 plus rakouský Šinobus řady 5081.01. K disciplínám přibyl převoz dobové dvojice tvořené distingovanou dámou Adélkou Ostroluckou a výpravčím Lumírem Kuncem, samozřejmě s těžkým zavazadlem.

Po poledni se návštěvníci věnovali deskám různých atrakcí, modelům nebo prohlídce nových vozidel push-pull či jednotky 861. Novinku, redesignovanou „slovenskou Regionovu“ 813-913.110, představilo ŽOS Zvolen. To již na koleje nastupovala parní trakce. Čtveřice strojů delegovaných z Rakouska, Česka a Slovenska doplnila zelená tendrovka z Ma-

Pořádající a partneři

- KHT Zvolen
- MDC Bratislava
- ŽSR
- ZSSK a ZSSKC
- ČD
- ČD Cargo
- ŽOS Zvolen
- Phoenix Zeppelin
- Banskobystrický pivovar
- Betamont
- Saft Ferak
- Sodexo

ďarska. Jak se později ukázalo v závodě, byla malá, ale šikovná. Budapešťané s ní obsadili první příčku! Mezi další akce nabitého dne patřilo unášení mažoretek a koulení prázdných sudů po kolejnici. S napětím očekávali odpolední souboje mužů doprovázející valašského Kocúra 314.303 – Martin Šuštal, Tomáš Hřebík a Michal Štrublík, kteří přijeli závodit poprvé. Cesta z Valach, zatím pro nově zprovozněnou lokomotivu vůbec nejděší, jim maximálně čtyřicetkilometrovou rychlostí trvala 20 hodin.

Nostalgické cesty domů

Nakonec si nechalo říci i počasí, a tak si návštěvníci kromě mokřích šatů a deštů mohli odvézt domů hlavně skvělé zážitky. K cestě do okolních měst a obcí je rozvezl zvláštní vlaky tvořené rovněž historickými vozidly: 464.001 na Kriváň, Pomaranč T 678.0012 do Banské Bystrice, motorový vlak M 262.004 a M 240.0039 do Banské Štiavnice a čtveřice Hurvínků do Krupiny a zpět. „Vše tu bylo super, hlavně to mistrovství strojvůdkyň,“ hod-



Závodnice se v prudkém dešti připravují na startu.



Davy nadšených návštěvníků si mohli vybrat z množství suvenýrů.



O dobrou atmosféru se staraly usměvavé mažoretky.



Diváci chvílemi nevěděli, které krásky mají obdivovat dříve.



Představil se i čerstvě opravený historický osobní vůz.

byla v celkovém pořadí druhá, vítězkou se stala Antónia Vičáková z Oravské lesní železnice. Zapůsobila nejlépe i na moderátora akce Ľubomíra Lehotského, který trefně poznamenal, že vítězka ze své lesní dráhy, kde jezdí na 55 promíle na lokomotivě typu DH, musí být zvyklá pořádně otvírat regulátor a hlídat, aby se nesmekala kola.

HNACÍ VOZIDLA, KTERÁ BYLA K VIDĚNÍ VE ZVOLENU

27 (Maďarsko) – 1. místo

314.303 (NTM/výtopna Valašské Meziříčí) – 2. místo

422.0108 (MDC ŽSR/KHT Zvolen) – 3. místo

464.001 (MDC ŽSR/RD Prievdza) – 4. místo

109.13 (TM Wien/Heizhaus Strasshof, Rakousko) – 5. místo

M 131.1053; M 131.1443; M 131.1125

5081.01 (Rakousko)

712.407, 422 a 752

Filmové hody evropských železničářů v Bavorsku

Nedaleko bavorského Berchtesgaden, v obci Schöna am Königssee, proběhl na začátku září 25. ročník soutěže železničářů, členů zemských svazů mezinárodní federace FISAIC, v oboru film a video. Téměř stovku soutěžních prací přihlásili železničáři ze sedmi zemí. Zemský svaz FISAIC ČD soutěž oblesal téměř dvacítkou prací různého tematického zaměření. Jeho členové si přivezli domů tři medaile a pět diplomů, čímž potvrdili, že patří mezi produkční špičku evropských železničářů.

Kamerou proti alkoholu

Eduard Pech z Ústí nad Labem dokázal spojit neblaze proslulou metanolovou kauzu s touhou lidstva po trojrozměrném zobrazení světa – formátu 3D. Realizace námětu vyžadovala dokonalé filmářské zpracování včetně umění střihu. Nelze upřít, že by se i jiní autoři nevěnovali protialkoholní tematice. Například

slovenský autor Vojtěch Balaško ve snímcích „Zlatá Moskva“ nebo „Nikdy více“ kriticky vystihl dopady pití vodky a známého mnichovského Oktoberfestu. Avšak originalitu Eduarda Pecha ve snímku „Kauza Methanol“ nedostihl.

Když na projekčním plátně zazářila plná sklenka, ze které autor upíjel, pozornost diváků se zvyšovala. A když začal metanol působit, nevystoupily z monitoru bílé myšky, ale miniatury opravdových lidí. Ty se nakonec pohybovaly po celém pracovním stole! To již diváci – dychtiví po projekci 3D – nadšeně tleskali. Zlatá medaile FISAIC a vysoké ocenění snímku připomenuly zdařilost kolekce ČD. Další realizované vtipné náměty zlatou medaili doplnily o bronzovou a o několik diplomů.

Jedna z nejprestižnějších soutěžních kategorií (A – železniční tematika) byla zastoupena snímky ze šesti zemí. Přesvědčivě zvítězil francouzský snímek



Soutěž probíhala v hotelu Hubertus.

FOTO JARMILA ŠMERHOVÁ

„Frederikův svět“ o jednom z posledních závorářů, který je umělcem a životním filozofem. Také stříbro putovalo do Francie za vystižení nejdůležitějších prací při souvislé obnově železničního svršku za nepřetržitě výluky severně od Toulouse. Člověk si uvědomí, že i v takovém komplexu automatických strojů zůstává ještě mnoho prostoru pro manuální práce. Bronzová medaile putovala do Mezi-městí k Petru Davidovi. Tento zkušený filmař v deseti minutách vyjádřil zrod a současnost krásy železničních modelů.

Šťěstí na pár metrech

V dokumentární tvorbě nejvíce zaujal rakouský snímek „300 m² štěstí“, který vynesl stříbro Belgičanu Noëlu Cannotovi. Ten ukázal, že ke štěstí člověka napomáhá i jeho zahrádka. Také filmářskou zkratku o redakční práci v jednom belgickém týdeníku porota ocenila stříbrem. V této kategorii autorská dvojice Petr

Chmela – Jiří Rozumek ukázala pozadí televizní soutěže „Česko-Slovensko hledá talent“ a zaslouženě získala diplom.

V kategorii dokumentů a reportáží (B1) se líbila práce „Děti měsíce“ o citlivosti kůže na UV záření a dopadu této vzácné nemoci na denní život dítěte. Bylo ale smutné dívat se na děti v jakémási skafandru, který odkládají až po západu slunce. V kategorii filmy z cest (B2) porota přifkla zlato rakouskému snímku o kultuře lidí žijících v pohraničí mezi Nepálem a Tibetem. Z dalších filmů v ostatních kategoriích jmenujme například snímek manželů Kubátových z prvního letu balonem nad Českým rájem, který ocenila porota diplomem a diváci potleskem. Petr Chmela a Jan Galatík zase ztvárnili úsilí o hledání centra Velkomoravské říše a ústecký autor Zdeněk Patzenhauer prokázal invenci ve videoklipu „Pomsta“, za který obdržel diplom.

IVO LANÍČEK



Na veletrh se letos přijelo podívat asi 10 tisíc návštěvníků. FOTO AUTOR (3x)

Prezentovali jsme se v Gdaňsku na veletrhu TRAKO 2013

Jubilejní, v pořadí již desátý ročník mezinárodního železničního veletrhu TRAKO se konal ve dnech 24.–27. září v polském Gdaňsku. Akce poprvé proběhla v moderním areálu výstaviště Amberexpo. Přesunem do nově postaveného areálu veletrh opět zvýšil svoji úroveň a prestiž. Stal se tak nejen největší odbornou akcí tohoto zaměření v Polsku, ale postupně se zařadil hned za plejádu nejvýznamnějších veletrhů, jakými jsou Transport Logistic Mnichov, InnoTrans Berlín či SITL Paříž.

Aktuální statistiky naznačují, že veletrh TRAKO již nelze považovat za regionální akci. Více než 510 vystavovatelů z 25 zemí a návštěvnost přes 10 tisíc lidí je toho nesporným důkazem, nehledě na velkou a neustále rostoucí mezinárodní účast jak z řad vystavovatelů, tak i návštěvníků. Letošní veletrh se konal pod záštitou polského ministerstva dopravy, stavebnictví a mořského hospodářství a nabídl možnost pro prezentaci úrovně dopravních systémů a železniční infrastruktury nejen v Polsku, ale i v Evropě.

Velké Pendolino i malé modely
Pořadatelé veletrhu – společnost Międzynarodowe Targi Gdańskie a skupina PKP – tradičně naplánovali bohatý doprovodný program plný konferencí, seminářů a prezentací jednotlivých firem, zaměřených především na témata železniční infrastruktury, bezpečnosti železniční dopravy či úlohy vysokorychlostní železnice v moderní ekonomice. Kromě tří veletržních pavilonů a dvou obřích výstavních stanů poutaly pozornost i exponáty umístěné na přilehlém kolejisti nádraží Gdańsk-Stadion Expo. Zejména pak moderní souprava Pendolino přilákala stovky zvědavých návštěvníků. Za-



NOVÉ PROSTORY. Veletrh proběhl v moderním areálu výstaviště Amberexpo.

jímavým kontrastem k těmto exponátům byly i jejich modely v doprovodné sekci Svět malé železnice.

Třetí účast ČD Cargo
Nomenklatura veletrhu byla z větší části zaměřena především na oblast technických zařízení využívaných v segmentu železniční dopravy, výrobní, opravá-

renské, údržbářské a navigační systémy, ale svoje nepřehlédnutelné místo měla i doprava, expedice a železniční logistika vůbec. Do této kategorie se zařadilo i ČD Cargo, které se na veletrhu TRAKO letos prezentovalo již potřetí, poprvé však společně s dceřinou společností Koleje Czeskie, která působí právě na polském dopravním trhu. Patrová

designová expozice s výraznými prvky korporátní identity budila zaslouženou pozornost návštěvníků a po celou dobu veletrhu poskytovala potřebný azyl pro četná obchodní jednání.

ČD Cargo, resp. Koleje Czeskie, prezentovalo kompletní portfolio poskytovaných služeb. Obchodní manažeři, zástupci podpory prodeje či marketingu poskytovali fundované informace a odpovídali na nespočet laických i odborných dotazů. Důležitost a váhu prezentace ČD Cargo na letošním veletrhu umocnila i aktivní účast vrcholového vedení ČD Cargo v čele s předsedou představenstva Oldřichem Mazánkem a členem představenstva Pavlem Lamaczem.

Příležitosti pro české firmy
Veletrhu se zúčastnila i celá řada dalších českých firem. Část byla zahrnuta do společné české expozice pod záštitou Ministerstva průmyslu a obchodu ČR a ve spolupráci s Asociací podniků českého železničního průmyslu; část jich jako ČD Cargo zvolila samostatnou expozici. Celkový počet českých vystavovatelů přesáhl podobně jako v roce 2011 tři desítky. Veletržní prezentace tvoří nezastupitelnou součást marketingové komunikace ČD Cargo. Veletrh je místem nejen pro navazování nových obchodních kontaktů, ale především prestižní společenskou událostí, představením firmy, budováním a upevňováním její image. ČD Cargo, hájící pozici pátého největšího nákladního železničního dopravce v Evropě, se v posledních letech pravidelně objevuje na většině nejvýznamnějších dopravních a logistických veletrhů, mezi něž veletrh TRAKO bezesporu patří. Veškeré tyto atributy letošní účast na veletrhu TRAKO splnila a nelze ji hodnotit jinak než úspěšně.

ZDENĚK ŠILER

KRÁTCE Z ČD CARGO

Personální změny od 27. 8. do 18. 9.

Dne 27. srpna pověřil personální ředitel společnosti ČD Cargo Ivo Veselý vedením útvaru Interní audit a řízení rizik (O17) Romana Kunze a vedením útvaru Procesní inženýring (O20) Tomáše Tótha, v obou případech s účinností od 1. září.

Představenstvo ČD Cargo na svém zasedání, které se konalo dne 26. srpna, projednalo oznámení Zbyška Waclawika, kterým se dnem 26. srpna vzdává pracovní pozice obchodního ředitele, a rozhodlo obsadit Václava Andryška do pracovní pozice obchodního ředitele, a to s účinností od 28. srpna. Dále představenstvo společnosti rozhodlo obsadit Karla Prince do pracovní pozice ředitele Odboru lidských zdrojů (O10), a to s účinností od 1. září.

Na svém zasedání 29. srpna představenstvo ČD Cargo projednalo oznámení Iva Veselého, kterým se dnem 31. srpna vzdal pracovní pozice personálního ředitele a ředitele Odboru lidských zdrojů, a rozhodlo obsadit Mojžíra Bakaláře do pracovní pozice ředitele Odboru lidských zdrojů (O10), a to s účinností od 1. září.

Představenstvo ČD Cargo na svém zasedání konaném dne 17. září rozhodlo:

- ke dni 17. září 2013 odvolat z pracovní pozice:
a) ředitele opravárenství Miroslava Kupce,
b) korporátního manažera rizik Kryštofa Hajna,
c) ředitele Odboru údržby a oprav (O12) Aleše Bartheldiho,
- ke dni 30. září odvolat z pracovní pozice ředitele Odboru prodeje Pavla Špráchala,
- ke dni 17. září zrušit pověření ředitele Odboru lidských zdrojů pro:
a) Libora Gatka ve věci zajištění chodu Odboru controllingu a finančního řízení (O1), které mělo číslo jednací 10458/2012-O10/1 ze dne 20. prosince 2010,
b) Tomáše Tótha ve věci vedení útvaru Procesní inženýring (O20), které mělo číslo jednací 10231/2013-O10/1 ze dne 26. srpna 2013,
- ke dni 17. září obsadit do pracovní pozice ředitelky odboru Kanceláře předsedy představenstva Kamilu Chovancovou,
- ke dni 18. září jmenovat do pracovní pozice:
a) ředitele Odboru Procesního inženýringu (O20) Julia Přenosila,
b) ředitele Odboru controllingu a finančního řízení Tomáše Tótha,
- ke dni 18. září pověřit řízením Odboru údržby a oprav (O12) Hanu Zdechovanovou.

(car)



Euro Konference řešila další vývoj nákladní dopravy

→ Pokračování ze strany 1

Dalibor Zelený ve své prezentaci nastínil dosavadní vývoj v nákladní dopravě s poukazem na to, že i marže z ucelených přeprav poklesly zhruba o třetinu. To podle něj neumožní, aby se z nich dovozovaly přepravy jednotlivých vozových zásilek, a proto i ČD Cargo musí jít s jejich cenou nahoru (a tudíž některé přepravy logicky přecházejí na silnici). Jak tuto činnost dál dělat? Podle nejvyššího představitel ČD by firma měla přejít k aktivní železniční politice, hledat nový byznys i spojení po celé Evropě a vytvářet větší uskupení, podobně jako to dělají jiní velcí dopravci v Evropě.

Jak dál s jednotlivými vozovými zásilkami
Nechyběla ani reakce na slova ministra Žáka o tom, že není nutné, aby jednotlivé vozové zásilky přepravovalo jenom

ČD Cargo. „Zkoušíme hledat spolupráci s jinými organizacemi státními či nestátními a začínáme přicházet k velmi zajímavým výsledkům,“ komentoval Dalibor Zelený s tím, že „je jasné, že tato činnost musí bez nějaké, řekněme podpory nebo bez přijetí určitých opatření být schopna konkurovat silniční



Na konferenci diskutoval také ministr dopravy v demisi Zdeněk Žák.

dopravě už jen cenou za dopravní cestu“. Jedna ze zkoumaných cest, útlum jednotlivých vozových zásilek, by znamenala přechod 25 milionů tun zboží ze železnice na silnici a ztrátu tisíců pracovních míst na železniční. A patrně by se přenesla i za hranice. Zelený také upozornil na to, že stávající legislativa, ze-



Za České dráhy i ČD Cargo vystoupil Dalibor Zelený. FOTO AUTOR (2x)

jména zákon o zadávání veřejných zakázek, znevýhodňuje ČD a ČD Cargo oproti soukromým subjektům.

Problémem je i kapacita sítě
Generální ředitel SŽDC Jiří Kolář pohovořil o tom, že bude pokračovat pohyb poplatků za použití dopravní cesty směrem k průměru Evropy: pro osobní dopravu poplatky mírně vzroste a pro nákladní naopak poklesne. I od něj zazněla nelichotivá čísla: podíl v přepravě zboží po kolejích poklesl z někdejších 70 na 20 procent. Sdílel také, že pro Operační program Doprava z by SŽDC chtěla zapracovat projekty veřejných terminálů kombinované dopravy. Ve vystoupení šéfa Metransu Jiřího Samka zazněla kritika přetížené (části) železniční sítě. Zástupce významného operátora kombinované dopravy a dnes i dopravce působícího zejména v SRN měl zajímavý recept na přepravu jednot-

livých vozových zásilek – jejich roli by mohla efektivně převzít kontejnerová přeprava. Vystoupení Tomáše Tylla, společníka pořádající advokátní kanceláře Vyroubal Krajhanzl Školout, se mimo jiné týkalo míry spravedlnosti při rozdělování kapacity dráhy a dopadů nové legislativy na provoz.

A společný závěr řady řečníků? Evropská unie by měla přehodnotit svoji dopravní politiku. Od vydání evropské směrnice 440 uplynulo už 22 let a zemím, které svůj železniční trh příliš otevřely, to vedle pozitiv přineslo i řadu výrazně negativních věcí. Konkurence sice zlepšila kvalitu ucelených nákladních přeprav, ovšem právě u jednotlivých vozových zásilek nastal jev zcela opačný. Ještě dodejme, že konferenci moderoval Miroslav Zámečník a vedle zmíněné advokátní kanceláře akci spolupřádaly České dráhy a týdeník Euro.

MARTIN NAVRÁTIL

MIMOŘÁDNOSTI

Pečky – Plaňany

4. září
Nad ránem mezi stanicemi Pečky a Plaňany se na přejezdu v km 2,368 střetl osobní automobil Porsche Cayenne s osobním vlakem 19306, kterým byl motorový vůz 810.631-2. Při střetnutí byla zraněna řidička automobilu. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčíslena na 300 tisíc korun.

Tanvald

4. září
Odpoledne ve stanici Tanvald se srazil posunující motorový vůz 840.010-3 se stojícím osobním vlakem 26279. Při srážce byl lehce zraněn strojevedoucí osobního vlaku. Škoda je předběžně 490 tisíc korun.

Jihlava

8. září
Odpoledne mezi stanicemi Jihlava a Luka nad Jihlavou najel řídicí vůz 80-29.215-8 osobního vlaku 4813 na spadlý strom v km 194,200. Škoda předběžně činí 20 tisíc korun.

Kojetice na Moravě

12. září
Po poledni mezi stanicemi Jaroměřice nad Rokytnou a Kojetice na Moravě se na přejezdu v km 148,648 střetl traktor Zetor 6911 s osobním vlakem 24808, kterým byl motorový vůz 810.433-3. Při střetnutí byl usmrčen řidič traktoru, strojevedoucí osobního vlaku byl lehce zraněn. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 400 tisíc korun.

Vyšší Brod

12. září
Ve večerních hodinách v dopravně Vyšší Brod klášter vykolejily při posunu dva osobní vozy řady Btx na výhybce číslo 1Sv. Škoda byla předběžně vyčíslena na 200 tisíc korun.

Domažlice

13. září
Odpoledne mezi stanicemi Domažlice a výhybnou Radonice se na přejezdu v km 166,435 střetl osobní automobil Opel Astra s osobním vlakem 7421, v jehož čele byla motorová lokomotiva 754.060-2. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda je předběžně 110 tisíc korun.

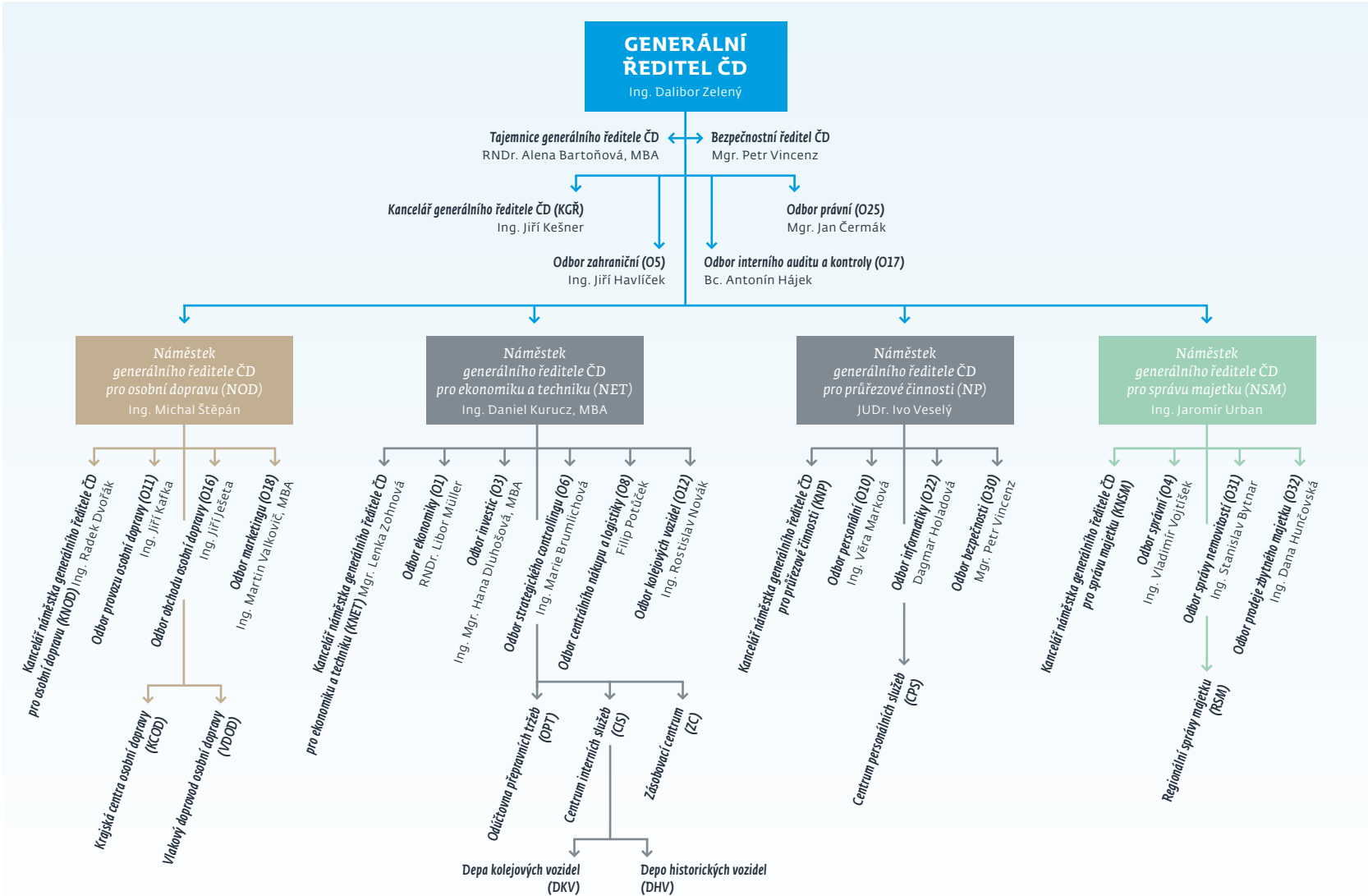
Vraňany

13. září
V podvečer mezi stanicemi Vraňany a Lužec nad Vltavou se na přejezdu v km 2,377 střetl osobní automobil Škoda Octavia s osobním vlakem 12359, kterým byl motorový vůz 809.281-9. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda předběžně činí 80 tisíc korun.

Stupno – Radnice

15. září
Nad ránem mezi dopravnami Stupno a Radnice se na přejezdu v km 3,975 střetl osobní automobil Renault Megane s osobním vlakem 17800, kterým byla Regionova 814/914.302. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda předběžně činí 100 tisíc korun.

(Mirko)



Štíhlejší a pružnější podoba generálního ředitelství

Vrcholové vedení Českých drah prošlo zásadní restrukturalizací organizačního uspořádání. Generální ředitelství funguje od 1. října s novým modelem řízení. Struktura přinesla redukci původních šesti úseků výkonných ředitelů na čtyři vedené náměstky generálního ředitele. Počet odborů se snížil na 22. Cílem těchto změn je vedle úspor také pružnější reakce na poptávku a tvorba nabídek konkurenceschopných produktů.

Od 1. října 2013 má generální ředitel Českých drah opět své náměstky, nikoli výkonné ředitele. Došlo také k radikálnímu snížení počtu odborů – z původních 33 na 22, což je změna o 35 procent dolů. Méně dramatické jsou personální změny, počet zaměstnanců generálního ředitelství byl snížen v řádech desítek. V této souvislosti je nutné poznamenat, že do organizační struktury generálního ředitelství nespadají jen administrativní zaměstnanci. Jeho součástí jsou i provozní pozice (např. dispečeri osobní dopravy, zaměstnanci pracoviště rezervací a Centrálního zákaznického centra). Pod generální ředitelství spadají částečně i pracovníci v regionech. Nové členění úseků náměstků je následující:

Úsek náměstka generálního ředitele pro osobní dopravu (NOD)

Sem patří Odbor provozu osobní dopravy (O11), který zajišťuje řádný chod osobní dopravy a sleduje její kvalitu. Dalším

článkem úseku je Odbor obchodu osobní dopravy (O16), zabývající se cenotvorbou, obchodními nabídkami a koncepcemi a dalšími klíčovými obchodními aktivitami. Úkolem Odboru marketingu (O18) je komunikační strategie společnosti. Pod tento úsek spadají také všechna Krajská centra osobní dopravy (KCOD) a Vlakový doprovod osobní dopravy (VDOD).

Úsek náměstka generálního ředitele pro ekonomiku a techniku (NET)

Zásadní skutečností je, že bývalý úsek ekonomiky společnosti byl sloučen s řízením technických náležitostí. Tuto část řízení zastupuje zejména Odbor kolejových vozidel (O12). Společně s Depy kolejových vozidel (DKV) je hlavní náplní úseku komplexní správa železničních kolejových vozidel a koordinace činností za účelem optimalizace údržby kolejových vozidel. Do působnosti úseku patří také péče o historická vozidla prostřednictvím Depa historických vozidel. Ekonomické řízení zastupují Odbor ekono-

miky (O1), Odbor investic (O3), Odbor strategického controllingu (O6) a Odbor centrálního nákupu a logistiky (O8). Jejich posláním je vedení agendy účetnictví a daní společnosti, vrcholové centrální řízení finančních toků a finančních limitů a centrální plánování ekonomiky na všech organizačních stupních Českých drah. Do této větve organizační struktury je proto zařazena také Odúčtovna přepravních tržeb (OPT), Centrum interních služeb (CIS) a Zásobovací centrum (ZS).

Úsek náměstka generálního ředitele pro průřezové činnosti (NP)

Do pole působnosti tohoto úseku spadá Odbor personální (O10), Odbor informatiky (O22) a Odbor bezpečnosti (O30). Do řídicí působnosti úseku patří také Centrum personálních služeb (CPS). Dosud neexistující článek řízení tak soustředil nejdůležitější činnosti z původních dvou úseků spadajících pod výkonného ředitele pro personální záležitosti a tajemníka

generálního ředitele do jediného úseku náměstka pro průřezové činnosti. Na jeho bedra padá nejen organizování práce se zaměstnanci, jejich profesní rozvoj, koncepce vzdělávání, ale také zajištění všech IT procesů firmy a její bezpečnost.

Úsek náměstka generálního ředitele pro správu majetku (NSM)

Údržbu a péči o nemovitý majetek, podnikání s nemovitostmi a jejich pronájem řeší Odbor správní (O4), Odbor prodeje zbytného majetku (O32) a Odbor správy nemovitostí (O31). Ty patří do úseku náměstka pro správu majetku. Jejich hlavními partnery jsou Regionální správy majetku (RSM) a kromě péče, koncepce a řízení správy je posláním úseku také prodej a další podnikání s nemovitostmi Českých drah.

Všechny změny v organizační struktuře vedení Českých drah jsou motivovány zejména zefektivněním řízení firmy a zaměřením společnosti na obchod. Podle generálního ředitele Českých drah Dalibora Zeleného musí být v nové struktuře jasné, kdo za co odpovídá. V rozhovoru pro Železničáře číslo 18/2013 uvedl, že po převodu či prodeji nemovitého majetku SŽDC bude generální ředitelství disponovat jen třemi úseky náměstků. Veškeré změny v organizační struktuře budou pro zaměstnance uvedeny také na intranetových stránkách seznam.cd.cz a v informačním systému NORMIS.

VÁCLAV RUBEŠ

Na Plzeňsku se naučili pracovat s výlukami v zádech

Plzeňský uzel se dlouhodobě potýká s velkou stavební činností. Může za to především budování 3. tranzitního koridoru. Rozsáhlá omezení s tím související se pak projevují na cestujících, ale i na provozních zaměstnancích. „Současné stavby zasahují prakticky do všech tratí, které Plzní procházejí. Aby nedocházelo ke kolizím, je nutná koordinace s dalšími významnými stavbami v kraji, například s přeložkou silnice I/26,“ říká ředitel KCOD Plzeň Vladimír Kostelný.

Výluka stíhá výluku

Na rekonstrukce železničních mostů navazovaly v letošním roce stavby severního a jižního podchodu na plzeňském hlavním nádraží s omezením počtu dopravních kolejí a také rozsáhlé nepřetržitě výluka na přílehlých tratích. Některé z nich stále probíhají. Od 1. dubna trvala výluka v úseku Plzeň hlavní ná-

draží – Plzeň zastávka – Dobřany, kterou současně doplňovaly výluky kvůli opravě dvou mostů na silnici I/27 v úsecích Přestice – Švihov a Švihov – Klatovy. Omezení měla trvat původně do 27. června, ale po dlouhotrvajících deštích se prodloužila až do 4. července. „S tímto vyloučeným úsekem jsme se potýkali celých 95 dní. V červenci následovala další nepřetržitá výluka v úseku Plzeň-Koterov – Nepomuk, kde 11 dní jezdily místo vlaků náhradní autobusy,“ popisuje situaci ředitel Kostelný.

V plzeňském uzlu začala v srpnu další nepřetržitá výluka na trati z Plzně do Mostu, která byla připravena v součinnosti plzeňského a ústeckého KCOD a v několika etapách probíhala až do konce září. Navíc v oblasti Šumavy začala v září další rozsáhlá výluka s náhradní autobusovou dopravou v úseku Nýrsko – Železná Ruda-Alžbětín. Stranou nezůstávají ani regionální tratě. Například



Kolejiště plzeňského hlavního nádraží je zčásti demontováno. FOTO AUTOR

v úseku Třemešné pod Přimdou – Bor byla během září vyloučena doprava na 16 dní. Na říjen SŽDC plánuje desetidení výluku v úseku Cebiv – Bezručice.

Bez kolejí, nástupišť i bez informačních systémů

Je zřejmé, že v plzeňském obvodu, jehož síť tvoří většinou jednokolejné tratě, jsou zásahy takových výluk do provozu velmi zásadní. Kromě zpoždění, která vznikají z náhrady vlaků autobusy, komplikuje provozní situaci i omezování kapacity dráhy v samotném uzlu Plzeň. Tam výluky probíhající kvůli stavbě podchodů významně zkracují či zcela vylučují dopravní koleje a nástupiště, což podstatně ztěžuje eliminaci vzniklých zpoždění ze stavební činnosti na trati. Ředitel KCOD k tomu dává komentář: „Výrazně jsou proto redukovány podmínky pro ošetřování souprav osobních vlaků a například je omezeno i používání infor-

mačních systémů pro cestující. Vzniklou situaci se snažíme zjemnit například odklony mezinárodních expresních vlaků z Prahy do Mnichova, které z Plzně směřujeme přes Klatovy.“ Podle vyloučeného jízdního řádu například spoje ve směru do Plzně vyjíždějí z výchozích stanic dříve, aby byly zajištěny přípoje na ostatní tratě.

„Tento stav trvá již několik let a klade vysoké nároky na všechny zaměstnance, kteří jsou touto mimořádnou stavební činností dotčeni. Jedná se o všechny, kteří výluky plánují, koordinují a připravují, až po ty, kteří jejich následky denně zažívají v provozu, jsou v přímém styku se zákazníky a musí umět za firmu tyto následky kompenzovat. Všem proto patří velký dík,“ říká Vladimír Kostelný. S ohledem na další připravované stavební aktivity v regionu je jasné, že tyto problémy budou Plzeňští řešit ještě několik let.

MARTIN HARÁK

Služba one stop shop usnadní přidělení kapacity dráhy

Kontaktní místo služby one stop shop bude mít význam nejen pro zjednodušení procesu přidělování kapacity dopravní cesty, ale také nabídne žadatelům takzvané předpřipravené trasy. K tomu Českou republiku ostatně zavazují dokumenty Evropské unie z oblasti dopravy. Zároveň probíhá revize celoevropské sítě nákladních koridorů, která má konkrétně pro 7. nákladní koridor zásadní význam, neboť dojde k jeho prodloužení z Prahy do severoněmeckých přístavů Hamburk a Rostock.

Přetížený úsek Praha – Česká Třebová

Infrastruktura na 7. nákladním koridoru by měla být v brzké budoucnosti plně interoperabilní, a to díky moderním technologiím, jako je ETCS. K tomuto účelu je připravena Evropská unie spolupodílet se na financování. Na 7. nákladním koridoru, který prakticky kopíruje trasu 1. národního železničního koridoru z Děčína do Břeclavi, je nejslabším místem v České republice úsek Praha – Kolín – Pardubice – Choceň – Česká Třebová. Právě tam je v současné době nedostatečná volná kapacita dopravní cesty z důvodu intenzivní souběžné osobní a nákladní dopravy.

Řešením tohoto problému by mohla být modernizace variantní trasy z Brna přes Ždár nad Sázavou, Havlíčkův Brod, Kutnou Horu, Kolín, Nymburk, Lysou nad Labem a Mělník do Ústí nad Labem. Nákladní železniční koridor by navíc měl propojovat logistická centra a překladiště, přičemž jejich provozovatelé se přímo účastní diskuzí o provozu těchto koridorů.

Co je one stop shop

Službu one stop shop má na základě vzájemné dohody zúčastněných železnic na starosti maďarská organizace VPE, která zabezpečuje veškeré služby s přidělováním kapacity dopravní cesty. Zažádat o trasu si může každý oprávněný subjekt v souladu s evropským nařízením č. 913/2010. Jednací jazykem pro všechny je angličtina.

Služba pro další koridory

Nařízení EU číslo 913/2010 určilo celkem devět železničních nákladních koridorů, z nichž přes Českou republiku prochází nejen zmíněný 7. koridor, ale navíc ještě další dva. Jde nejen o 5. koridor spojující přístavy v Polsku a Jaderském moři, který na území České republiky kopíruje trasu druhého železničního tranzitního koridoru mezi Petrovicemi a Břeclaví, ale i neméně významný koridor, který spojuje Prahu a Čiernou nad Tisou přes Horní Lideč nebo Ostravu. Tento koridor je označen jako 9.

Pro dobré fungování koridorů je nutná vzájemná spolupráce a výměna informací, a to nejen mezi jednotlivými železnicemi, ale i dopravci. Z tohoto důvodu se služba one stop shop plánuje i na zbývajících dvou koridorech: 5. koridor bude mít toto kontaktní místo ve Varšavě a 9. v Praze. Jde o jeden z konkrétních kroků, jak dosáhnout přesunu silničních přeprav na železnici.



NA KORIDORU. Službu one stop shop pro přidělování trasy využijí dopravci v mezinárodní dopravě i v ČR.

FOTO AUTOR

Od 10. listopadu letošního roku vznikne na 7. evropském nákladním železničním koridoru služba one stop shop. Měla by umožnit zjednodušení celého procesu přidělování kapacity dopravní cesty a trasy mezinárodních nákladních vlaků na jediném kontaktním místě koridoru (C-OSS). Centrum koridoru se nachází v Budapešti. Koridor přitom spojuje Českou republiku a Slovensko s jihovýchodní částí Evropy, konkrétně s Rakouskem, Maďarskem, Rumunskem, Bulharskem a Řeckem.

Zařazení českých železničních tratí do sítě mezinárodních železničních koridorů má i další význam. Tratě nákladních koridorů patří mezi prioritní v rámci sítě TEN-T, což usnadňuje čerpání evropských peněz na potřebné in-

vestice. To je také důvod, proč se Česká republika snaží být součástí co největšího počtu železničních koridorů. Vychází to i z geografické polohy České republiky v rámci Evropy a její hustoty železniční sítě.



Úplné sjednocení podmínek bude ještě složitě

Zmíněné evropské nařízení číslo 913/2010 definovalo nejen rámcové trasování těchto koridorů, ale velmi přesně popisuje fungování řídicích orgánů, technické podmínky provozu a v neposlední řadě požadavky na železniční infrastrukturu, které musí vyhovovat nejpřísnějším evropským standardům. Bude velmi záležet na vzájemných dohodách mezi jednotlivými členskými státy a nepochybně také na zapojení soukromého sektoru provozujícího překladiště a terminály, aby byly všechny tyto požadavky splněny.

Nesmíme však zapomenout, že v mnohých případech jde o státy s různou technickou úrovní železniční infrastruktury, kde je zavádění evropského vlakového zabezpečovače ETCS teprve v samotných začátcích. Proto bude sjednocení podmínek na železniční infrastrukturu poměrně složitým procesem. Tento fakt si žádá také přehodnocení technických podmínek, které by měla splňovat železniční infrastruktura sloužící pro nákladní dopravu. Jednoduše jde o to, aby nákladní železniční koridor nebyl posuzován stejně jako železniční koridor pro osobní dopravu, kde se vyžadují další doprovodné investice související s pohybem cestujících.

MARTIN HARÁK

Pozitivní výhledy pro Gotthardskou dráhu

Jak se pojeďe po Gotthardské dráze v roce 2020? V té době už bude v provozu Gotthardský tunel, jehož zprovoznění je naplánováno na konec roku 2016. Stejně tak má sloužit i tunel Ceneri, který se otevře na přelomu let 2019 a 2020. Také dráha na východní straně Zugského jezera projde rozsáhlou modernizací, kvůli které dojde k úplnému přerušení provozu v letech 2017 a 2018 (vlaký se vyhnou úseku Zug – Arth-Goldau a pojedou přes stanici Rotkreuz). O plánovaných stavbách informoval v srpnu Andreas Mayer ze švýcarských spolkových drah v Bellinzoně, metropoli italsky hovořícího kantonu Ticino.

Příbydou spoje i cestující

Postupně tak bude zkracována jízdní doba mezi severem a jihem Švýcarska s Itálií a rozšiřována nabídka spojů. V roce 2020 má dosáhnout cestovní čas mezi Curychem a Luganem méně než

2 hodiny a mezi Curychem a italským Milánem méně než 3 hodiny. Poroste také počet dálkových spojů. Od roku 2014 mají být postupně přidávány další vlaky a od roku 2020 bude v nabídce dálkové dopravy půlhodinový interval mezi severním Švýcarskem a Ticinem. SBB předpokládá nárůst počtu cestujících na Gotthardské dráze ze současných



ROZVOJ. Rozsáhlé investice mají přilákat tisíce zákazníků navíc.

FOTO AUTOR (2x)



O kolik se zkrátí jízdní doby

	2018	2019	2020
Curych – Ticino	–25	–40	–60
Luzern – Ticino	–40	–40	–60
Curych – Milán	–30	–30	–60

Údaje jsou v minutách.

9 tisíc denně na asi 15 tisíc v roce 2020 a kolem roku 2025 to má být dokonce přes 18 tisíc cestujících denně.

Rychlá, taktová doprava

Změny čekají také regionální dopravu v Ticinu a zlepší se propojení Švýcarska s Itálií. Jízdní doba Bellinzona – Lugano se díky novému tunelu Ceneri zkrátí na přibližně 15 minut. Mezi Locarnem a Luganem pak bude zaveden půlhodinový interval s jízdní dobou půl hodiny. Od roku 2015 má být do S-Bahn systému LIO na rozhraní Švýcarska a Itálie zahrnuto také severoitalské město Varese. Nová linka S50 má zajistit každou hodinu spojení z Ticina na milánské letiště Malpensa.

SBB a kantony ležící na Gotthardské dráze počítají také se zachováním dopravy po staré trati, která má značný turistický potenciál. V hodinovém intervalu by zde měly jezdit jednotky Talent.

PETR ŠTÁHLAVSKÝ

KRÁTCE

FRANCIE

Bezpečnostní kampaň o rizicích na přejezdech

V září proběhl ve Francii šestý ročník bezpečnostní kampaně zaměřené na železniční přejezdy. Ve spolupráci správce infrastruktury RFF, dopravce SNCF a ministerstev byla připravena akce ve dvanácti regionech země, které se účastnilo na 300 dobrovolníků. Ti upozorňovali na rizika a na správné chování na kolejích. Ve Francii je asi 18 tisíc přejezdů, na kterých bylo loni přibližně 130 nehod s 33 mrtvými a 10 těžce zraněnými. Za uplynulých 10 let to činí snížení nehod o 40 procent a úmrtí o 50 procent. Loni bylo 30 přejezdů zrušeno.

NĚMECKO

Další patrové jednotky pro bavorské linky

Německé dráhy potvrdily nákup dalších 18 patrových elektrických jednotek řady TWINDEXX od společnosti Bombardier. Tři čtyřvozové a patnáct šestivozových vlaků vyjdou na 216 milionů eur. V provozu budou od prosince 2016 na bavorských linkách Augsburg – Treuchtlingen – Norimberk a Treuchtlingen – Ingolstadt – Mnichov. Vlaký s rychlostí až 160 km/h nabídnou např. klimatizovaný interiér a audiovizuální informační systém. DB u Bombardieru objednaly od roku 2008 jako součást rámcového dlouhodobého kontraktu již 392 patrových vozů různých provedení.

MALAJSIE

Trojnásobný nárůst investic do roku 2020

Malajsijský premiér Najik Razab oznámil záměr pokračovat v rozsáhlých investicích do železniční infrastruktury. Do roku 2020 má být vynaloženo na hlavní a příměstské tratě 160 miliard ringitů (asi 960 miliard korun). Představuje to trojnásobné zvýšení investic oproti stavu z posledních dvaceti let. Do roku 2018 tak má být například zdvoukolejněn a elektrifikován hlavní, 1 000 km dlouhý koridor o metrovém rozchodu. V plánu je rovněž vysokorychlostní trať z hlavního města do Singapuru nebo ztrojnásobení rozsahu sítě metra v Kuala Lumpur.

SLOVENSKO

Návrh jízdního řádu s navýšením spojů

Podle návrhu slovenského ministerstva dopravy má být v příštím roce navýšen objem přepravy na železnici o 480 tisíc vlakových kilometrů. Znamená to v průměru o 26 vlaků více za den. Po několika letech redukcí a omezování kolejové dopravy se Slováci konečně dočkají rozšíření vlakových spojů. Navýšení objemu dopravních výkonů se bude týkat hlavně nejvytíženějších tratí.

POLSKO

Nádraží v Bydhošti unikne demolici

Holdingový podnik PKP představil návrhy na modernizaci nádraží Bydgoszcz Główna. V minulosti vypracovala firma Ernst & Young and Atkins studii proveditelnosti. Místo demolice a výměny historické budovy na ostrůvkovém nástupišti by nová budova měla stát mimo koleje. Toto řešení umožňuje jasný výhled na starší budovu původního nádraží. Projekt v hodnotě 100 milionů zlotých má být spolufinancován z Evropské unie.

RAKOUSKO

Pokles skleníkových plynů na železnici

Podle výpočtů Spolkového úřadu pro životní prostředí rakouská železnice Ioni produkovala o 148 tisíc tun oxidu uhličitěho méně než v roce 2006. Tento pokles představuje snížení emisí o 27 procent. Dráha je z ekologického hlediska nejčistším dopravním prostředkem v zemi, neboť zatěžuje okolí skleníkovými plyny dvanáctkrát méně než osobní automobily a patnáctkrát méně než letadla. Při přepočtu na jednu tunu nákladu je vlak osmkrát čistší než nákladní automobil. Ke snížení emisí na železnici přispěla také častější rekuperace.

(Pešť, gak, acrí)

Herzánův most ustoupil modernizaci uzlu v České Třebové

Až do roku 1960 představoval Herzánův most, nebo také Milerák, výraznou dominantu českořebovského železničního uzlu. V letošním roce si pamětníci připomínají 90 let od doby, kdy se začal v roce 1923 stavět. Na mostě však byla zajímavá i jeho likvidace, která probíhala za použití ojedinělé technologie snášení. Na celé akci se významně podílela tehdejší armáda.



LIKVIDACE DOMINANTY. Herzánův most zanikl v roce 1960. Při jeho snášení nevznikla prakticky potřeba výluky. FOTO AUTOR

V roce 1923 se začal v České Třebové budovat železobetonový silniční nadjezd. Jeho hlavním úkolem bylo překlenout bez opory velkou část kolejiště. Autorem nadjezdu, který nahradil starý Millerův most, byl architekt Karel Herzán, který měl za sebou již několik podobných, železobetonových staveb. Hlavní koleje překračovala oblouková konstrukce, ostatní koleje konstrukce desková. Dílo bylo dokončeno počátkem června 1924 a předáno veřejnosti včetně části nové silnice do Semanína. Přepravení proudy, které významně vzrostly po druhé světové válce, předurčily České Třebové vyšší význam. Začátkem padesátých let byla započata elektrifikace nejdůležitějších tratí: první vlak vedený elektrickou lokomotivou se objevil v České Třebové 20. listopadu 1957. V roce 1960 bylo rozhodnuto o komplexní přestavbě uzlu, což znamenalo začátek

konce pro dominantní a nepřehlédnutelnou stavbu. Již v první etapě bylo rozhodnuto o snesení mostu, neboť bránil dalšímu rozšíření kolejiště stanice. Přestože první návrh předpokládal zachování mostu a jeho prodloužení, panovaly obavy o dostatečnou nosnost mostovky. Nedaleko totiž byla kasárna a mohla tudíž jezdit i těžká vojenská technika. A tak bylo rozhodnuto – celý most o dvou polích zbourat. Tehdejší Železniční stavitelství Brno vypracovalo projekt odstranění mostu, ale ten byl pro vysoký počet výluk, které by se negativně dotkly plynulosti železničního provozu na hlavním tahu, posléze zamítnut. Na scénu vstupují vojáci

HISTORIE MOSTŮ V ČESKÉ TŘEBOVÉ

1870
Postaven první Millerův most.
1901 až 1903
Původní Millerův most sнес a postaven o 200 m dále směrem k Brnu.
1923 až 1924
Druhý Millerův most sнес a postaven železobetonový obloukový Herzánův most.
1960
Herzánův most ustupuje rozšiřování železnice a je bez náhrady odstraněn.
2003 až 2004
Mezi Českou Třebovou a Dlouhou Třebovou vzniká estakáda v rámci 1. koridoru a umožňuje zvýšení traťové rychlosti až na 160 km/h.

velmi zajímavý projekt, díky němuž bylo možno odstranit most prakticky bez výluk. Do stávajícího mostu byla vsunuta třístěnná jednopatrová příhradová konstrukce, která byla součástí železničního válečného mostu. Po jeho horních pásnicích pojížděly speciální podvozky a na ně byly uloženy prvky z dalšího železničního mostu. Tento konstrukční celek tvořil oporu, na kterou byla celá železobetonová konstrukce po uřezání od ložisek zavěšena, postupně vysouvána a odbourávána za pomoci trhavín a sbíječek. Celý most byl vlastně odsunut stranou. Jeho zvedání na provizorní konstrukci bylo bedlivě hlídáno nivelačními přístroji, protože rozdíl na každé opěře mohl činit pouhých 5 milimetrů. Zajímavostí je, že pro posun celé mostní konstrukce po podvozcích stačil pouhý naviják z vojenské Prahy V3S. Práce pro-

Práce probíhaly ve značné výšce nad kolejištěm a současně nad trolejemi trakčního vedení, které byly pod napětím, a vojáci pracovali zavěšení na bezpečnostních páslech.

bíhaly ve značné výšce nad kolejištěm a současně nad trolejemi trakčního vedení, které byly pod napětím, a vojáci pracovali zavěšení na bezpečnostních páslech. Pracovalo se na dvě směny po deseti hodinách, a to za každého počasí.

Krajní opěra našla místo odpočinku mezi kolejemi
V říjnu 1960 most jako celek definitivně zmizel. Pomocná ocelová konstrukce byla opět za plného železničního provozu demontována, rozebrána a na vagonech přemístěna na úložiště válečných mostů. Na brněnské Železniční stavitelství pak připadla konečná likvidace zbytků Herzánova mostu. Jedna krajní opěra a střední pilíř byly odstraněny pomocí mechanizace. Ale druhou krajní opěru svíraly v bezprostřední blízkosti z jedné strany koleje a z druhé svah a bránily odstranění. Problém byl vyřešen vpravdě šalamounsky. Ve svahu byla vytěžena velká jáma, do které střelmistr celou opěru jako kácený strom položil. Ta byla zasypána a opěra tam leží dodnes. Vojáci mostního praporu ze Spišské Nové Vsi dokázali realizovat odstranění mostu bez jediné minuty výlukové činnosti a sklídili tak právem obdiv odborné i laické veřejnosti. Svědčil o tom i počet exkurzí ze strany odborných stavebních škol, které prakticky denně pozorovaly demolici mostu v různých fázích.

OLDŘICH GREGAR

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

Pracovní příležitost

ČD travel, s.r.o., hledá zaměstnance do prodejního oddělení v Praze na hlavním nádraží. Částečný úvazek nebo brigádnická výpomoc – vhodné i pro přivydělání na mateřské dovolené. Požadujeme zkoušky O 05 a O 06 (hlavní náplní práce je prodej vnitrostátních a mezinárodních jízdenek) a minimálně základní znalost AJ nebo NJ.

Zájemci mohou volat paní Jíšovou, tel. 602 473 285.

**Slovensko**

Velký Meder – vila Anna
Pobyt 3 = 4 od 1. 11. 2013
Cena: 1 760 Kč/osoba/pobyt
Cena zahrnuje: 4 noci bez stravy, 4x vstupenku na termální koupaliště s jedním přerušením denně, 1x masáž.

**Česká republika**

Liberec, hotel Centrum Babylon****
SKIRELAX v Babylonu v termínu 15. 12. 2013–31. 3. 2014
Cena: 2 dospělí 12 900 Kč, 2 dospělí + dítě do 12 let 14 200 Kč, 1 dospělý + 2 děti do 12 let 11 200 Kč, 2 dospělí + 2 děti do 12 let 16 700 Kč
Cena obsahuje: 4 noci se snídaní, neomezený vstup do aquaparku včetně saunového světa, lunaparku a iqparku, 2denní skipass na skiresort Ještěd, skibus od hotelu zdarma, 1 hodinu bowlingu (10.00–12.00) při včasné rezervaci, pro dospělé 1x vstup do wellness centra, možnost pobytu i na 7 noci.

**Česká republika**

Kašperské Hory – Parkhotel Tosch****
Kouzelná Šumava 29. 9.–20. 12. 2013
Pokud pobyt Ne–Čt akce 4 = 3, Čt–Ne 3 noci
Cena: 4 280 Kč/os./pobyt
Cena zahrnuje: 3 noci (4 noci) s polopenzí, 1x perličkovou koupel s bylinnými měšci s chromoterapií (zábal), 1x částečnou masáž, 1x vířivou šumavskou rašelinnou koupel (zábal), 1x rašelinový zábal zad, 3x speleoterapii, 3x koupel dolních končetin s akupresurou, relaxační bazén s hvězdou oblohou zdarma od 7.00–21.30, v zimě sleva 20% ve skiareálu Snowhill v Kašperských Horách.

**Česká republika**

Luhačovice, hotel Vega***
Babí léto plné relaxace v termínu od 1. 9.–30. 11. 2013
Cena: 2 095 Kč/osoba/pobyt
Cena zahrnuje: 2 noci s polopenzí, 2x relaxační masáž zad a šíje, 1x vinnou perličkovou koupel pro ženy, 1x pivní hydromasáž pro muže, 2x inhalaci Vincentky na osobu, 1x saunu, 1x infrasaunu, 2x whirlpool, 2x hotelové pantofle, 2x župan, odvoz hotelovým mikrobusem do centra Luhačovic a zpět, DÁREK – 20% sleva pro další procedury, fitness, posilovna, bazén v provozních hodinách.

**Česká republika**

Vráž u Písku – Lázně hotel Vráž
Zimní relaxace nejen pro seniory – balíček určený všem
Cena: 5 900 Kč/osoba/pobyt
7 nocí s polopenzí, 1x konzultace s lékařem, 1x perličková koupel, 1x přísadová koupel, 1x klasická částečná masáž, 6x oxygenoterapie, 1x cvičení v bazénu, 2x volné plavání, župan, fitness, kulečník, stolní fotbal, šipky, zdarma půjčení holí Nordic walking, prohlídka bývalého zámeckého sídla Lobkowiczů.



Radek Nejezchleb, rodák z Třebíče a dnes obyvatel Jindřichohradecka, zná vlaky osobní dopravy jako slabikář. Není divu – před více než dvaceti lety začal po maturitě jezdit jako průvodčí, později jako vlakvedoucí na regionálních, potom i mezinárodních spojích vyšší kvality, odkud přešel v roce 2004 na post vlakového revizora do Kraje Vysočina. Ve svém volnu se angažuje jako fotbalový rozhodčí v okresních, ale také podnikových přeborech ČD. V Dopravním výboru Zastupitelstva Jihočeského kraje usiluje o zajištění obslužnosti na železnici i v zapadlejších oblastech.

Revizor z jižních Čech píská za dopravní obslužnost

Když ještě dojížděl do práce z Třebíče do Jihlavy, bylo to prý v pohodě. Horší to už bylo, když Radek Nejezchleb pracoval v Domovském středisku vlakových čet v Břeclavi, kde doprovázel většinou mezinárodní vlaky do Prahy a zpět. Zvláště po přestěhování do jižních Čech na Jindřichohradecko. „Vydržel jsem ještě čtyři roky dojíždět autem do Břeclavi a zpět. Po narození dítěte jsem ale po domluvě s manželkou tuto práci opustil. Bylo mi to líto, ale rodina dostala přednost. Chtěl jsem vidět první krůčky svého syna, jak roste, a být více s manželkou a starší dcerou,“ vysvětluje své rozhodnutí Radek Nejezchleb a dodává: „Přijal jsem tedy místo revizora vlakové dopravy v Jihlavě, což je na dojíždění opravdu lepší řešení. Navíc začínám své směny v Telči nebo Počátkách-Žirovnici, kam se autem dostanu z domova za slabou půlhodinu, a to už je snesitelné.“

Z fotbalisty se stal rozhodčím
Radka Nejezchleba můžeme ale leckdy vidět v dresu fotbalového rozhodčího na okresních soutěžích nebo i fotbalových přeborech v rámci Českých drah. Dříve pískal zápasy i v krajských soutěžích. „Z časových důvodů jsem krajské soutěže bohužel musel opustit a zůstal na okresech. Rád vypomohu i při přátelských zápasech v naší firmě. Fotbal je moje velké hobby a navíc se perfektně odreaguji. A navíc pomáhám s tréninkem našich nejmladších fotbalistů u nás v Kunžaku, což je činnost, při které mohu předávat mladším své zkušenosti. Vedu je k něčemu jinému, než je monitor počítače, kouření či alkohol, o drogách ani nemluvě,“ komentuje.



FOTO AUTOR (2x)

Vlakový revizor hrál kopanou od svých sedmi let až do dorosteneckého věku. Když začal pracovat v turnusové službě, musel fotbalu ke své velké lítosti nechat – ale aspoň si udělal zkoušky na rozhodčího. K ukončení jeho fotbalové kariéry přispěla i jinak velmi tolerantní manželka. Ačkoli ho jinak podporuje ve společenských i sportovních aktivitách, kategoričsky protestovala, když několikrát přišel z fotbalu s nohou v sádře. „A tak jsem se stal raději rozhodčím,“ popisuje výsledek s úsměvem.

Pro Radka Nejezchleba je navíc velmi důležitý pohyb, bez kterého si již nedovede představit svůj život. „Proto pracuji jako vlakový revizor, který je neustále na nohou, a ve volnu běhám po hřišti. Vylepšuji si tím kondici a navíc je pro mě pohyb velmi příjemný. Ještě ke všemu mně sport pomohl k perfektní koncentraci a sebeovládání, které při mém povolání revizora velmi potřebuji. Snažím se brát věci s nadhledem, vystupovat profesionálně, s úsměvem a nenechat se zbytečně vyprovokovat,“ vysvětluje.

RADEK NEJEZCHLEB

Po studiu Střední průmyslové školy dopravní v Břeclavi v oboru Doprava a přeprava nastoupil v roce 1992 k Českým drahám jako průvodčí, později jako vlakvedoucí osobních vlaků ve stanici Jihlava. V roce 1995 se zúčastnil výběrového řízení na vlaky vyšší kvality InterCity a Euro-City a začal doprovázet tyto vlaky mezi Břeclaví a Prahou. V roce 2004 se vrátil zpět do Jihlavy ve funkci vlakového revizora.

Určitě nejsem rád, když dochází k rušení železničních spojů, a snažím se takovým situacím zabránit. I když vím, že převážně jde o ryze finanční důvody.

Bojuje za dopravní obslužnost

Protože Radkovi není jedno, jak funguje veřejná doprava, zúčastňuje se zasedání v Českých Budějovicích v Dopravním výboru Zastupitelstva Jihočeského kraje. Na těchto jednáních se mimo jiné zabývá dopravní obslužností, se kterou má zkušenosti ze zaměstnání. Proto si myslí, že může přispět i k vylepšování veřejné dopravy s akcentem na železnici. „Určitě nejsem rád, když dochází k rušení železničních spojů, a snažím se takovým situacím zabránit. I když vím, že převážně jde o ryze finanční důvody. Ale co si mají počít občané v těch zapadlejších místech, kde je možnost jiného spojení velmi omezená? Zejména o víkendu je problém se do leckterého místa dostat. Chtěl bych se zasadit o to, aby dopravní obslužnost fungovala opravdu na úrovni 21. století, a to pro všechny společenské vrstvy bez rozdílu. V tom by mohl pomoci i nově chystaný Integrovaný dopravní systém Jihočeského kraje, který se má pilotně zavádět na Jindřichohradecku.“

MARTIN HARÁK

POŠTA

Vlakem Ecce Libris za autorským čtením

V sobotu 14. září se již potřetí vydal na trať knihovnický vlak Ecce Libris plný knihovníků, regionálních spisovatelů a také jejich knih. Tentokrát jeho pouť vedla z Prachatic do Nového Údolí, kde na účastníky čekali sousedé z Bavorska a odvedli si je přes hranice za dalšími literárními zážitky. Tradičně historický vlak letos vystřídaly dvě moderní motorové jednotky Regionova. Poetický a fundovaný výklad, prostřednictvím informačního systému soupravy, zajistil železničář, spisovatel a zejména veliký znalec místní tratě Roman Kozák. Jeho Pohádky ze šumavských lokálék byly letos znovu vydány v elektronické podobě a pokřtěny vodou z vodního jeřábu ve stanici Volary, kde proběhly doprovodné akce.



Z Volar vlak pokračoval do Nového Údolí na hranicích s Německem. Po kolejkách lze pokračovat dále už jen po nejkratší mezinárodní železnici, která, ač muzeální, přesto přepravuje cestující po 105 metrech dlouhé trati do Bavorska. Naši účastníci však využili pozvání a autobusem nebo pěšky pokračovali do obce Haidmühle. Zde probíhal další literární program spojený s výstavou knih a autorským čtením českých a německých spisovatelů. Děkuji organizátorům akce, Městské knihovně Prachatice, Jihočeskému klubu spisovatelů, Českým drahám, a těším se za rok na shledanou. FANDA TYLŠAR

Vytiskněte občas jednostranné plakáty

Především bych vám chtěl napsat, že Železničář je výborné periodikum. Nacházím v něm mnoho zajímavých informací a vždy se těším na další číslo. Obsahově i technickým provedením je velmi kvalitní. Jako „bonboněk“ pak vítám plakáty se železniční tematikou, které čas od času do některých čísel vkládáte. A právě o plakátech se chci zmínit. Mám jimi doslova vytapetovanou celou garáž včetně dveří. Nejstarší kusy, již poněkud vybledlé, přelepují. Vždy při obdržení nového plakátu řeším lehké dilema, kterou stranu obětují, tedy kterou stranou přilepím plakát na sádkartonovou zeď. A je to většinou nelehké rozhodování! Proto vyslovuji sobecké přání, aby plakáty byly jen jednostranné. Snad by to uvaliti i mnozí další předplatitelé. SLAVOMIL HERYNK

Poznámka redakce: Tiskem oboustranných plakátů se snažíme vyjít vstříc většímu počtu čtenářů. Děkuje se za názor.

Návrat ztraceného batohu v Zadní Třebani

S plným košíkem hříbků jsem se vracel motoráčkem zalitým odpoledním sluncem z Vížiny do Zadní Třebaně. Bylo to 7. září ve vlaku 27709 s příjezdem ve 14.23. Opojen příjemně stráveným dnem jsem při přestupu na CityElefanta do Prahy zapomněl na polici motorového vozu batoh a přišel na to příliš pozdě. Výlet se rázem změnil v černou mýru, neboť v batohu jsem měl peněženku a všechny osobní doklady. Ihned v Řevnicích jsem vystoupil a zamířil do dopravní kanceláře. Službu konající výpravčí okamžitě rozjel záchrannou akci. Neuplynulo ani půl hodiny, když mi zazvonil mobil: „Tady výpravčí Řevnice, kolega z Třebaně vzkazuje, že váš batoh přijede v 16.23. Tak si ho tam vyzvedněte.“ Netřeba popisovat, jak se mi ulevilo! Chci touto cestou poděkovat všem zúčastněným „zachráncům“, a to jak výpravčím – konkrétně panu Burianovi z Řevnic a panu Křešovi ze Zadní Třebaně, ale i vlakvedoucím Ladislavu Ražkému a Gustavu Grunclovi z ŘCVD Praha, kteří měli službu na motoráčku. Jmenovaní zaměstnanci ČD i SŽDC navíc nechtěli o nálezném ani slyšet. RADIM ŠNÁBL

Dopisy jsou redakčně upraveny a kráceny.

AUTOR PETR HAJNÍŠ

KŘÍŽOVKA

Seneca (4 př. n. l. – 65 n. l.) – římský filozof, básník, politik: ČLOVĚK JE ČLOVĚKU ... (dokončení v tajence).

POMŮCKA: ABAK, ALELA	KRÁTKÝ KABÁT	STAROVĚKÁ POČETNÍ POMŮCKA	PROVOZO- VÁNÍ ZIMNÍHO SPORTU		BEZ PENĚZ (SLANG.)	TEMNÉ ČERVENÍ	UMÍNĚNÝ ZÁPOR	UCHAZEČ		JEDLÁ LUPENATÁ HOUBA	BEZHRYBÝ VELBLOUD	NĚMECKÁ ČÍSLOVKA (JEDEN)	NÍZKÉ ZÁVODNÍ SÁNĚ		DĚDIČNÝ ZÁKLAD ZNAKU	DOMÁCÍ PŘEZVÝ- KAVEC	CITOSLOVCE PRASKNUTÍ		NEUPRAVO- VATÍ HŘEBENEM	OŽIVNOUT	ŽOLÍKY
LÉKOPISNÉ OZNACENÍ SOLÍ				HUSITSKÁ ZBRAŇ				HLESNUTÍ							CIZÍ PLOŠNÁ MÍRA				SEVERÁN		
SPOJKA				MĚSÍC (BÁS.) HLOUBIT DLÁTEM				NEODBOR- NIK NE							KRÁDEŽE DOMY (EXPR.)						
TAJENKA																					
NACHÁZE- JÍCÍ SE V OKOLÍ							SLAVNÁ UMĚLKYNĚ ERUPTIVNÍ HVEZDA					POPEVEK ZAHÁNĚTÍ ŽÍZEN					POHYBY VZDUCHEM JMÉNO KOCKY				
	SPODEK NÁDOBY	PYTEL OTROK (KNIŽNĚ)			VÝKLENEK VE ZDI OPRAVNA LODÍ					PSACÍ POTŘEBY POVRCHOVÝ DŮL						VÝHERNÍ POUKÁZKA VELMI DŮLE- ŽITÁ OSOBA			PROUD	STAVEBNÍ IZOLAČNÍ LEPENKA	
BÍŘIC					VYHNULÝ PTÁK					DIVOKÁ (KNIŽNĚ)						NADŠENÉ PŘIJÍMATI					
ZOLŮV ROMÁN					VEJČITÁ KŘIVKA					EDÉM						NUKLID S URČITÝM POČTEM NEUTRONŮ					
OTLOUCI					POPRAVČÍ					VÝBUŠNÁ TĚLESA						DAVOVÉ ZDĚŠENÍ					

Dostupné pouze v tištěné podobě

12

ZA POZNÁNÍM

Nejprotáhlejší země světa se naučila vycházet turistům vstříc



SANTIAGO MÁ NÁCRAŽI. Vlakem se z hlavního města dostanete pouze třemi směry – až do úzké říční klávesy vzdáleného města Puerto Montt, na sever směrem k městu porcelánového, nebo k městu...

Jihoamerické Chile jistě patří mezi atraktivní turistické destinace. Má nevykykle protáhlý tvar, zatímco na délku měří asi 4 300 kilometrů, na šířku jen 90 až 470 kilometrů. Celé území prostupují vysoké hory Kordillery, zde nazývané Andy. Na severu Chile se nachází jedna z nejsušších pouští světa, Atacama, kde se roční srážky pohybují kolem jednoho milimetru. Jsou tu především zasolené plochy a ložiska nerostů. Naopak západní pobřeží u Tichého oceánu láká značným množstvím přírodních parků.

Střední část země do Santiaga de Chile vede přes námořní úžadiny a bezúrodné území. Trasa je protáhlá a dlouhá 4300 kilometrů. Do příštích 10 let bude Amos Arce de la Cruz, jeden z nejvládnoucích politiků, se snažit nejen o to, aby se dostal na hlavní nádraží, ale i o to, aby se dostal na hlavní nádraží. V tomto úseku je totiž jedna z nejdelších a nejvíce zatáčavých železničních tratí v Chile. Vzhledem k tomu, že se jedná o velmi dlouhou trasu, je třeba ji rozdělit na několik úseků. Každý z nich bude mít svou vlastní zastávku a své vlastní vlaky. Vzhledem k tomu, že se jedná o velmi dlouhou trasu, je třeba ji rozdělit na několik úseků. Každý z nich bude mít svou vlastní zastávku a své vlastní vlaky.

Puteování po Atacama. Vzhledem k tomu, že se jedná o velmi dlouhou trasu, je třeba ji rozdělit na několik úseků. Každý z nich bude mít svou vlastní zastávku a své vlastní vlaky. Vzhledem k tomu, že se jedná o velmi dlouhou trasu, je třeba ji rozdělit na několik úseků. Každý z nich bude mít svou vlastní zastávku a své vlastní vlaky.

Rady pro turisty
Chile má velmi dlouhou a širokou hranici s Argentinou. Vzhledem k tomu, že se jedná o velmi dlouhou trasu, je třeba ji rozdělit na několik úseků. Každý z nich bude mít svou vlastní zastávku a své vlastní vlaky.



U příležitosti 100. výročí Santiaga de Chile se v hlavním městě koná oslava. Vzhledem k tomu, že se jedná o velmi dlouhou trasu, je třeba ji rozdělit na několik úseků. Každý z nich bude mít svou vlastní zastávku a své vlastní vlaky.



Na pobřeží země Tichého oceánu se nachází mnoho krásných pláží. Vzhledem k tomu, že se jedná o velmi dlouhou trasu, je třeba ji rozdělit na několik úseků. Každý z nich bude mít svou vlastní zastávku a své vlastní vlaky.



Ve dnech před Atacama se nachází mnoho krásných pláží. Vzhledem k tomu, že se jedná o velmi dlouhou trasu, je třeba ji rozdělit na několik úseků. Každý z nich bude mít svou vlastní zastávku a své vlastní vlaky.

Chile má velmi dlouhou a širokou hranici s Argentinou. Vzhledem k tomu, že se jedná o velmi dlouhou trasu, je třeba ji rozdělit na několik úseků. Každý z nich bude mít svou vlastní zastávku a své vlastní vlaky. Vzhledem k tomu, že se jedná o velmi dlouhou trasu, je třeba ji rozdělit na několik úseků. Každý z nich bude mít svou vlastní zastávku a své vlastní vlaky.

Omezení služby železnice
Chile má velmi dlouhou a širokou hranici s Argentinou. Vzhledem k tomu, že se jedná o velmi dlouhou trasu, je třeba ji rozdělit na několik úseků. Každý z nich bude mít svou vlastní zastávku a své vlastní vlaky.



PUCÓN. V Santiagu de Chile se nachází mnoho krásných pláží. Vzhledem k tomu, že se jedná o velmi dlouhou trasu, je třeba ji rozdělit na několik úseků. Každý z nich bude mít svou vlastní zastávku a své vlastní vlaky.



Chile má velmi dlouhou a širokou hranici s Argentinou. Vzhledem k tomu, že se jedná o velmi dlouhou trasu, je třeba ji rozdělit na několik úseků. Každý z nich bude mít svou vlastní zastávku a své vlastní vlaky.

Letovisko pro turisty
Chile má velmi dlouhou a širokou hranici s Argentinou. Vzhledem k tomu, že se jedná o velmi dlouhou trasu, je třeba ji rozdělit na několik úseků. Každý z nich bude mít svou vlastní zastávku a své vlastní vlaky.

Předplaťte si čtrnáctideník
Železničář
na telefonu 972 233 090