



ČD Restaurant přináší gurmánský podzim do vlaku

FOTO: JLV

S nadcházejícími měsíci se objevila v jídelních vozech Českých drah i sezonní nabídka pokrmů. Vedle inovací v menu přichází národní železniční dopravce také s vylepšením vozidel včetně jejich interiéru. Od nového jízdního řádu se rozšíří nasazení modernizovaných vozů z ŽOS Vrútky. Ve spojích SC Pendolino navíc představila společnost JLV nové pojízdné minibary s elektronickými displeji.

Ve speciálně přistaveném jídelním voze na pražském hlavním nádraží znělo 1. října výrazné cinkání příborů. Na první pohled bylo zřejmé, že je zde něco jinak. Za elektrickou lokomotivou totiž nebyl žádný další vůz. Vysvětlení bylo prosté: strážníci za stoly představovali především novináři, kteří si vyzkoušeli novinky z podzimního menu v rámci společné prezentace Českých drah a společnosti JLV.

Bio nebo farmářské jídlo v kvalitním prostředí

O kvalitách nově zařazovaných jídelních vozů řady WRmee⁸¹⁴ a WRmee⁸¹⁶, moderních technologiích pro úpravu jídel, vzpomenu podzimní nabídky a dalších změnách a novinkách hovořili Radek Korselt z ČD a za společnost JLV generální ředitel Bohumír Bárta a ředitel pro obchod a marketing Jan Valeš.

Ocenění pro JLV

Hlavní dodavatel gastroslužeb Českých drah, společnost JLV, slavil úspěch na konferenci v marocké Marakéši. Mezinárodní, nezávislá organizace International Rail Catering Group (IRCG), která sdružuje přední cateringové společnosti poskytující servis na železnici, jí udělila cenu za největší inovaci, a to za projekt on-line bistro, který funguje od začátku letošního roku na spojích SC Pendolino. IRCG byla založena v roce 1965 ve Švédsku a sdružuje členy ze 16 zemí.



musely kuchyně JLV podstoupit náročnou certifikaci ISO 22000 a jsou pod stálým dozorem certifikační organizace Kontrola ekologického zemědělství.

Novinky od mistra šéfkuchaře

O degustaci nepřišli ani běžní cestující. JLV je seznámila se sezonní nabídkou formou roznášky ochutnávek ve druhém říjnovém týdnu ve vlacích Ex 151 Hukval-

dy, Ex 147 Kysuca, Ex 149 Janáček a EC 277 Slovan – a to za přítomnosti mistra šéfkuchaře projektu Jaroslava Sapíky.

Zřejmě vás bude také zajímat, na kterých spojích můžete modernizované jídelní vozy využít. Od nového jízdního řádu ČD nasadí vozy WRmee⁸¹⁶ na dálkové spoje Praha – Žilina/Třinec, Praha – Břeclav, ale i spoje do Vídně, Budapešti a Varšavy. Jídelní vozy WRmz⁸¹⁵ od firmy Siemens jsou zase výsadou dálkových vlaků ve směru Drážďany, Hamburk, Rostock/Stralsund, Bratislava a Budapešť. Bistrovozy ARmpee se objeví v dálkových vlacích z Prahy do Vídně či Mnichova. Potěšitelnou zprávou je, že český vůz (WRmee⁸¹⁴) se službami JLV vyjede na vlaku EC Avala Praha – Bělehrad, kde nahradí srbský jídelní vůz.

Nezapomínáme ani na bistrovozy ve vlacích SC Pendolino. U nich je už od letošního února možno používat unikátní

SLOUPEK

Jídelní vozy jako společenská centra

Jídelní vůz již dávno není místem, kam cestující chodí jen utišit svůj hlad či žízeň. V dnešní uspěchané době je to i příležitost k posezení s přáteli. V neustálém spěchu a stresu nám na podobná setkání příliš času nezbývá. Ve vlaku si však v jídelním voze můžeme nejen vychutnat gastronomický zážitek, ale rovněž komunikovat s přáteli nad



Jiří Jeřeta

ředitel Odboru obchodu osobní dopravy

skleničkou skvělého sektu nebo vychlazeného piva, případně využít možnosti k seznámení.

České dráhy si tento trend plně uvědomují a jejich nabídka ČD Restaurant se servisem společnosti JLV jde cestujícím vstříc a přichází s dalšími inovacemi. Samozřejmostí je příprava pokrmů z kvalitních surovin stejně jako spolupráce se špičkovými šéfkuchaři Československého svazu kuchařů. V podzimní nabídce si přijdou na své jak strážníci preferující tradiční českou kuchyni, tak milovníci lehkých jídel a bio pokrmů. Také v technickém zázemí a kvalitě interiéru jsme udělali velký krok kupředu. Do provozu nasazujeme dalších 21 modernizovaných restauračních vozů. Nabízejí špičkovou úroveň nejen pro cestující, ale také zázemí servisnímu personálu. Jsem přesvědčen, že i díky těmto krokům se jídelní vozy stávají příjemnými a atraktivními společenskými centry v našich vlacích.

SEZONNÍ MENU

- Zelná polévka s klobásou
- Mladé kuřátko pečené na víně podávané se šťouchanými brambory, šunkou a žampiony
- Vepřová žebra na černém pivu s čerstvým křenem, hořčicí, papričkou a pečivem
- Domácí lívance s hruškovo-jablečnými povidly, cukrem a šlehačkou
- Caesar salát s vejcem, krutony, parmazánem a ančovičkovým dresinkem

službu on-line bistro, tedy elektronické objednávání pokrmu prostřednictvím palubního portálu. „Na jednom spoji je realizováno průměrně kolem pěti on-line objednávek teplých jídel s odnosem až na místo klientovi,“ říká Jan Valeš, marketingový ředitel JLV. Další novinkou na spojích SuperCity Pendolino je nasazení nových minibarů vyvinutých na míru. Vozíky jsou opatřeny displejem, kde se objevují například ukázky pokrmů. V provozních přestávkách je díky napojení na síť zajištěno trvalé ohřívání vody pro teplé nápoje.

MARTÍN NAVRÁTIL

Jak zvládnout krizové situace v zaměstnání?

Každého zaměstnance čas od času potká v práci krizová situace. A vůbec to nemusí být jeho či její vina. Jak takovou situaci správně a efektivně zvládnout? To si vyzkoušeli vybraní zaměstnanci národního železničního dopravce v kurzech, které se uskutečnily v rámci projektu Rozvoj dovedností zaměstnanců provozu Českých drah.

Projekt běží od června loňského roku a je zaměřen na podporu klíčových do-

vedností zaměstnanců provozních pracovišť. Je realizován v rámci Operačního programu Praha – Adaptabilita, Prioritní osa 1 – Podpora rozvoje znalostní ekonomiky a je spolufinancován z Evropského sociálního fondu EU a rovněž z rozpočtu hlavního města Prahy. Kurzy jsou určeny pro provozní zaměstnance Českých drah, kteří pracují na území hlavního města.

→ Pokračování na straně 2

Křížem krážem republikou po kolejích

Již pošesté se letos uskutečnila cestovatelská akce Křížem krážem republikou. Ve sváteční sobotu 28. září soutěžilo 84 pětičlenných týmů tak, aby během 24 hodin najezdily vlakem na Skupinovou víkendovou jízdenku co nejvíce kilometrů. V duchu hesla „I cesta může být cíl“ soutěžící také poznávali nové kamarády a zajímavá místa naší země. Pořadatelem akce byl skautský oddíl Krnovská Trojka, hlavním partnerem České dráhy, které zajistily propagaci akce a věcné ceny pro vítězné týmy.



Do soutěže se zapojily především skautské oddíly.

FOTO MICHAEL CESTR

→ Pokračování na straně 3

Škoda Transportation proniká na západní trhy

Generální ředitel Josef Bernard v rozhovoru představil plány českého výrobce vozidel.

STRANA 3

Chytrý software pomáhá dispečerům

Nejdůležitější systém pro řízení provozu osobní železniční dopravy dostal novou tvář.

STRANA 8

Start dopravce v Polsku provázely vážné potíže

Regionální spoje ve Slezském vojvodství loni zčásti nevyjely. Podařilo se situaci stabilizovat?

STRANA 9

Příběh jídelních vozů trvá více než 100 let

Jak se vyvíjela gastronomie na kolejích? Technika i služby prošly radikálními změnami.

→ VNITŘNÍ DVOUSTRANA 6–7



PRO VÁS

Využití zahraničních jízdních výhod 2014

O jízdenky FIP s prodlouženou platností do 31. března 2014 mohou žádat zaměstnanci Českých drah, Správy železniční dopravní cesty a dceřiných společností mající nárok na jízdní výhody FIP, důchodci Českých drah (i pro své rodinné příslušníky), vdovy, vdovci a sirotci na personálních útvarch příslušné organizační složky dle evidence držitele jízdních výhod. Žádosti o tyto jízdenky je možné podat v termínu od 1. listopadu do 6. prosince 2013. Upozorňujeme, že tyto jízdenky může Výdejna FIP vystavovat až od 1. prosince 2013. Do této doby se vystavují pouze jízdenky platné tři měsíce včetně dne vytištění ve Výdejně FIP (tzn. tříměsíční platnost včetně dne vystavení požadavku na organizační složce).

Z výše uvedeného vyplývá, že držitelé jízdních výhod, kteří budou cestovat do zahraničí v průběhu prosince 2013, si musí o jízdní doklady požádat nejpozději do 28. listopadu 2013. Dne 29. listopadu 2013 bude umožněn pouze osobní odběr nebo expresní podání požadavku do 12.00 hodin. Výdejna FIP od 1. do 31. prosince 2013 nebude přijímat žádné požadavky (s výjimkou žádostí přijímaných do 6. prosince 2013). Zároveň budou pro toto období zrušeny úřední hodiny. Standardní provoz bude spuštěn od 2. ledna 2014 (včetně expresního výdeje jízdenek FIP). Úřední hodiny budou nadále pondělí, středa, pátek od 8.00 do 11.00 hodin.



Připomínáme, že dle předpisu ČD Ok 12 je nutné cestovat s platnou jízdenkou FIP a průkazkou FIP pro daný rok (tzn. výdej jízdenky FIP s prodlouženou platností je podmíněn držením průkazky FIP pro rok 2013). Průkazka FIP pro rok 2013 platí do 31. ledna 2014, proto je nutné počítat s tím, že při vycestování do zahraničí s jízdenkou FIP s prodlouženou platností v únoru a březnu bude nutné si zajistit průkazku FIP pro rok 2014 (žádost o výdej průkazky FIP pro rok 2014 lze vystavit nejdříve 2. ledna 2014). V případě problémů při cestování bez nové průkazky FIP pro rok 2014 nepřebírá Odbor personální žádnou odpovědnost.

Dále připomínáme, že při kontrole jízdních dokladů FIP musí držitel předložit s těmito jízdními doklady také platný průkaz totožnosti (tj. platný doklad pro překračování státních hranic). Informujeme rovněž všechny držitele zahraničních jízdních výhod, že od 1. ledna 2014 zůstává nárok na jízdenky FIP v nezměněné podobě. Pokud by došlo k jakýmkoli změnám, budeme všechny držitele zahraničních jízdních výhod včas informovat. (šp)



POSLUŠNĚ HLÁSÍM. Den železnice v Karlovarském kraji se nesl ve znamení drážní i mocnářské historie. Nechyběl u toho ani dvojník vojáka Švejka. FOTO VÁCLAV RUBEŠ

Poslední letošní oslavy železnice v Chyši a Nymburce

Oslavy Dne železnice probíhaly i první a druhou říjnovou sobotu. Zatímco na hranici Karlovarského a Plzeňského kraje se dospěli i dětští návštěvníci mohli pozdravit nebo vyfotit s dobrým vojákem Švejkem nebo císařem Františkem Josefem I., v Nymburce o týden později rozdávaly radost pohádky v Kinematovlaku nebo vystavená a projíždějící motorová vozidla.

Je sobota 5. října. V západočeské stanici Chyše vítá Josef Švejk samotného mocnáře s manželkou Sissi. Přihlížejí davy zvědavců, kterých organizátoři napočítali na 1 500. Scéna byla samozřejmě součástí oslav Dne železnice. Historický parní vlak, v tomto případě v čele s Všudybylkou Sedmou 354.7152 z roku 1917 (na postrku pomáhal Velký Hektor T 458.1190), byl také velkým lákadlem. Zvláštní vlak začal svou jízdu v Karlových Varech, zamířil nejprve jižním směrem do Krásného Jezu, odkud zdolal stoupání po letos obnoveném úseku do Horního Slavkova-Kounice, aby pak zamířil přes Bečov nad Teplou na východ kraje po trati číslo 161, jejíž úsek Žlutice – Bečov nad Teplou letos slaví 115. výročí. Centrem oslav se pak stala výše zmiňovaná Chyše.

Kdo dostal od Josefa Švejka řád Moudrého ksichtu?

Výjimečná atmosféra však panovala v každé stanici, kde vlak zastavoval. Nejen stovky lidí, kteří se přišli alespoň na chvíli nostalgicky zasnít nad dobou, kdy trati vládla pára, ale také vystoupení místních uměleckých spolků, dechovek, souborů, dobrovolných hasičů a řady dalších uskupení napovídaly, že taď berou Den železnice za vpravdě společenskou událost. „Je to sláva hodná mocnáře, který ostatně náš vlak skutečně doprovází,“ vysvětluje s nadsázkou obrovský zájem veřejnosti Vladimír Omelka, ředitel KCOD Karlovy Vary, které



KUPŘEDU. Možnost vyšplhat na stanoviště strojvedoucího využilo v Nymburce také něžné pohlaví. Že by adepty na další strojvůdkyně ČD? FOTO MARTIN NAVRÁTIL

letošní Den železnice připravilo za podpory Karlovarského kraje, Výzkumného Ústavu Železničního a obcí Karlovarska, kde se slavnostní vlak zastavil. Drážní fandby potěšila také jízda z Protivce do Bochova, kde od roku 1996 pravidelně osobní vlaky nejezdí. Moderní současnost zase demonstroval RegioShark 844.023, nasazený na zvláštní vlaky, a rovněž Regionovy, které DKV Plzeň operativně zajistilo na pravidelné vlaky.

V Chyši voják Švejk, se svérázností sobě vlastní, předal hejtmanovi Josefu Novotnému řád Moudrého ksichtu, čímž všechny přítomné pobavil. Hurónský smích vyvolal i zpěv císařské hymny, během kte-

ré dle Švejkových instrukcí museli muži salutovat a ženy se držet pravou rukou za levé nadro. Parní vlak přišel na chyšské nádraží přivítat i hrabě Lažanský, který všechny pozval na prohlídku místního rodového zámku a pivovaru zdarma.

Velký zájem o modelové kolejiště a jízdy na lokomotivě

Radostná atmosféra panovala i v sobotu 12. října v Nymburce ve zdejší provozní středisku oprav DPOV. Na nejmenší čekal třeba balonek nebo pohádka v Kinematovlaku, na tatínky zajímavé zážitky nebo možnost „cvaknout“ si snímek některé z méně obvyklých lokomotiv. Ná-

vštěvníků sem proudily stovky – třeba i ze zastávky Nymburk dílny, kde mimořádně zastavovaly osobní vlaky. Velký zájem byl o předvádění modelového kolejiště ve voze řady BDs a pochopitelně o svezení na lokomotivě – buď na dílenské „posunce“ 799.037, cargové 708.702, Rakušance T 426.001 z Kořenova a dalších. I ona absolvovala opravy v Nymburce, a tak tu přece nesměla chybět. „K ní bych co do atraktivity přidal i Asynchronku, poslední lokomotivu z ČKD, plus Akumulátorovku. To byla asi největší lákadla,“ vysvětlil mi Arnošt Kohl, hlavní organizátor oslav.

Malí i velcí se nemohli nabažít všech vystavených vozidel: od motorového vozu M 262.1, přes velké traktory 770.085, 753.777, 749.018, střední „váhovou“ kategorii 742.094, T 435.0111, modernizovanou 708.702 ČD Cargo až po zmíněné speciality v podobě akumulátorového lega A 219.0001 a dvounápravové motorové lokomotivy s asynchronními motory, jedné z posledních lokomotiv vyrobených ještě v libeňské ČKD. Pokud se vám nezdá normalizované označení 353.001 (nejde o třísystémovou elektrickou lokomotivu), rádi vysvětlíme, že to je označení, s nímž jezdila v Německu. „České“ označení zní správně 709.601, stroj s motory TB 721 a agregátem MTU byl vyroben roku 1998.

K pozoruhodnostem bychom jistě přidali kolejový jeřáb EDK 300 nebo zbrusu nový diagnostický vůz prostorové průchodnosti FST4 SŽDC rekonstruovaný z motorového vozu řady 850/851. Nechyběl ani zvláštní vlak přímo z DPOV do Prahy a zpět tvořený Hektorem T 458.1190 a vozy Balm a BFalm. S potřízniským pí- vem na čepu a klobásou na táčku to byla příjemně strávená sobota.

VÁCLAV RUBEŠ, MARTIN NAVRÁTIL



Další fotografie najdete na stránkách zeleznicar.cd.cz.

INZERCE

UniControls

Řídící systémy pro dopravu a průmysl

UNITRACK TCMSe

přinášíme inovace

www.unicontrols.cz

Jak zvládnout krizové situace v zaměstnání?

→ Pokračování ze strany 1

Zaměstnanci ČD již absolvovali v rámci projektu kurzy zaměřené na rozvoj IT dovedností, Brain Jogging, kurzy s názvem Praha centrum dění a kurz Komunikace dovedností a efektivní komunikace se zákazníkem. Kurzy s názvem Zvládání krizových situací se uskutečnily v květnu až září 2013. Proběhlo celkem sedm dvou denních vzdělávacích akcí. První den se účastníci kurzu seznámili s teorií konfliktu a se spouštěcí konflikty, zabývali se konfliktním jednáním a pravidly protikonfliktní komunikace. Diskutovali o tom, jaké jsou nejčastější problémové a zátěžové situace a jaké faktory mohou zapříčinit vznik konfliktů.

Neméně důležitou součástí kurzu byl nácvik relaxačních technik a kladných obranných mechanismů proti stresu. Odpolední blok byl zaměřen na praktic-



CVIČENÍ. Zaměstnanci ČD se na semináři učili zvládat stres.

FOTO AUTORKA

ké řešení modelových situací, ve kterých si účastníci vyzkoušeli, jak zvládnout a řešit některé druhy konfliktů, s nimiž se mohou setkat. Druhý den byl pak věnován především modelovým situacím,

neboť ty účastníky zajímaly nejvíce – mohli si osvojit nové dovednosti zaměřené na tuto problematiku. V závěru kurzu si účastníci vyzkoušeli různé techniky prevence krizových situací.

Kurz Zvládání krizových situací zaměstnance velmi zaujal a při zpětné vazbě účastníci konstatovali, že tyto dovednosti jsou pro výkon jejich povolání nezbytné a že jim pomohou lépe zvládat situace, se kterými se často setkávají. Pochvalovali si přístup lektorů a praktické zaměření kurzu, kterým celkem prošlo 94 zaměstnanců. Projekt a jeho aktivity budou ukončeny v lednu 2014. V rámci projektu v současné době probíhá tematicky zaměřené jazykové vzdělávání.

KATEŘINA VTÍPILOVÁ



Evropský sociální fond
Praha & EU: Investujeme do vaší budoucnosti

Úspěch v Německu nám otevírá dveře na západní trhy

Škoda Transportation zažívá dobrý rok. Její elektrická lokomotiva 109 E získala klíčový certifikát a začíná jezdit i v zahraničí. Mezi nejdůležitější uzavřené obchody bezesporu patří dodávky pro Deutsche Bahn, kterým český výrobce dokázal, že se umí prosadit i na západních trzích. Skutečnost, že Škodovka investuje do výzkumu a vývoje miliardy korun, se vyplatila.

Největší tuzemský výrobce kolejových vozidel patří také mezi významné dodavatele Českých drah. Národní železniční dopravce aktuálně od Škodovky odebírá moderní elektrické lokomotivy 109 E nebo RegioPantery. Na začátku letošního roku přišly poslední CityElefanty, loni v prosinci motorové Regionovy. Obchodní činnost společnosti Škoda Transportation je ale přirozeně mnohem širší. O rozhovor jsme požádali generálního ředitele Josefa Bernarda.

Škoda Transportation a Deutsche Bahn počátkem srpna podepsaly smlouvu na dodávky šesti příměstských push-pull souprav se šesti lokomotivami 109 E pro trať Norimberk – Ingolstadt – Mnichov v hodnotě 2,6 miliardy korun. V čem myslíte, že jste přesvědčili Deutsche Bahn, že jste ti nejlepší?

Výrobky naší společnosti jsou v současnosti srovnatelné se světovou konkurencí. Nejedná se přitom jen o naši největší lokomotivu, ale i o tramvaje či trolejbusy, což dokazují rovněž naše exportní úspěchy – během posledního roku jsme uzavřeli kontrakty za zhruba 21 miliard korun. Pro Deutsche Bahn díky tomu nebylo riziko odebrat push-pull soupravy včetně lokomotiv od českého výrobce. Navíc jsme nedávno získali certifikát TSI High Speed. Ten v současnosti mají jen dvě lokomotivy na světě – a jednou z nich je právě ta naše. Vraťte se nám tak každoroční pravidelné

investice do výzkumu a vývoje. Za poslední čtyři roky se jednalo o zhruba čtyři miliardy korun. Vzhledem k tomu, že v oblasti železničních kolejových vozidel jsou Deutsche Bahn nejnáročnějším zákazníkem na světě, jsme na tento úspěch hrdí a osobně věřím, že nám tato klíčová reference přinese i další obchodní úspěchy na západních trzích.

Do kterých zemí a kterým dopravcům jste již prodali lokomotivu 109 E? V jaké fázi je řešení soudních sporů s Bombardierem, který vás údajně obvinil z plagiátorství?

Naše nová lokomotiva už jezdí na Slovensku, v České republice a brzy v Německu. Poté, co získala certifikát TSI High Speed, se zájem o tento stroj zvýšil a v současnosti jednáme s několika zájemci. Spor se společností Bombardier pokračuje. Jsme přesvědčeni, že z naší strany nedošlo k jakémukoli pochybení.

kusu třívozové patrové jednotky řady 671 s opcí na dalších osm jednotek. První souprava bude na Slovensko dodána v létě 2014 a poslední – v případě využití opce – v roce 2015.

Jak se podílí domácí a zahraniční trh na vašich výnosech? Do kterých zemí nejvíce vyvážíte? Jaký je zhruba podíl železničních vozidel, tramvají, metra a trolejbusů?

Zjednodušeně lze říci, že naše výroba je poměrně stejnoměrně rozdělena na třetiny – tramvaje, železniční vozidla a trolejbusy spolu s výrobou elektrovýzbroje a motorů. Celkově ovšem unikátnost naší výroby v Plzni tkví v jejím univerzálním využití. Na čtyřiceti tisících metrech čtverečních vyrábíme metro, lokomotivy, tramvaje i elektrické jednotky.

Co se týká trhů, důležité jsou pro nás samozřejmě naše tradiční trhy, jako je východní Evropa, Rusko a postsovětské

nový, v roce 2012 zhruba 40 procent, letos počítáme asi s 65 procenty.

České dráhy v příštím roce nasadí do provozu rakouské jednotky Viaggio Comfort, tedy Railjety. Podle generálního ředitele Českých drah Dalibora Zeleného je škoda, že je nepotáhnou právě vaše lokomotivy 109 E. Dokázali byste opravdu vyřešit všechny softwarové náležitosti, aby to bylo hypoteticky možné?

Lokomotivu 109 E bychom dokázali softwarově uzpůsobit tak, že by táhla jednotky Viaggio Comfort. Proces technologického propojení je možný, ale pouze v takovém případě, že by došlo k trojstranné spolupráci mezi námi, zákazníkem a výrobcem jednotek.

V jaké fázi je schvalování a předávání lokomotivy řady 380 Českým drahám včetně plateb a případného penále za opoždění dodávky?

V současnosti je předáno do majetku Českých drah 17 lokomotiv, které jezdí v běžném provozu. Co se týká sporu ve výkladu toho, jestli došlo k opoždění dodávek nebo ne, tak to nyní rozhoduje nezávislý arbit – rozhodčí soud při Hospodářské komoře ČR. Jeho rozhodnutí budeme samozřejmě plně respektovat.

Pracujete na vývoji nové jednotky pro dálkovou dopravu? A pokud ano, kdy plánujete prototyp? V roce 2011 jste – během sporu o nákup Railjetů – naznačili, že se tímto směrem vydáte...

Pro Deutsche Bahn budeme dodávat nové šestivozové dvoupatrové soupravy. Tyto stroje budou vyrobeny pro konstrukční rychlost 200 km/h a budou také mít tlakotěsné skříňe, čímž se stabilizuje tlak uvnitř vozů při míjení kolejových vozidel na vysokorychlostních tratích. Technicky se bude jednat o špičkově vybavený a moderní výrobek, který je možné využít i pro dálkovou dopravu.

Na konci minulého roku skončila výroba Regionov v šumperské Pars nově, která patří do vaší skupiny. Nepočítáte s vývojem a výrobou zcela nového, moderního motorového vozu?

Vzhledem k tomu, že musíme držet krok s konkurencí, je vždy lepší rozvíjet něco, co už umíme. V případě naší společnosti se jedná o rozsáhlé portfolio produktů s elektrickou trakcí. Na výrobu nového motorového vozu tedy v současnosti nepomýšlíme.

Nejsou v dohledu nějaké možné modernizace elektrických lokomotiv v zemích bývalého SSSR? Jaké další obchodní možnosti vám nabízejí východní trhy?

Trhy zemí bývalého Sovětského svazu jsou do budoucna velmi perspektivní. Navíc se jedná o naše tradiční trhy. Takže příležitosti tu určitě jsou. V současnosti například vyrábíme devět souprav metra pro Petrohrad za dvě miliardy korun nebo 125 trolejbusů pro lotyšskou Rigu za 2,6 miliardy korun. Jednání o nových zakázkách zatím probíhají, takže konkrétněji se do podepsání smluv vyjadřovat nemohu. Více než v modernizacích ale vidím perspektivu v dodávkách zcela nových strojů do zemí bývalého Sovětského svazu.

MARTIN NAVRÁTIL



FOTO ŠKODA TRANSPORTATION

V jaké fázi je obchod na jeden kus třívozové patrové jednotky řady 671 s opcí na dalších osm jednotek pro slovenskou společnost ZSSK? Již jste ji dodali 10 push-pull souprav...

Kontrakt na deset push-pull souprav pro ZSSK skončil slavnostním předáním poslední soupravy na konci letošního května. Zároveň naše dceřiná společnost Škoda Vagonka podepsala novou smlouvu se ZSSK na dodávku jednoho

republiky. Nově se ale zaměřujeme také na západní Evropu. Důkazem toho, že i tam lze uspět, je již zmíněná zakázka pro německého operátora DB. Zajímavé jsou pro nás i asijské trhy – hodně nás láká Turecko. Tamější vláda investuje obří sumy do infrastruktury a při každé návštěvě vidím, jak se země rychle rozvíjí. Celkově se nám zatím daří zvyšovat podíl exportu nových výrobků. Kolem roku 2010 jsme měli podíl exportu pěti-

JOSEF BERNARD

V plzeňské Škodovce vystřídal řadu pozic. Působil jako technik, mistr a personální ředitel jedné z dceřiných společností. Od roku 2002 byl personálním ředitelem Škody Holding, kde se později stal jejím výkonným ředitelem. Mimo to zastával řadu funkcí v představenstvech a dozorčích radách společností v rámci celé skupiny. Generálním ředitelem Škody Transportation se stal v listopadu 2010. Vystudoval Střední odborné učiliště Škoda a vysokoškolské vzdělání získal později na Open University. Absolvoval postgraduální studium na Vysoké škole ekonomické v Praze.

Křížem krážem republikou po kolejích

→ Pokračování ze strany 1

Úkolem každého týmu byla návštěva alespoň jednoho kulturního či turistického místa. Účastníci se tak vypravili například do muzea v Kroměříži, barokní lékárny v Klatovech, Černé věže v Českých Budějovicích, Kapucínské hrobky v Brně, poutního kostela na Zelené hoře, přesunutého kostela v Mostu, Chebského hradu, kostelní věže v Domažlicích či zoologické zahrady v Jihlavě. Za celý den byly navštíveny desítky různých objektů ve všech koutech republiky.

Základem bylo dobré plánování Důležitým prvkem ve hře bylo co nejlépe naplánovat trasu. Platilo přitom pravidlo, že za každou trať, kterou tým využije podruhé, se počítá pouze 10 procent její kilometrické vzdálenosti. Naštěstí česká železniční síť patří k nejhustším na světě. Na druhou stranu ne všude se



ZÁVOD. Účastníci měli za úkol najet co největší počet kilometrů během 24 hodin. Za zvláštní úkoly, třeba jízdu Pendolinem, byly body navíc. FOTO AUTOR (2x)

vlaký mohou prohnět stošedesátkou. K akci ale určité patřila i jízda po romantických lokálkách (třeba s motoráčkem řady 810), kde nikdo nikam nespěchá.

Tím pravým „kořením“ akce bylo čtrnáct tzv. bonusových stanic. Každý kraj – kromě Prahy – měl jednu (ta poslední, čtrnáctá, se nacházela dokonce kousek



za hranicemi). Patřila mezi ně i Horní Lipová alias Bílý Potok ze známého komiksu Alois Nebel. Tým, který bonusovou stanicí projel, získal 50 bodů. Pokud v ní dokonce vystoupil a vyfotil se, obdržel celých 100 bodů.

Během akce plnily týmy soutěžní úkoly, které přinášely (v případě úspě-

chu) 20 bodů. Mezi úkoly patřily jízda RegioSharkem, RegioSpiderem, RegioPanterem, zaslání pohledu ze zajímavého místa, návštěva památky UNESCO či fotografie s tematikou knížete Václava. Asi nejoblíbenějším úkolem byl zpěv vybrané železniční písně (důkazem bylo natočení videa).

Vyhrál tým Train24

Nejúspěšnějším se nakonec stal tým Train24, který získal celkem 2046,3 bodu. Na druhém místě skončil tým skautů z Chotěboře s názvem Rychlíci (2027,1 bodu). Bronzovou medaili si zasloužili skauti z týmu Sursumáci se ziskem 2013,3 bodu. Pokud vás cestovatelská akce Křížem krážem republikou na základě tohoto článku zaujala, zveme vás na její 7. ročník, který proběhne 27. září 2014. Podrobné informace najdete na webu <http://krizemkrazem.unas.cz>

MICHAEL CESTR

KRÁTCE

Dohoda o spolupráci v Jihočeském kraji



Dopravní obslužnost v regionální i dálkové dopravě, modernizace vozidlového parku, stav výpravních budov a především partnerská spolupráce – to byla hlavní témata setkání generálního ředitele Českých drah Dalibora Zeleného, předsedy dozorčí rady Českých drah Zdeňka Zemličky a náměstka generálního ředitele pro osobní dopravu Michala Štěpána s vedením Jihočeského kraje v čele s hejtmánem Jiřím Zimolou. Setkání se uskutečnilo v přátelské atmosféře 15. října v Českých Budějovicích. Obě strany se po racionálním jednání dohodly na uzavření Memoranda o spolupráci v železniční dopravě v rámci územního obvodu Jihočeského kraje.

Ústecké hlavní nádraží opět v plném provozu

V úterý 15. října skončilo více než čtyři měsíce trvající provizorní odbavení cestujících na hlavním nádraží v Ústí nad Labem. Omezení bylo způsobeno červnovými povodněmi. Prodej jízdních dokladů a informování zákazníků Českých drah probíhaly v mobilních buňkách umístěných v přednádražním prostoru. Přestože původní termín návratu k předpovodňovému stavu byl naplánován na 1. září, prostory vysychaly pomaleji, než se předpokládalo. Hala byla sice otevřena v průběhu září, poskytovala však cestujícím pouze úkryt před nepřízní počasí. Nyní jsou již otevřeny i osobní pokladny a ČD Centrum v odbavovací hale.

Pomocí fotografií si připomněli výročí



Ve stanici Dolní Lipka si připomněli 140. výročí zahájení železniční dopravy. Zajímavosti z výstavby a provozu dokumentovali na řadě panelů nadšenci a členové Moravské pohraniční – Klubu za obnovu provozu osobních vlaků. Ke spokojenosti návštěvníků napomohl také František Pecho, člen skupiny foto Zemského svazu FISAIC ČD. Kolekci jeho snímků organizátoři vyhradili společenský klub. Autor se snažil zachytit atmosféru tratí a stanic. Řadu záběrů umocnil vhodný popis – např. u poslední jízdy Sergejů za podzimního večera roku 1995. Výpravčí nebo signalisté se tak mohli v duchu vrátit do situací, které sami prožili. Úsek z Hanušovic do Dolní Lipky byl otevřen 15. října 1873.

Učíme Marsany správnému chování



Humornou formou se snaží České dráhy upozornit na nejčastější nešvary, se kterými se cestující ve vlacích setkávají. Sedadla obsazená psem či zavazadly, neochota uvolnit místo seniorům nebo obtěžování ostatních hlukem ztělesňují postavy Marsanů. Cílem kampaně je přimět některé méně empatické zákazníky k sebereflexi. V první fázi narazí cestující na plakáty v 630 vlakových rámečcích napříč republikou. Objeví se i v tiskovinách ČD, na internetu a součastí kampaně je také speciální internetová stránka www.privejtejemimozemstany.cz.

(tis, rub, la)

KAM JET

Muzeum v Lužné se chystá na zimní spánek



Letošní nostalgická sezona spěje nezadržitelně ke svému konci. V Muzeu Českých drah v Lužné u Rakovníka proběhl o víkendu 12. a 13. října Poslední parní víkend, kdy se rozjely na zvláštních vlcích z a do Prahy po oba dny hned dvě Šlechtičny (475.179 a 475.196). Sezónu na muzejní trati Krupá – Kolečovice uzavřely „motory“ M 240.100 a M 262.076. Pokud jste tuto akci nestihli, máte letos ještě poslední šanci. Areal muzea můžete navštívit ještě o prodlouženém víkendu 26.–28. října. Poté se brány muzea uzavřou a návštěvníci se tam podívají až na jaře. Podrobnější informace najdete na www.cdmuseum.cz.

Modeláři z Peček ukážou svá kolejiště

Patříte-li k obdivovatelům zmenšeného železničního světa, určitě si nenechte ujít výstavu Sdružení železničních modelářů Pečky o prvním listopadovém víkendu. V sobotu a neděli 2. a 3. listopadu vždy od 9.00 do 15.00 hodin bude jejich klubovna zpřístupněna široké veřejnosti. Těšit se můžete na desítku kolejišť nejen nejfrekventovanějších měřítek H0 a TT, ale také například na trať v měřítku 0, na které je provozován ozvučený Břejlavec nebo Všudybylka 354.0. Další z kolejišť nabízí digitálně řízený provoz s kouřem parních lokomotiv, zvuky a dalšími efekty. Po pětidílném kolejišti s dvoumetrovým kamenným mostem se zase bude prohánět nejen Pendolino v barvách ČD. Klubovnu modelářů najdete v Pečkách v Žerotínově ulici, asi 10 minut chůze od nádraží jižním směrem. Více informací se dozvíte na stránkách szmpecky.webnode.cz.

Stánek techniky je po rekonstrukci



Národní technické muzeum na začátku října oficiálně oznámilo, že jeho několik let trvající rekonstrukce skončila. Při této příležitosti připravilo čtyři nové expozice: Hornictví, Dějiny hutnictví, Interkameru a Techniku hrou. Při prohlídce lze zhlédnout celkem 12 expozic včetně sekce zaměřené na dopravu, resp. železnici. Lákadlem může být i prohlídka uhelného a rudného dolu. Muzeum také vlastní řadu historických kolejových vozidel a spolupracuje s ČD při pořádání nostalgických akcí. Další podrobnosti na www.ntm.cz. (rub, hop)

Vlaky na Zlínsku směřovaly do stanice Recyklace

Netypické zeleno-modré kostýmy se žlutými hranatými klobouky byly v Regionových na trati 331 nepřehlédnutelné. Do nich byl oblečen tým, který měl za úkol od 30. září do 4. října ve stanicích Otrokovice, Zlín střed a Vizovice odebírat od lidí staré elektrospotřebiče do připravených sběrných nádob. A aby to měli cestující ještě jednodušší, mohli nepotřebné elektrospotřebiče odevzdat přímo ve vlacích, které jely tam a zpět čtyřikrát denně.



ZDE ODLOŽIT. Cestující na trati mezi Otrokovicemi a Vizovicemi mohli do speciálních nádob v Regionových odevzdávat malé elektrospotřebiče.

FOTO AUTOR

Jak probíhala osvěta na recyklaci

- České dráhy se podílely na celkové propagaci akce a poskytly nejen své prostory, ale i motorový vlak.
- Na místní trati 331 Otrokovice – Vizovice, kde osvětová akce probíhala, se denně přepraví až šest tisíc cestujících.
- Za dobu trvání akce se vybralo 739 elektrospotřebičů, především varných konvic.
- Sběrné boxy se nacházely ve stanicích Otrokovice, Zlín střed a Vizovice a také v Regionově.
- Uvažuje se o opakování akce v dalších krajích. Na řadě je Liberecko.

mační kampaně byla stanice Otrokovice, kde se na prvním nástupišti staral o celodenní zábavu moderátor Rádía Čas a navíc tam probíhaly živé vstupy vysílání jak tohoto rádia, tak i reportážní vstup vysílání Českého rozhlasu a současně regionální televize. První Regio-

nova vyrazela na svoji pouť denně deset minut před šestou ranní a poslední reklamní vlak doprovázený promotéry dorazil k nám do Otrokovic až po šesté večerní,“ říká přednosta Lukáš. Elektroodpad bylo možné odevzdat také ve stanicích Zlín střed a Vizovice.

Po celý den pendlovaly na pravidelných spojích mezi Otrokovicemi a Vizovicemi čtyři páry Regionov označených v oknech reklamními plakáty, které upozorňovaly na uvedenu akci. Ve spolupráci KCOD Zlín, DKV Olomouc a RCVD Valašské Meziříčí bylo rozhodnuto o konání uvedené akce jen v několika vybraných spojích, na které byly nasazeny dvě spojené Regionovy z důvodu vyšší obsaditelnosti. Na trati totiž běžně jezdí nové motorové jednotky RegioShark, které však pro tuto akci nebyly z kapacitních důvodů vhodné. „České dráhy mají velký potenciál, který se dá využít při pořádání obdobných akcí. Přepřavujeme obrovské množství cestujících, které můžeme oslovit pořádáním obdobných akcí. Nyní předáváme pomyslný štafetový kolík kolegům z KCOD Liberec, kde se bude obdobná akce konat v listopadu letošního roku,“ doplňuje Lenka Hrdinová.

Nevyhazujte zlatý poklad jen tak do popelnice

Ojedinelou příležitostí odevzdat vysloužilé varné konvice, holicí strojky nebo klidně i vysavače využilo více než 700 lidí. Prvních tři sta cestujících, kteří přinesli vyřazené elektrospotřebiče, obdrželo stylová trika, další pak užitečné maličkosti jako tužky, stolní kalendáře nebo autoškrabky na led. Hostesky z promotýmu navíc rozdávaly různé propagační materiály a také třeba ekologickou křídovku.

„Touto pilotní akcí jsme chtěli především upozornit na to, že má cenu odevzdávat i malé vyřazené spotřebiče. Lednice nebo pračky si lidé už zvykli odevzdávat do sběrných dvorů nebo u prodejců při nákupu nového spotřebiče. Ale spousta drobného elektrika – jako jsou například rychlovarné konvice, fény či holicí strojky – ještě stále končí v popelnicích. A to je špatné,“ říká Táňa Pokorná, ředitelka zákaznického oddělení společnosti Elektrowin, která na závěr uvádí zajímavé přírovnání. Z každých sto tisíc kilogramů elektrospotřebičů lze získat kilogram zlata, kvůli kterému by se jinak muselo vytěžit 240 tisíc tun zlatonosné rudy. Takže recyklujte! **MARTIN HARÁK**

Most u Týnce nad Sázavou po 117 letech dosloužil

Příhradový most o dvou polích, kterým železnice překonává řeku u stanice Týnec nad Sázavou, pochází z roku 1896. Za těch 117 let po něm přešlo nespočetné množství vlaků na slavném Posázavském pacifiku. Ty v posledních letech – vedené třeba pětasedmdesátitunovými diesellovými lokomotivami řad 749 či 754 nebo parním čtyřkoláčkem – už přes konstrukce v kilometru 9,531 musely projíždět sniženou rychlostí. Most byl totiž v havarijním stavu.

Ocelová konstrukce přestala vyhovovat i svou prostorovou průchodností (vzdálenost osy koleje k příhradám mostu je menší než 2,2 m, zatímco je požadováno 2,5 m). Nesplňovala požadovanou přechodnost pro zatěžovací třídu D4/50, která je mimo jiné nezbytná pro dopravu vlaků ložených šterkem z lomu Krhanice a určených například pro stavbu 4. tranzitního koridoru. A tak přišlo konečné rozhodnutí: kompletní rekonstrukce

nosné konstrukce obou polí mostu a částečná přestavba spodní stavby mostu. Už od ledna (stavba oficiálně odstartovala v roce 2012) byly provedeny přípravné práce na přístupové cestě k mostnímu pilíři a montážních plochách. Začala se svařovat ocelová konstrukce tak, aby byla připravena k nasunutí. Dvě mostovky délky 53,4 m, šíře 6,84 m ponesou bezстыkovou kolej v průběžném šterkovém loži. Výluka začala 21. září a potrvá do 30. října.

Zmizel pilíř a hned vyrostl nový

A co bylo přesně naplánováno pro výluku? Snesení železničního svršku na mostě a předpolí, odstranění kabelů, pomocí silničních jeřábů ze dvou stran snesení původní ocelové konstrukce. Demolice středového pilíře a části opěr byla jistě divácky atraktivní. Stavbaři dostali za úkol také vyvrtat mikropiloty na operách a pracovní plošně pro nové založení pilíře, betonáž nového základu pilíře a no-



Po původním železničním mostě se jezdilo do půlky září.

FOTO AUTOR

vých úložných prahů opěr. Podzákladí kamenného pilíře a opěr, které zajistí bezpečné přenesení zvýšeného zatížení od mostu s průběžným kolejovým ložem, má být zesíleno. Posunutím základové spáry pilíře hlouběji proti předchozímu stavu se zajistí ochrana proti možnému podemletí při povodních. Na závěr stačí jen „maličkost“: uložení nové mostní konstrukce, zašterkování a zřízení nového železničního svršku tvaru S49/SB8. Nový most bude mít pevné uložení na středním pilíři, což umožní dilataci na obě strany od tohoto místa.

Celkové investiční náklady stavby činí 65,158 milionu korun; významnou část nákladů (asi 78 procent) uhradí Evropská unie prostřednictvím Operačního programu Doprava. Zhotovitelem stavby je Sdružení – Most Týnec, tvořené společnostmi Chládek a Tintěra Pardubice, Porr a polským Mostostalem Kielce. Projektantem byla firma TOP CON SERVIS.

Během výluky musí cestující Českých drah používat náhradní autobusovou dopravu, zatímco vlaky ČD Cargo jezdí odklonem přes Vrané nad Vltavou.

Dočkal se i viadukt na Žampachu

Není bez zajímavosti, že před několika měsíci skončila oprava nedalekého kamenného viaduktu Žampach u stanice Jílové u Prahy. Rekonstrukce tohoto unikátu (od roku 1958 nemovitá kulturní památka; nejvyšší kamenný most v ČR) začala na podzim 2011. Stavební práce respektovaly historický charakter mostu, např. při výměně římsových kamenů. Rekonstrukce se neobešla bez obřího lešení, z něhož po přesápování dělníci cementovými nízkotlakými injektážemi provedli celkové posílení zdiva. Při něm byly zaplněny a zpevněny dutiny ve zdivu a vytlačena voda a vzduch. Jedinečná stavba opět zasvítla nad údolím Sázavy. **MARTIN NAVRÁTIL**



PO MODERNIZACI. V zrekonstruovaném areálu, který spravuje firma Terminal Brno, je společnost ČD Cargo výhradním dopravcem.

FOTO AUTOR (2x)

Brněnský terminál letos prošel zásadní modernizací

Zveme vás na prohlídku prostor, které v minulých měsících změnila tvář. Podíváme se do centra Jihomoravského kraje – do terminálu, kde společnost ČD Cargo působí přes svou dceru Terminal Brno. V místech, která v minulých měsících prošla zásadní rekonstrukcí, se nakládají především automobilové návěsy a dále také kontejnery. Modernizace přispěla k tomu, že provoz je efektivnější z hlediska bezpečnosti a ochrany životního prostředí.

Ocitáme se na ploše o rozsahu 5 200 metrů čtverečních. Tento manipulační prostor společnosti Terminal Brno prošel letos rekonstrukcí a v červnu byl předán k užívání. Jednalo se přitom už o druhou část modernizačních prací ve zdejších areálu. Nesmíme zapomenout ani na dalších 400 metrů čtverečních plochy pro odstavování návěsů střežního zákazníka LKW Walter. V areálu byl při rekonstrukci instalován nový kamerový systém a zbudován odlučovač ropných látek. Právě zde probíhá hlavní část aktivit ČD Cargo, která je většinovým vlastníkům zmíněné firmy Terminal Brno.

Lepší manipulace s návěsy

„Velmi jsme uvítali modernizaci manipulační plochy, která byla již opravdu v tristním stavu,“ říká na uvítanou ředitel brněnské Provozní jednotky ČD Cargo a zároveň člen představenstva Terminal Brno Zdeněk Škvařil. „V naší dceřiné společnosti nakládáme na vlaky z větší části automobilové návěsy, pouze třetinu z celkového objemu tamních přeprav tvoří kontejnery. A právě návěsy potřebují poměrně velký prostor k manipulaci. Je to kvůli tomu, že je na nás železniční terminál vozíme nákladními automobily, které se potřebují někde otočit. Kvalit-



Nový kamerový systém monitoruje celý areál ze šesti míst.

ní prostor potřebuje i speciální překládací mechanismus s velkou únosností,“ komentuje ředitel Zdeněk Škvařil.

Podle jeho slov musí být zdejší zaměstnanci připraveni na variantu rozšíření přeprav silničních návěsů. Pokud se v budoucnu bude vozit týdně místo čtyř již šest párů ucelených vlaků směřujících do Německa a dále trajektem do Skandinávie, vyžádá si to nejen rozšíření provozní doby na celotýdenní non-stop provoz, ale také určitý nárůst pracovních sil. Zatím to však není aktuální.

„V polovině června letošního roku došlo k přepravě již patnáctitisícího silničního návěsu po železnici na trase Ros-

tock – Brno. Kontejnery, jejichž přeprava je v gesci společnosti ČSKD Intrans, znamenaly od začátku roku asi dvacetiprocentní nárůst. To je potěšitelné i pro nás, protože ČD Cargo tak zajišťuje přes dceřinou firmu Terminal Brno manipulaci jak s kontejnery, tak i s návěsy a současně zůstává železničním dopravcem na terminálu,“ vysvětluje nám podrobně ředitel Zdeněk Škvařil.

Na ucelený vlak čtyři hodiny

Vedoucí společnosti Terminal Brno František Balga potvrdil, že moderni-

se stalo například, že vzhledem ke špatnému povrchu došlo k protržení plachty návěsu kleštinou jeřábu během manipulace, což je pochopitelně velmi nepříjemné pro všechny strany. Navíc jsme limitováni i časem, protože musíme přeložit celkem 34 návěsů z uceleného vlaku na silnici a naopak do 240 minut, takže hlavně v nepříznivém počasí je pak každá minuta k dobru,“ komentuje provoz František Balga.

Areál začaly střežit kamery s nočním viděním

V rámci modernizace brněnského terminálu byl vybudován odlučovač ropných látek, který na překladišti původně nebyl. „Podmínkou zachování provozu překladiště bylo zprovoznění tohoto odlučovače, který v případě ropné havárie nedovolí vtečení nafty do přilehlého potoka, kam je srážková voda z manipulačních ploch sváděna,“ pochlubil se vedoucí Balga opatřením, které přispěje k větší ochraně životního prostředí.

„Navíc jsme nechali instalovat nový kamerový systém, který dozoruje z šesti míst celý areál, a to i s perfektním noč-

V naší dceřiné společnosti nakládáme na vlaky z větší části automobilové návěsy, pouze třetinu z celkového objemu tamních přeprav tvoří kontejnery.

zovaná plocha eliminovala především řadu zbytečných starostí. „Na původní ploše probíhala pomaleji samotná nakládka, protože řidič speciálního nakládacího jeřábu musel dávat velký pozor na výmoly v nepevněné ploše. Mimo to

ním rozlišením. Tento systém je podpůrným prostředkem pro bezpečnostní firmu, která stráží celý terminál v nočních hodinách. Uvedený systém zachovává všechny záznamy o pohybu a činnostech na překladišti.“

MARTIN HARÁK

KRÁTCE Z ČD CARGO

Listopadové volby do dozorčí rady

Představenstvo společnosti ČD Cargo stanovilo svým usnesením ze dne 8. října letošního roku termín voleb členů dozorčí rady volených zaměstnanci společnosti, a to na dny 18.–21. listopadu 2013. Zároveň jmenovalo členy hlavní volební komise, která je složena ze zástupců odborových organizací, které působí ve společnosti ČD Cargo, a zástupců zaměstnavatele. Předsedkyní této patnáctičlenné komise je Pavla Kreischová z Odboru lidských zdrojů.

Hlavní volební komise připraví mimo jiné ke zveřejnění materiál o kandidátech na funkci člena dozorčí rady voleného zaměstnanci společnosti, který poskytne minimálně 14 dní před termínem voleb všem okrskovým volebním komisím, aby se zaměstnanci mohli včas s kandidáty seznámit. Výsledky voleb komise zveřejní a seznámí s nimi zvolené kandidáty nejpozději do 72 hodin po skončení voleb.

Přehled volebních okrsků: Generální ředitelství ČD Cargo Praha, Odúctovna přepravních tržeb Olomouc, Provozní jednotky Brno, Česká Třebová, České Budějovice, Praha, Ostrava a Ústí nad Labem, Řízení provozu Česká Třebová, Střediska oprav kolejových vozidel České Budějovice, Ostrava a Ústí nad Labem.



Základní informace k volbám členů do dozorčí rady ČD Cargo jsou zveřejněny v prostředí intranetu <https://portal.cdcargo.cz/SitePages/domovskaStranka.aspx>, odkaz Novinky. Informace o zaregistrovaných kandidátech na členy do dozorčí rady volených zaměstnanci společnosti v souladu s v. článkem Volebního řádu budou zveřejněny i ve zvláštním vydání časopisu Cargovák.

Jazykové kurzy jsou stále výhodné

Také v letošním školním roce mohou zaměstnanci ČD Cargo využívat pravidelnou jazykovou výuku. V současné době je již ovšem termín přihlášek uzavřen. Z aktuálního přehledu vyplývá, že zájemců o firemní jazykové vzdělávání v meziročním srovnání ubylo. „Je to bohužel dlouhodobý trend. I když se snažíme zajistit co nejvyšší kvalitu výuky, funguje mnoho faktorů, které zaměstnance od jazykové výuky odrazují,“ potvrdila Jana Nováková, specialista Odboru lidských zdrojů. Důvodem může být skutečnost, že zaměstnanci jsou pracovními přetíženi a musí si na výuku časově přispívat. Připomeňme, že od loňského roku jsou zaměstnanci povinni se na financování výuky podílet. Výše příspěvku oproti loňskému školnímu roku ale nedoznala změny, což znamená, že i nadále je tato forma výuky pro zaměstnance oproti cenám na běžném trhu výhodnější.

(car)

S Bardotkami počítáme v nákladní dopravě na jihu Čech

V dubnu 2011 jsme v Železničáři psali, že Bardotky čeká už jen pár měsíců provozu. V tomto odhadu jsme se malinko spletli, protože lokomotivy řad 751 a 749 vyřazují České dráhy až nyní, takže od nového jízdního řádu 2014 se s nimi v osobní dopravě již nepočítá. Ovšem v nákladní dopravě Bardotky dosud neřekly poslední slovo. Společnost ČD Cargo, konkrétně její Provozní jednotka České Budějovice, má ve stavu ještě pět provozuschopných kusů těchto legendárních lokomotiv.

Na kterých tratích si je můžete aktuálně vyfotografovat

Podle údajů z konce letošního září nasazuje ČD Cargo na různá vozební ramena tyto Bardotky: 749.018, 749.019, 749.187, 751.219 a 751.232. Kromě toho má společnost ve stavu ještě tři další Bardotky, které ale nejsou provozuschopné. S funkčními lokomotivami řad 749 a 751



STÁLE SLOUŽÍ. Bardotky ČD Cargo jezdí s korporátním nátěrem. FOTO MICHAL ROH

se můžete setkat především v Českých Budějovicích a blízkém okolí na místních výkonech i při napětových výlukách souvisejících se stavbou 4. koridoru. Pokud si je chcete vyfotografovat, stále budete mít šanci na tratích České Budějovice – Volary, Volary – Číčenice, v Horním Dvořišti, v okolí Protivína, na trati Veselí nad Lužnicí – České Velenice (při napětových výlukách i v samotných Českých Velenicích a rakouském Gmündu). Někdy Bardotky zajišťují až do Berouna ve středních Čechách.

Kromě toho jezdí lokomotivy řady 749 i na mimořádných výkonech, kde je potřeba také elektrické topení. To se týká například plánovaných vojenských přeprav nebo měřících vlaků. ČD Cargo je ale může nasadit do pravidelného i mimořádného výkonu podle aktuálních provozních potřeb, takže nelze vyloučit, že Bardotky uvidíte i na dalších místech a tratích, než jsme uvedli výše.

Poslední týden na Pacifiku

České dráhy mají ve svém stavu podle údajů z konce září 23 Bardotek, ovšem pouze 10 z nich je provozuschopných. V osobní dopravě jsou zatím Bardotky nasazovány o víkendech na trať Praha hlavní nádraží – Vrané nad Vltavou – Čerčaný spolu s patrovými vozy typu Bmto. Jedná se o spoje 9055, 9057, 9063 (odjezdy z Prahy hl. n. v 8.24, 9.24, 14.00 h) a v opačném směru 9058, 9062, 9064 (odjezdy z Čerčan v 11.18, 15.48, 16.48). Od 15. prosince budou Bardotky na těchto spojích nahrazeny Břejlovci řady 754. Část Bardotek Českých drah bude nadále sloužit při historických jízdách a nostalgických akcích zejména pod hlavičkou Depa historických vozidel v Lužné.

PETR HORÁLEK

Dostupné pouze v tištěné podobě

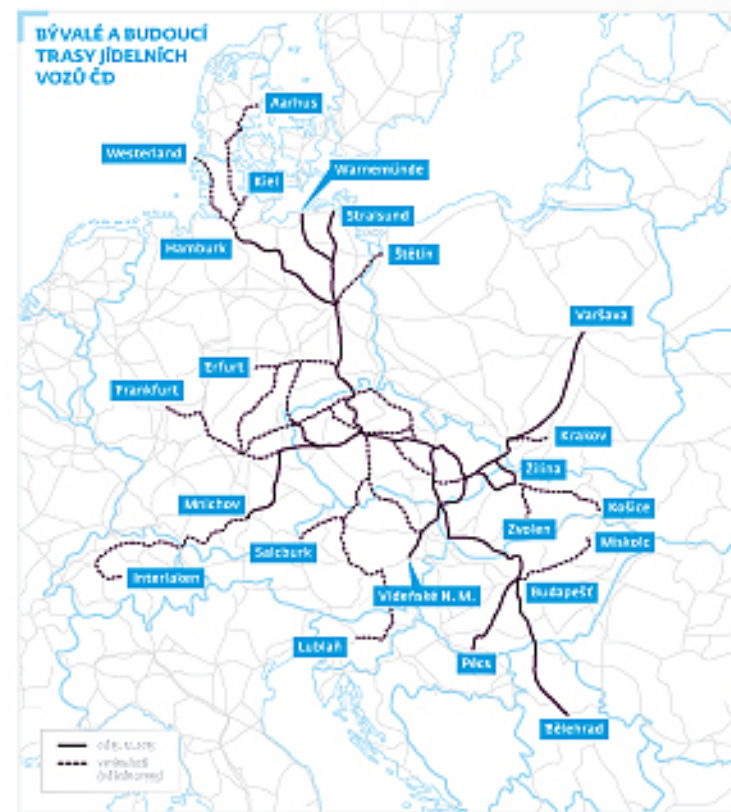
6

TÉMA

Gastro tvoří součást cesty aneb jídelní vozy v běhu času



Půlstoletí přeměny a rozvoje železniční dopravy v České republice je přirozeně doprovázeno vývojem jídelních vozů. Tyto vozy, které byly původně jen jednoduchými kuchynkami, se staly součástí moderního železničního komfortu. V současnosti jsou jídelní vozy vybaveny moderními kuchynkami, které umožňují přípravu různých jídel. Tyto vozy jsou také vybaveny moderními sedadly a stoly, které umožňují cestujícím pohodlně se sezení a občerstvení. Jídelní vozy jsou také vybaveny moderními kuchynkami, které umožňují přípravu různých jídel. Tyto vozy jsou také vybaveny moderními sedadly a stoly, které umožňují cestujícím pohodlně se sezení a občerstvení.



Po druhé světové válce ČSD masově vyvíjely demokracii a modernizovaly jídelní vozy. V současnosti jsou jídelní vozy vybaveny moderními kuchynkami, které umožňují přípravu různých jídel. Tyto vozy jsou také vybaveny moderními sedadly a stoly, které umožňují cestujícím pohodlně se sezení a občerstvení.

Restaurační a bistrovozy i gastronomický servis ve vlacích prošly za více než sto let své existence značným vývojem. Zatímco na konci 19. století byly tyto služby považovány za luxusní doplněk několika dálkových expresů určených pro nejbohatší cestující, dnes už je (nejméně) na mezinárodních spojích považujeme za standard. Vozy s kamny na uhlí byly nahrazeny klimatizovanými s moderními konvektormi a mrazáky. Stejně tak tradiční jídla na mnoha spojích doplnila moderní nabídka včetně rychlého občerstvení.



PŘEHLED RESTAURAČNÍCH A BISTROVOZŮ ČD

Typ	Název	Typ vozu
1	1. třída	1. třída
2	2. třída	2. třída
3	3. třída	3. třída
4	4. třída	4. třída
5	5. třída	5. třída
6	6. třída	6. třída
7	7. třída	7. třída
8	8. třída	8. třída
9	9. třída	9. třída
10	10. třída	10. třída
11	11. třída	11. třída
12	12. třída	12. třída
13	13. třída	13. třída
14	14. třída	14. třída
15	15. třída	15. třída
16	16. třída	16. třída
17	17. třída	17. třída
18	18. třída	18. třída
19	19. třída	19. třída
20	20. třída	20. třída

Popis restauračních vozů a bistrovozů ČD

WR 65 RC, WR 65

WR 65 RC, WR 65

WR 65 RC, WR 65

WR 65 RC, WR 65

WR 65 RC, WR 65

WR 65 RC, WR 65

WR 65 RC, WR 65

WR 65 RC, WR 65

WR 65 RC, WR 65

WR 65 RC, WR 65

WR 65 RC, WR 65

WR 65 RC, WR 65

WR 65 RC, WR 65

WR 65 RC, WR 65

WR 65 RC, WR 65

WR 65 RC, WR 65

WR 65 RC, WR 65

WR 65 RC, WR 65

WR 65 RC, WR 65

WR 65 RC, WR 65

WR 65 RC, WR 65

WR 65 RC, WR 65

WR 65 RC, WR 65

WR 65 RC, WR 65

WR 65 RC, WR 65

WR 65 RC, WR 65

WR 65 RC, WR 65

WR 65 RC, WR 65

WR 65 RC, WR 65

WR 65 RC, WR 65

WR 65 RC, WR 65

WR 65 RC, WR 65

WR 65 RC, WR 65

WR 65 RC, WR 65

WR 65 RC, WR 65

WR 65 RC, WR 65

WR 65 RC, WR 65

WR 65 RC, WR 65

WR 65 RC, WR 65

WR 65 RC, WR 65

WR 65 RC, WR 65

WR 65 RC, WR 65

WR 65 RC, WR 65

WR 65 RC, WR 65

WR 65 RC, WR 65

WR 65 RC, WR 65

WR 65 RC, WR 65

WR 65 RC, WR 65

WR 65 RC, WR 65

WR 65 RC, WR 65

WR 65 RC, WR 65

WR 65 RC, WR 65

WR 65 RC, WR 65

WR 65 RC, WR 65

WR 65 RC, WR 65

WR 65 RC, WR 65

WR 65 RC, WR 65

WR 65 RC, WR 65

WR 65 RC, WR 65

WR 65 RC, WR 65

WR 65 RC, WR 65

WR 65 RC, WR 65

WR 65 RC, WR 65

WR 65 RC, WR 65

WR 65 RC, WR 65

WR 65 RC, WR 65

WR 65 RC, WR 65

WR 65 RC, WR 65

WR 65 RC, WR 65

WR 65 RC, WR 65

WR 65 RC, WR 65

WR 65 RC, WR 65

WR 65 RC, WR 65

WR 65 RC, WR 65

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

MIMOŘÁDNOSTI

Lhotka u Mělníka

16. září

Nad ránem mezi dopravnou Lhotka u Mělníka a Mělníkem se na přejezdu v km 6,923 střetl osobní automobil Peugeot 406 s osobním vlakem 26434, kterým byl motorový vůz 810.113-1. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda předběžně činí 55 tisíc korun.

Kladno

17. září

V nočních hodinách mezi stanicemi Kladno-Ostrovce a Kladno-Dubí narazila Regionova 814/914.045 osobního vlaku 19800 na spadlý strom v km 4,405. Při srážce byl lehce zraněn strojvedoucí osobního vlaku. Škoda předběžně činí 350 tisíc korun.

Holešov

18. září

Před polednem ve stanici Holešov vykojlel při posunu sunutím nákladní vůz řady Eas přes výkolejku Vk2. Škoda činí asi 10 tisíc korun.

Hnojník

19. září

Ve večerních hodinách v obvodu stanice Hnojník se na přejezdu v km 127,066 střetl osobní automobil Škoda Octavia s osobním vlakem 12836, kterým byla Regionova 814/914.190. Při střetnutí byl těžce zraněn řidič automobilu a jeho dva spolujezdci byli zraněni lehce. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčíslena na 550 tisíc korun.

Smržovka

23. září

Odpoledne mezi stanicemi Smržovka a Jablonec nad Nisou najel motorový vůz 840.011-1 osobního vlaku 16232 na spadlý strom v km 15,907. Škoda byla předběžně vyčíslena na 10 tisíc korun.

Planá u Mariánských Lázní

28. září

V ranních hodinách v obvodu stanice Planá u Mariánských Lázní najel RegioShark 844.015-8 osobního vlaku 7379 na spadlý strom v km 415,910. Škoda byla předběžně vyčíslena na 50 tisíc korun.

Mirošov

28. září

Odpoledne mezi stanicí Mirošov a dopravnou Příkopské se na přejezdu v km 11,718 střetl osobní automobil Kia Carens s osobním vlakem 27834, kterým byla Regionova 814/914.088. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčíslena na 105 tisíc korun.

Domažlice

28. září

Ve večerních hodinách mezi stanicí Domažlice a dopravnou Klenčí pod Čerchovem se na přejezdu v km 6,240 střetl osobní automobil Opel Astra s osobním vlakem 27538, kterým byl motorový vůz 810.424-2. Při střetnutí byl těžce zraněn řidič automobilu. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 270 tisíc korun.

Veselí nad Lužnicí

29. září

Odpoledne ve stanici Veselí nad Lužnicí došlo po zastavení rychlíku 645 k požáru elektrické lokomotivy 362.127-3. Škoda byla předběžně vyčíslena na 15 tisíc korun.

Slavkov u Brna

29. září

Dopoledne mezi stanicemi Slavkov u Brna a Blažovice se na přejezdu v km 20,548 střetla dodávka Peugeot Boxer se spěšným vlakem 1722, v jehož čele byl motorový vůz 854.203-7. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 420 tisíc korun.

Lipník nad Bečvou

2. října

V nočních hodinách ve stanici Lipník nad Bečvou došlo za jízdy rychlíku 443 k požáru elektrické lokomotivy 162.037-6. Škoda předběžně činí 300 tisíc korun.

(MirKo)

Informace pod jednou střechou: DISOD pro dispečery



Dispečerský informační systém osobní dopravy zvaný DISOD zaujímá pozici nejdůležitějšího systému pro řízení provozu osobní železniční dopravy u Českých drah. Jde o novou aplikaci, která spojuje informace z více systémů v jediném místě šitém na míru dispečinku osobní dopravy ČD. Obsluha při řízení provozu je nyní snadnější a pohodlnější.

Dnem D se stal 15. červenec 2013, kdy se systém DISOD začal postupně zavádět na všech dispečerských pracovištích Českých drah. O dva dny později byly instalace dokončeny a systém, který vyvinula olomoucká firma Oltis, byl nasazen do plného provozu. Zprovoznování začalo postupně na regionálním dispečerském pracovišti Českých drah v Brně a postupovalo se do Prahy a Plzně.

Umožňuje rychlejší komunikaci o mimořádnostech

Dispečerský systém DISOD se nasazoval do ostrého provozu v období velké výluky na brněnském hlavním nádraží a přilehlých tratích. „I přes tuto komplikaci bylo nasazení systému úspěšné a žádný vlak kvůli tomu nebyl opožděn, navíc cestující tuto zásadní změnu v žádném případě nepocítili, což považujeme za velký úspěch,“ říká šéfdispečer Českých drah Lukáš Zástěra. Zmíněnému dni D předcházela náročná příprava, při které se musela naplánovat a sladit výměna dat mezi jednotlivými aplikacemi. „Právě to zajistil projektový tým, především pak kolegové z Odboru informatiky Českých drah. Po hrubém dokončení vývoje musel být celý systém DISOD náročně testován. To bylo z toho důvodu, abychom následně v reálném provozu obstáli. Navíc ještě všichni naši dispečeri prošli náročným dvoudenním školením, aby se s celým systémem dostatečně seznámili,“ dodává šéfdispečer Zástěra.

RSM: Bruntál změnil do srpna 2014 vzhled

Vokresním městě Bruntál, které letos oslavilo 800 let svého založení, v současné době probíhá řada významných stavebních akcí – například modernizace budov, úpravy náměstí i opravy komunikací. Jednou z nich je také modernizace dopravního terminálu v Nádražní ulici.

Dlouhodobě podnikáme kroky ve spolupráci s městem

Záměr společně s městem zmodernizovat vlakové a autobusové nádraží, a to s možností využít dotační podpory Regionálního operačního programu Moravskoslezsko (z Evropského fondu pro regionální rozvoj), se datuje do roku 2010. (Poznámka redakce: o přestavbě nádraží v Bruntále jsme psali v Železničáři č. 2/2011.) Celá akce zahrnuje demolici provozní budovy, která je v havarijním stavu, řešení přednádražního prostoru, vybudování nového autobuso-

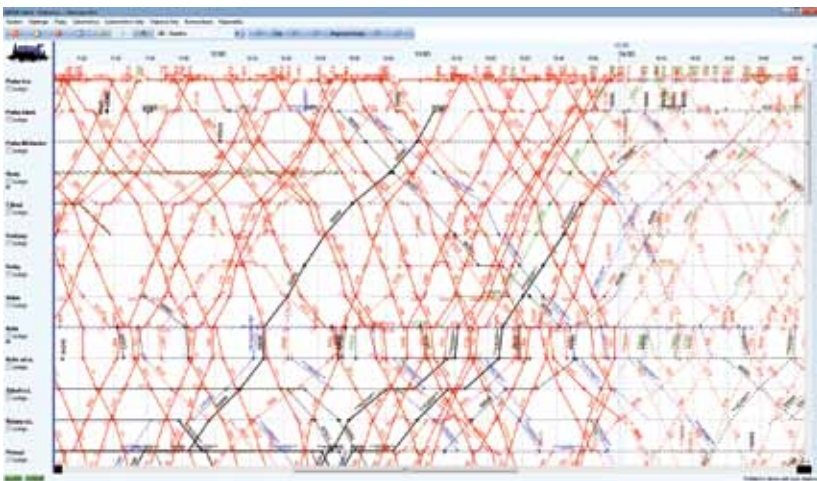


FOTO: AUTOR

JAKÉ FUNKCE POSKYTUJE DISOD

- Aplikace podává on-line přehled o aktuální poloze vlaků získávaný od SŽDC nebo z GPS a případných zpoždění z několika různých pohledů (na mapě, graficky, tabulkami) včetně vizualizace mimořádností například barevným podbarvením vlaku podle délky jeho zpoždění.
- Poskytuje aktuální informace o omezeních železniční infrastruktury, jako jsou například výluky a přechodné omezení rychlosti, které poskytuje provozovatel dráhy.
- Ke každému vlaku poskytuje a zobrazuje telefonní čísla na strojvedoucí a vlakové čety.
- Formou krátkých textových zpráv zabezpečuje komunikaci mezi jednotlivými dispečery ČD a dispečery a výpravčími SŽDC a poskytuje komplexní technické informace o jedoucích vlacích.

- Plánuje změny ve výkonech a umožňuje provádění operativních změn, jako je například nasazení lokomotivy nebo vlakových čet na jeden či více vlaků.
- Zpřístupňuje on-line informace o aktuální poloze vlaků a důvodech jejich zpoždění zaměstnancům Českých drah, kteří přímo komunikují s cestujícími.
- Zajišťuje komunikaci se Správou železniční dopravní cesty při operativním řízení provozu, pomáhá tedy za velké množství vlaků ČD uhlídat všechny povinnosti, které musí dopravce ČD splnit (například dodání rozborů vlaků nebo objednání trasy vlaků).
- Umožňuje shrnovat údaje o jízdách vlaků tak, abychom mohli třeba vyhodnotit smlouvy pro objednatele dopravy.



NA MONITORU. Dispečerský systém DISOD ukazuje zaměstnancům ČD všechny informace důležité pro řízení provozu najednou.



Prostor před nádražím v Bruntále prochází modernizací. FOTO: MICHAL MÁLEK

vého stanoviště ve tvaru prohnutého křídla, parkoviště i odpočinkové zóny, veřejné WC i úschovnu kol, vybudování automatického informačního systému a zazelenění okolí.

Evropská dotace byla na konci minulého roku schválena

Po odsouhlasení záměru byla s městem podepsána smlouva o spolupráci, která právně potvrdila další společný postup. Město Bruntál připravilo projektovou dokumentaci na řešení celého zájmového území. Následně byly společně připraveny všechny podklady nutné pro vydání územního rozhodnutí a stavebního povolení. Kvůli tomu, aby město, které je investorem, mohlo podat žádost o poskytnutí dotace, byla dále vyhotovena studie proveditelnosti, CB analýzy, změny v katastru. Ze stejného důvodu došlo k uzavření kupní smlouvy mezi Bruntálem a Českými drahami.

Nový informační systém DISOD mimo jiné splňuje i evropské nařízení o sjednocení informačních systémů v rámci Evropy. Česká republika je jednou z prvních zemí, která tuto standardizaci naplňuje. „Tím, že máme takového pomocníka, se bude vše řešit operativněji, což zrychlí řešení mimořádností a dovolí více se věnovat i informování cestujících a kolegů prostřednictvím jediného informačního systému. Současně se nasazením DISOD zavedla standardizovaná komunikace při řízení mimořádností mezi dopravcem, koordinátory integrovaných dopravních systémů a provozovatelem dráhy,“ vysvětluje vedoucí plzeňského dispečinku Radko Brand.

Reálné údaje o řazení vlaků i o zaměstnancích

Dispečeri osobní dopravy Českých drah mají nyní k dispozici reálné údaje o pohybu vlaků a důvodech jejich případného zpoždění. Současně se jim zobrazují on-line všechny výluky a omezení na tratích. „Naši lidé vidí na monitorech přesné aktuální složení vlaku, což jsou mimo řady a čísla lokomotivy, jednotky či motorového vozu i konkrétní přívěsné vozy. Tyto soupisy se pořízují nejdříve v jednotlivých depech kolejových vozidel, popřípadě je dělají vlakové čety a elektronickou cestou jsou přeneseny na dispečerská pracoviště. Podobným způsobem jsou dispečeri přesně informováni i o nasazení strojvedoucích a vlakových čet a dalším plánu,“ potvrzuje Brand.

Obrovskou výhodou nového systému DISOD je, že všechny informace jsou takřka jíc pod jednou střechou. Dispečeri nemusí již „přeskakovat“ mezi jednotlivými aplikacemi a mohou na jednom místě využívat řady užitečných pomůcek, jako jsou například oběhy vozidel, plán a nasazení provozního personálu včetně jeho služebních telefonních čísel. Navíc DISOD nabízí nový styl zobrazování informací, který by měl dispečerům ulehčit jejich odpovědnou práci.

MARTIN HARÁK

VLADIMÍR ZAPLETAL

A ni Polsko se po roce 1989 nevyhnu- lo dramatickým změnám na že- leznici. Ne všechny transformač- ní kroky ovšem dopadly dobře. Začneme ale popořádku. Původní státní společnost PKP se v devadesátých letech rozdělila na několik samostatných společností, které přitom zůstaly součástí jedné skupiny. Oddělily se zejména infrastruktura (nyní společnost PKP PLK). Regionální spoje pak byly svěřeny dceřině společnosti PKP Przewozy Regionalne a dálkové a mezi- národní spoje připadly firmě PKP Intercity. Nákladní železniční doprava byla za- členěna pod společnost PKP Cargo.

Regionální doprava se zastaralou technikou

Další etapa segmentování železniční dopravy nastala v roce 2009, kdy polský parlament odsouhlasil vyčlenění firmy Przewozy Regionalne ze skupiny PKP a její transformaci na společnost s ruče- ním omezeným. Rozsah dopravy si u ní zajišťovala přímo jednotlivá vojvodství (obdobá našich krajů). Ostatně vojvod- ství drží ve firmě Przewozy Regionalne jasně vymezené majetkové podíly a ma- jí tak velké slovo při samotné objednávce i provozu.

Stala se ale jedna osudová chyba. Nově vzniklá společnost Przewozy Regionalne nebyla oddlužena a do vínku dostala pře- devším stovky starých a z větší části už nevyhovujících elektrických jednotek EN 57, které naši železničáři hořce pře- jmenovali na Dřevolína. Do toho patří i flotila osobních vozů v různém technic- kém stavu a stáří plus starší diesellové lokomotivy a motorové vozy. Takže shr- nuto – až na pár výjimek se jedná o tech- nicky zastaralý a současným potřebám nevyhovující vozidlový park, se kterým se ale měla zajišťovat významná část polských přepravních výkonů!

V neděli 9. prosince 2012 byl slavnostně zahájen provoz s tím, že vše je zajištěno. Hned druhý den ale nastal kolaps.

Politici se nechali nalákat na sliby

Vedení Slezského vojvodství záhy došlo k myšlence, že cena za požadované vý-kony od společnosti Przewozy Regional- ne je příliš vysoká, a tak si pro oblast Horního Slezska založilo vlastního dopr-avce v osobní dopravě, společnost Ko- leje Śląskie (česky Slezské dráhy). První- ho října 2011 začala tato firma jezdit na 115 kilometrů dlouhé trase z Gliwic do města Częstochowa.

Před změnou jízdního řádu v prosinci 2012 zabezpečovaly Przewozy Regionalne na území Slezského vojvodství denně svými asi 1 500 zaměstnanci 480 vlako- vých spojů, od nového jízdního řádu slí- bila firma Koleje Śląskie vojvodství, že zvýší počet denních spojů až na 650 a bu- de jim na to stačit necelých 850 zaměst- nanců. A právě těmito počty si Koleje Śląskie získaly vedení vojvodství na svou stranu a od společnosti Przewozy Regio- nalne si následně Slezské vojvodství pro období jízdního řádu 2012/2013 již neob- jednalo ani kilometr výkonů. Všechny výkony v osobní regionální dopravě si naopak objednalo u své společnosti Ko- leje Śląskie. Tím vlastně zaniklo celé slezské oblastní oddělení firmy Przewo- zy Regionalne. Toto rozhodnutí mělo ale v brzké době fatální důsledky pro cestu- jící, dopravce i samotné politiky.



VOZIDLA JAKO ZÁTĚŽ. Moderní jednotky jsou u dopravce Koleje Śląskie výjimkou. V jeho vlastnictví převažují technicky zastaralé soupravy. Společnost musí využívat i nákladní lokomotivy a vypůjčené vozy od Českých drah. FOTO AUTOR (2x)

Koleje Śląskie si ukously příliš velké sousto

Společnost Koleje Śląskie, která je ve stoprocentním vlastnictví polského Slezského vojvodství, zahájila pravidelný provoz svých vlaků v říjnu 2011. Následně nahradila původního dopravce Przewozy Regionalne na příměstských spojích páteřní linky z Gliwic přes Katowice do města Częstochowa. Její podnikání je názorným příkladem toho, jak mohou rozhodnutí politiků způsobit v železničním provozu katastrofu.



KDY TO JEDE? Kvůli ozdravnému programu byla ve Slezském vojvodství omeze- na regionální doprava na železnici až o pětinu. Cena jízdenek navíc vzrostla.

Černé pondělí 10. prosince 2012

V neděli 9. prosince 2012 byl slavnostně zahájen provoz s tím, že vše je zajištěno. Hned druhý den ale nastal kolaps. V pon- dělní ranní špičce se zjistilo, že chybí řada provozuschopných vozidel a také několik desítek (!) strojvedoucích, prů- vodčích a vlakvedoucích. Navíc nevyjela

řada pronajatých starších německých vozidel z důvodu technické nezpůsobilos- ti. Ironií osudu ale vyjelo všech padesát pronajatých vozů řady B²⁹⁹ Českých drah, které byly do Polska odeslány na základě vítězství ČD ve výběrovém řízení.

Proč ke kolapsu vůbec došlo? Vojvod- ství patrně podcenilo technický stav star-

ších pronajatých vozidel, neboť v té době vlastnilo jen několik moderních nízko- podlažních jednotek Flirt od firmy Stadler a jednotek Elf od firmy PESA, včetně modernizovaných jednotek EN 57KM. Ty ale nemohly pochopitelně zajistit všech- ny objednané spoje. Firma si ukrojila sousto, na které neměla ani vozidla, ani lidi. Nastalo zděšení a vzápětí obrovská vlna kritiky od cestujících. Následkem bylo odstoupení předsedy představen- stva společnosti Koleje Śląskie a pak při- šla dokonce abdikace maršálka Slezské- ho vojvodství.

Pomůže ozdravný program?

Na základě tohoto kolapsu byl letos v kvě- tnu vyhlášen ozdravný program, který především omezil denní vypravenost vla-ků až o dvacet procent. Zároveň se při- stoupilo k nepopulárnímu kroku – zdra- žování. Ceny jízdenek vzrostly o deset až dvacet procent. Na koleje se ale postupně dostávají další nová nízkopodlažní vozi- dla, která nahrazují klasické soupravy vedené elektrickými lokomotivami lec- kdy zcela nevhodných řad. A ironií osudu byly Slezským vojvodstvím předány zpět některé výkony firmě Przewozy Regio- nalne, která tak zajišťuje především spo- je zajižďející do sousedních vojvodství.

MARTIN HARÁK

Expanze Flirtů v maďarských barvách

M aďarské státní dráhy vypsalý v ro- ce 2012 tendr na dodávku 42 ku- sů nových elektrických jedno- tek. Vítězem se stala společnost Stadler Bussnang. Kuriozitou výběrového řízení ovšem je, že do soutěže se přihlásila pou- ze jediná firma, a to z důvodu, že právě ona jako jediná disponovala potřebnými povoleními na provoz elektrických vlaků v síti MÁV. Firma Stadler pak vybrala pro stavbu vozové skříně objednaných jed- notek maďarské město Szolnok, kde síd- lí její dceřiná společnost. Financování celého projektu je zabezpečeno z evrop- ských peněz. V Maďarsku se tato zakáz- ka řadí mezi prioritní.

Obvykle jezdí ve dvojici

Společnost MÁV-START již elektrické jed- notky od švýcarského výrobce dostala. Po podpisu objednávky v roce 2005 přišlo do Maďarska celkem 60 kusů Flirtů. To vše v obvyklých červeno-bílo-šedých bar-

vách, typických pro tento typ jednotek. Nové vlaky rychle převzaly železo od svých předchůdců na elektrifikovaných tratích v okolí Budapešti. Obvykle se elektrické jednotky provozují ve dvojici, přičemž jedna elektrická jednotka je čtyřčláno- vá. Jedna jednotka má délku 74,078 me- tru, je vysoká 4,281 a široká 2,88 metru. Provozní hmotnost činí 124 tun. Jednot-



U STADLERŮ. Jednotky Flirt vznikají částečně v Maďarsku.



FOTO MÁV (2x)

ka je schopná jezdit pod napájecím sys- témem 25 kV/50 Hz.

V modro-šedo-žlutém laku

Nově objednané kusy, jejichž skříně se vyrábí v dílnách Stadler v Szolnoku, do- stanou novou tvář. Lakují se totiž v kor- porátních barvách Maďarských státních drah ve schématu, kde figurují barvy

modré, šedé a žluté. První takto nalako- vanou hotovou skříně předali do další fáze výroby na začátku září. Nové jednot- ky se kromě zevnějšku budou lišit tím, že do nich instalují vlakový zabezpečo- vač ETCS 2, dále budou vybaveny zásuv- kami pro napájení drobné elektroniky (už u každé čtveřice sedaček) a budou také vybaveny systémem pro fungování wi-fi připojení.

První zcela hotovou jednotku společ- nost MÁV převezme v dubnu příštího ro- ku, poslední, 42. jednotku, pak dostane na podzim v roce 2015. Nové vlaky budou nasazeny v aglomeraci hlavního města Budapešti. Kromě tratí směr Pusztasza- bolcs, Dunaújváros, Székesfehérvár, Ceg- léd, Szolnok a Szob, kde už jezdí Flirty z dřívější várky, budou nové soupravy jez- dit také na trati Budapešť – Veresegyház – Vác a na nově elektrifikované trati z Bu- dapešti do Ostříhomí (Esztergom).

GABRIEL KORCSMÁROS

KRÁTCE

SLOVENSKO

Správce infrastruktury hospodařil lépe

Slovenský správce infrastruktury ŽSR hospodařil v prvním pololetí le- tošního roku lépe, než očekával. Za- tímco plán počítal se ztrátou, dosá- hl skutečný hospodářský výsledek kladné hodnoty 16,2 milionu eur. Výsledek ovlivnila dlouhá zima, kte- rá odložila plánované opravy tratí, i vyšší výnosy. Za použití infrastruk- tury v rozsahu 22,5 milionu vlkm zaplatili dopravci 46,2 milionu eur, z toho nejvíce ZSSK (22,5 milionu eur) a ZSSK Cargo (19,8 milionu eur). ŽSR zaměstnávají asi 13 300 osob, průměrná mzda zde činí 796 eur (přes 20 tisíc korun).

ÁZERBÁJDŽÁN

Nové zabezpečení tratí dodá Bombardier

Konsorcium pod vedením společ- nosti Bombardier dodá ázerbáj- džánským železnicím nové zabez- pečovací zařízení INTERFLO 200 pro 503 kilometrů dlouhou trať Baku – Böyük – Kesik. Hodnota zakázky je 217 milionů eur. Zařízení bude insta- lováno ve čtyřech etapách s dokon- čením v roce 2017. Zabezpečovací systém INTERFLO 200 je již insta- lován na 5 300 zastávkách a traťové zařízení na 1 100 kilometrech tratí o rozchodu 1 520 mm v zemích bý- valého Sovětského svazu včetně po- baltských států.

NOVÝ ZÉLAND

Třívozové elektrické jednotky pro Auckland

V Aucklandu, největším novozé- landském městě s 1,3 milionu oby- vatel, byla v září oficiálně převzata první z celkem 57 nových třívozo- vých elektrických jednotek z pro- dukce společnosti CAF. Souprava poslouží ke schválení a testování, od října na ní začal zácvik personá- lu. Zbývající vlaky budou dodány během let 2014 a 2015. Klimatizo- vané jednotky přepraví až 375 ces- tujících, což je o 40 procent více než dosluhující motorové vlaky. Jde o součást rozsáhlé modernizace že- lezniční sítě v Aucklandu a okolí v hodnotě 1,6 miliardy novozéland- ských dolarů.

TURECKO

Železniční přechody dostanou české prvky

Společnost AŽD Praha podepsala smlouvu s průmyslovým koncer- nem Bombardier a pro stavbu želez- niční tratě Irmak – Zonguldak v Tu- recku dodá 500 venkovních prvků pro 261 železničních přejezdů v hod- notě 30 milionů korun. Nově budo- vaná trať je důležitou spojnici hlav- ního města Ankarý s černomořským přístavním městem Zonguldak. Pro- jekt zahrnuje výrobu a dodávku cel- kem 302 kusů samostatných přejez- dových výstražníků, 68 kusů souprav pohonů závor s výstražníkem a další prvky dle specifických požadavků na vzhled i funkci definovaných tu- reckým zákazníkem.

ŠVÝCARSKO

Zvýšte ceny, doporučil dopravní úřad

Švýcarský Federální dopravní úřad doporučil společnosti SBB, aby zvý- šila své ceny. Toto doporučení je od- povědí na požadavek ze strany SBB na navýšení financování správy že- leznice. Přes doporučení úřadu ná- rodní dopravce vylučuje jakékoli zvý- šení cen do konce letošního roku. Podle Federálního dopravního úřa- du, který vychází ze zprávy za rok 2012, je stav švýcarské železnice horší, než odhadoval.

NĚMECKO

U Drážďan testují povrchy kvůli hluku

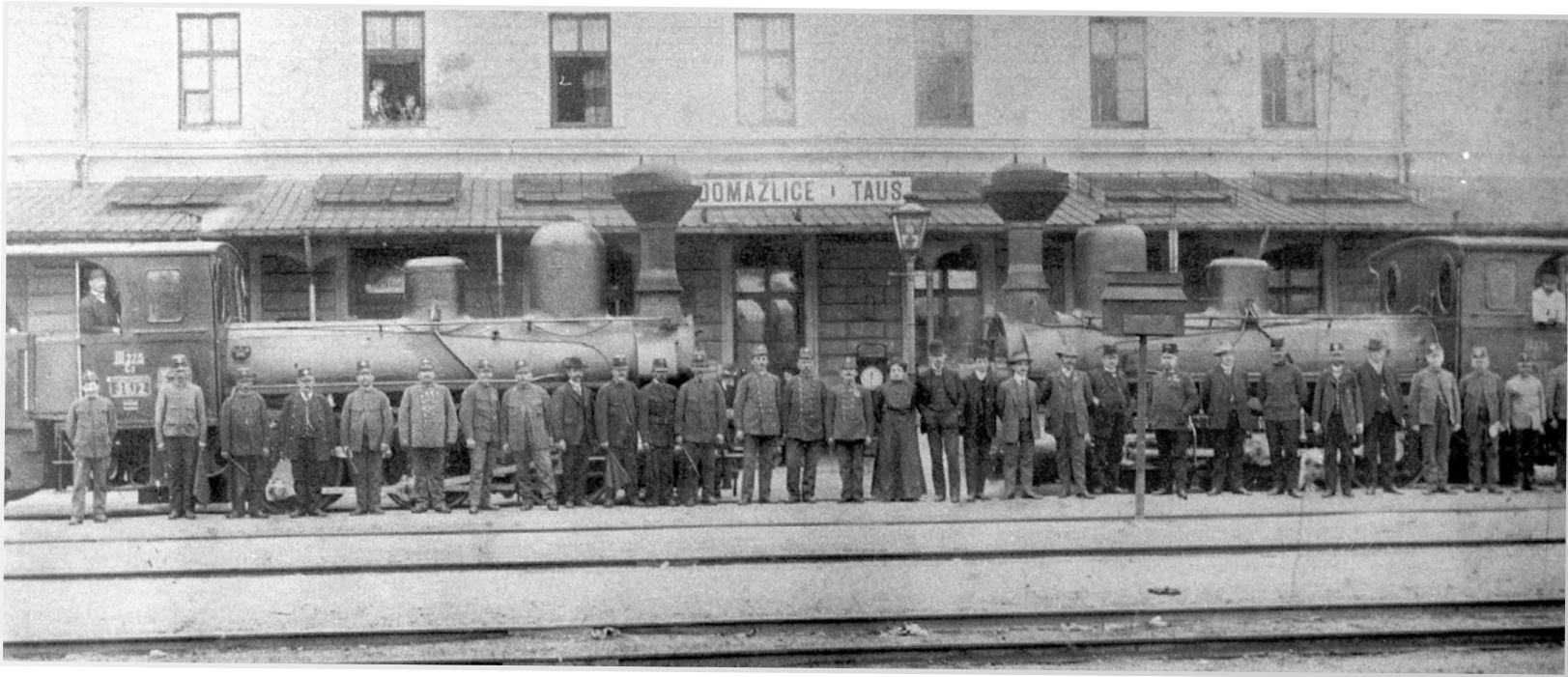
Společnost Deutsche Bahn Netz za- hájila projekt, jehož cílem je nalézt optimální železniční povrch mini- malizující hluk pocházející z projíždějících vlaků. V příštích letech bu- dou testovány různé povrchy na lince Drážďany – Elsterwerd. Sou- časně bude hodnocen jejich vliv na dlouhodobý provoz a správu tratě. Projekt je financován spolkovou vlá- dou prostřednictvím programu za- měřeného na snížení hluku.

(PešT, acri, oz)

Devatenáctému století se, jak známo, přezdívalo století páry. Stephensonův vynález parní lokomotivy rychle dobýval celý svět. K rychlému vybudování hlavních železničních tratí docházelo i v českých zemích. V roce 1888 se k nim přidala i trať spojující Horažďovice a Domažlice. Již v roce 1863 byla při Českém zemském sněmu zřízena komise, která předpokládala, že dráha bude v soukromém vlastnictví, ale později se celého úřadu ujal stát. Začátkem 80. let 19. století již stavba tratě nabývala konkrétní podoby.

Příležitost především pro české stavební firmy

Zákon o stavbě Českomoravské transversální dráhy byl schválen 23. listopadu 1883. Na jeho příjetí měl největší zásluhu hrabě Ferdinand Chotek, starosta sušického okresu, za vydatné podpory obchodní komory v Plzni. Výstavbu železnice přivítali snad všichni obyvatelé Pošumaví. Lidé se zajímali o práci na železnici, neboť v té době spousta obyvatel z těchto míst musela hledat práci daleko od svých domovů. Zároveň v železné dráze viděli i možnost rychlejšího cestování za výdělkem.



ČASY MONARCHIE. Do Domažlic se dalo přijet vlakem už v roce 1861, a to od Plzně. O 27 let později to bylo možné i od Horažďovic. FOTO SBÍRKA MIROSLAVA PETRA

Práce probíhaly ve velmi rychlém tempu. Záznamy uvádějí, že například v dubnu 1887 pracovalo na trati celkem 3 250 lidí.

V roce 1885 začala samotná výstavba. Finanční rozpočet na rok 1886 počítal s částkou 2,6 milionu zlatých, přičemž se na stavbě podílely hlavně české stavební firmy. Během dvou let bylo třeba vybudovat 31,7 km tratě Domažlice – Janovice nad Úhlavou a dále Klatovy – Horažďovice-Babín v délce 57,8 km. Trať Janovice nad Úhlavou – Klatovy již byla postavena jako součást tratě Železná Ruda – Plzeň v roce 1872.

Zahájení provozu bylo plánováno na 1. října 1888. Do té doby musely být také postaveny všechny pozemní stavby, sta-

niční budovy, mosty, strážní domky, výtopny a podobná zařízení. Značně byly rozšířeny dosavadní stanice v Domažlicích, Horažďovicích-Babíně a také v Klatovech, kde byla vybudována velká výtopna nákladem 800 tisíc zlatých.

V Domažlicích a Horažďovicích byly postaveny točny a vybudovány vodárny.

V rychlém tempu

Práce probíhaly ve velmi rychlém tempu. Záznamy uvádějí, že například v dubnu

1887 pracovalo na trati celkem 3 250 lidí. Jen pro dokreslení: bylo nutné postavit 18 strážních domků, 9 staničních budov a mnoho dalších objektů důležitých pro železniční provoz. Jen v samotných Domažlicích byla v únoru 1888 zahájena

stavba nové přijímací budovy, budovy sekce (traťové distance), výtopny pro tři lokomotivy, točny a vodárny. Všechny tyto stavby realizoval domažlický rodák, stavitel František Pek. Vše se stihlo podle plánu.

Dárek pro Domažlice

Když se v roce 1988 připomínalo sté výročí tratě, byla při této příležitosti dokončena přestavba stanice Domažlice. Již dříve bylo rozšířeno kolejiště a vybudováno nové reléové zabezpečovací zařízení. Také stará historická budova, která sloužila takřka bez sebemenších úprav celé století, dostala tehdy novou podobu.

JAN VYDRA

Jak se před 125 lety stavěla dráha Pošumavím do Chodska

Přesně 125 let uplynulo 1. října od chvíle, kdy byl zahájen provoz v osobní i nákladní dopravě na téměř stokilometrovém úseku z Horažďovic do Domažlic. Trať číslo 185, která tvořila část Českomoravské transversální dráhy vedoucí až na Slovensko, začíná ve stanici Horažďovice předměstí (dříve Babíně) a pokračuje přes Sušici a Klatovy do centra Chodska.

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.



Česká republika

Výhodná nabídka pro klienty CK ČD travel, s.r.o. Liberec – hotel Centrum Babylon****

Poslední šance (poté změna balíčku). Termín: 4. 1.–31. 3. 2014

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

Cena zahrnuje: 2x ubytování, 2x polopenzí, neomezený pobyt v aquaparku, lunaparku, iqparku, možnost ranního plavání od 8 hodin. Možnost prodloužení pobytu za příplatek 1 100 Kč/osoba/noc.



Slovensko

Štôla – hotel Avalanche***

Babí léto v Tatrách 1. 10.–17. 11. 2013

Cena: 2 070 Kč/os./pobyt, dítě do 4 let ZDARMA, dítě 4–15 let na přistýlce 1 035 Kč/pobyt. Pobyt lze zkrátit na 2 noci nebo prodloužit.

Nástupní dny: Ne, Po, Út, St.

Cena zahrnuje: 3 noci s polopenzí (snídaně bufet – večeře 3chodová, výběr z menu, 1x privátní vstup do wellness (parní, finská a infra sauna, hydromasážní vana), ví-fi připojení, parkování zdarma, 15% slevu do Aquacity Poprad, 20% slevu na masáže.



Česká republika

Lázně Poděbrady

hotel Zimní lázně, Libuše, Libuše

Lázně na zkoušku

Cena: 2 700 Kč/os./pobyt

Cena zahrnuje: 2 noci s polopenzí, 1x levandulovou koupel, 1x celotělovou klasickou masáž, 1x uhlíčitou koupel, 1x poukaz do kavárny.



Slovensko

Bojnice – hotel Damona Regia

Lázně na zkoušku a pobyt pro seniory 62+ snížení ceny 2 990 Kč na 2 800 Kč, pobyt Ne–So

Cena zahrnuje: 6 nocí s polopenzí, 1x vstup do relaxačního termálního bazénu v areálu lázní (krytý, hodinový vstup), 1x masáž částečnou, 1x saunu, 1x vířivku, parkování.

Nejsympatičtější medvěd pořádá každý měsíc túry do přírody

Každý pracovní den odpovídá na zákaznické lince Českých drah na téměř dvě stovky dotazů. Pomáhá cestujícím v nesnázích, hledá odpovědi na jejich otázky a občas čelí i jejich emocím – ovšem s chladnou hlavou a profesionálním přístupem. V osobním kontaktu působí skromně až plaše, což může překvapit, když si uvědomíte, že letos v létě vyhrál titul Mr. Bear, tedy v překladu Pan Medvěd.

Medvěď ve většině lidí evokuje sílu, ale i určitou neohrabanost a pomalost. Ne každého muže proto potěší přirovnání jeho osobnosti k to-muto chlupatému savci. Existuje však skupina lidí, která se k medvědímu odkazu naopak hrdě hlásí. Jde o subkomunitu gayů, kterou spojují společné zájmy a jež si z přirovnání ke zmíněné šelmě vytvořila téměř kult. Nemá smysl předstírat, že do ní nepatří i železničáři. Jedním z nich je i Jan Pribilinec, odborný referent dopravy a přepravy na generálním ředitelství.

Začínal jako průvodčí v Čerčanech

Zákazníci Českých drah znají především jeho hlas. Jan Pribilinec totiž pracuje v Kontaktním centru, kde pomáhá cestujícím s řešením jejich problémů. Na dráhu se dostal díky svým cestovatelským touhám. „Vždycky jsem rád jezdil vlakem, a to jak do školy, zaměstnání nebo na výlety. Když mi soused sdělil, že v Čerčanech zoufale hledají nové vlakvedoucí a průvodčí, tak jsem to šel hned zkusit. A rozhodně nelituji,“ říká Honza, který je původem ze severočeské Bíliny, ovšem dnes žije v Praze.

V uniformě a s kleštičkami doprovázel vlakové spoje osm let. Pak dráhu na rok opustil, záhy se však k modré armádě vrátil – stejnokroj už ale nenosí tak pravdivelně. „V Kontaktním centru je mou hlavní pracovní náplní telefonický kon-

Hledal jsem partu lidí, se kterými bych mohl vyrážet do přírody i za zábavou a při brouzdání internetem jsem narazil na českou gay komunitu Medvěďů.

takt se zákazníci. Protože mi chybí práce v osobní rovině a rád se setkávám s lidmi in natura, stále si udržuji kvalifikaci vlakvedoucího a na vedlejší pracovní poměr tuto činnost vykonávám,“ vysvětluje Jan Pribilinec, který tak dokresluje svou zálibu „života v pohybu“.

Donutil Medvědy k pohybu

Jeho velkým koníčkem je cestování a turistika. Radost z dosažení cílů svých toulek však nechtěl sdílet sám. „Hledal jsem partu lidí, se kterými bych mohl vyrážet

do přírody i za zábavou a při brouzdání internetem jsem narazil na českou gay komunitu Medvěďů. Začal jsem pro tuto skupinu gayů organizovat výlety a zájem postupně narůstal. Upřímně řečeno jsem touto cestou také hledal

partnera. Obojí se mi povedlo: naučil jsem Medvědy zdolávat túry a současně si nastartoval životní vztah,“ směje se Honza.

Turistický vůdce zavedl „chlupáče“ od jara letošního roku každý měsíc alespoň

JAN PRIBILINEC



FOTO AUTOR A ARCHIV JANA PRIBILINCE

Zaměstnancem Českých drah se stal v roce 1999, kdy posílil tým Střediska vlakových čet v Čerčanech. Funkci vlakvedoucího vykonával osm let, poté na rok železnici opustil a pracoval v soukromém sektoru. V roce 2008 se vrátil k ČD jako odborný referent dopravy a přepravy. Jeho pracovní náplní je telefonický kontakt se zákazníky. Potkat ho však můžete i v roli vlakvedoucího, kterou zastává na vedlejší úvazek. Tváří tuzemské komunity Medvěďů se stal letos v srpnu, kdy vyhrál titul Mr. Bear České republiky 2013.

na jeden výlet. „V mém rodišti Bílině jsme pokořili vrch Bořeň, na Kolínsku prošli údolím říčky Polepky nebo se v Kutné Hoře seznámili s jejími historickými památkami. Čas ale zbyl i na místní aquapark,“ popisuje Honza a dodává, že výlety nepořádá jen pro Medvědy, ale přidat se může opravdu kdokoli.

Úspěch na letošní Prague Pride

A jak se na něj dívá okolí? Citlivé téma vnímání homosexuality ve společnosti popisuje Honza bez zaváhání. „Fakt, že velká část gayů přestala svou orientaci skrývat, pomohla i heterosexuální většině. Už to není tak skandální a řada lidí to bere jako standard. Narážky jsou pouze od jedinců, naprostá většina se chová tolerantně,“ prohlašuje sympatický muž, který zanedlouho oslaví Kristova léta.

V polovině srpna se Jan Pribilinec zúčastnil pochodu Prague Pride (Pochod hrđosti), během kterého se mu tak trochu změnil život. Jednou z doprovodných akcí tohoto gay festivalu byla také soutěž Mr. Bear 2013, ve které se volí nejsympatičtější gay Medvěd v České republice. Obdobné soutěže přitom probíhají v různých zemích světa. Vítězem třetího domácího ročníku je právě Jan Pribilinec, který se rázem stal jedním ze symbolů mezinárodní gay komunity. Z tohoto úspěchu se mu ale hlava nezamotala, takže ho dál můžete slyšet na telefonu. Stačí vytočit číslo Kontaktní linky Českých drah. Ale tam mu prosím volejte jen pracovně... VÁCLAV RUBEŠ

POŠTA

Setkání Bardotek bylo zážitkem na celý život

Ve dnech 14. a 15. září proběhla v železničním muzeu ČD v Lužné u Rakovníka překrásná akce v podobě setkání Bardotek a Model víkendů. Dostali jsme se tam bohužel jen v neděli, ale stálo to za to! Naše děti mohly na modelech oči nechat a já zase nemohl spustit oči z lokomotivy na točně. Krásné stroje, nejlepší české motorové lokomotivy všech dob, poutavý komentář, úžasná atmosféra. Nestydím se přiznat, že jsem celou dobu hryzal ret a musel jsem několikrát i zamáčknot slzu.



Škoda že tyto chlouby našeho průmyslu už dosluhují. Slýchával jsem je projíždět na trati u nás pod vsí, a to mi vždycky běhal mráz po zádech. Teď už u nás nejezdí a nevím, kam bych se na nějakou občas zajel podívat. Kouknu se sem tam aspoň na videa na YouTube od uživatele DRaGsTerCzE. Všem, kdo mohou za úžasnou akci v Lužné, patří obrovský dík. Odesl jsem si zážitek na celý život a bude-li se akce v budoucnu opakovat, nebudu chybět.

STANDA KVAPIL

Poznámka redakce: Bardotky zatím v osobní dopravě jezdí o víkendech na trati 210.

Svou železnici slavili také v Příbrami



O tom, že oslavy Dne železnice mohou proběhnout i v komornějším pojetí, se přesvědčily stovky návštěvníků oslav v Příbrami. Akce se uskutečnila ve spolupráci KCOD Praha s občanským sdružením Rakovnicko-protivínská dráha a dalšími partnery v sobotu 14. září. Hlavním lákadlem celodenního programu byly vyhlídkové jízdy historickou šlapací drezínou Gerstner Václava Zahrádky, která zajišťovala i kyvadlovou dopravu mezi centrem oslav a muzejní expozicí o historii tratě Zdice – Protivín umístěnou na bývalém železničním stavědle. O nelehkou práci poháněče této unikátní drezíny byl velký zájem i z řad samotných cestujících včetně zástupků něžného pohlaví. O něco snazší byla jízda na traťmistrovském kole vyrobeném roku 1924 příbramskou firmou Wohanka a spol.



Mimo to mohli návštěvníci absolvovat komentovanou prohlídku dopravní kanceláře výpravičích včetně ukázky a popisu funkce elektronického stavědla ESA 11. V improvizovaném kinosálu bylo pro děti i dospělé připraveno promítání pohádek a dokumentů s železniční tematikou. Od 14 a 17 hodin z jeviště v podobě zapůjčeného nákladního vozu bavil publikum výpravič stanice Křnoury Bedřich Hrozný, hlavní postava divadelního představení Bedřich Hrozný – Nový život, odehraného v podání amatérského souboru Divadélko za vodou z Čenkova. Představení zachycuje jeden pracovní den výpravičích Bedřicha na malinkém nádraží, kde řeší různé komické i tragické situace. Komunikačním centrem oslav byl infostánek KCOD Praha. Účast i nálada návštěvníků ukázaly, že Příbramáci jejich železnice rozhodně zajímá. RPD

Dopisy jsou redakčně upraveny a kráceny.

KŘÍŽOVKA

Horatius (65 př. n. l.–8 př. n. l.) – římský básník: BAJKA VYPRÁVÍ O TOBĚ, ... (dokončení v tajence).

POMŮCKA: LATĚN, DINAS NISAN	MASTNÁ KAPALINA	MLÁDE TURA	MNOŽSTVÍ		VYNIKAJÍCÍ ŽÁK	MLADŠÍ DOBA ŽELEZNÁ (ARCHEOL.)	STARÁ JEDNOTKA RADIO-AKTIVITY	PROVÁDĚTÍ SANAČNÍ PRÁCE		LÁTKY KE ZVÝŠENÍ PŘILNAVOSTI	SOUBOR UČEBNÍCH LEKCÍ	NA ONO MÍSTO (ZASTAR.)	ZÍSKATÍ VÝVĚČNOSTI ČINNOSTI		HOVĚZÍ KŮŽE	KYPŘENO PLUHEM	SVĚRÁZNĚ	POBÍDKA	MEZINÁR. KOD LOTYŠSKA
ODDĚLENÍ TECHNICKÉ KONTROLY (ZKR.)				TANEČNÍ ZÁBAVA					BALKÁNSKÁ DUTÁ MÍRA				OBVYATEL HOR						
KRÁL ZVÍRAT				ZNAČKA ROSTLIN-NÉHO TUKU					PÍSEČNÉ PŘESYPY				DRUH SAMO-HLÁSKY						
DOMÁCKY ELIŠKA				PLYNNÝ UHLÍKOVÝK ČÍSLOVKA					OPEVNĚNÉ SÍDLO LISTNATÝ STROM				PLĚST (VĚNEC) 7. MĚSÍC ŽID. KALENDÁŘE						
TAJENKA																		STŘEDO-VĚKÝ NÁJEZDNÍK	DÁMSKÝ KLOBOUČEK
	ZNAČKA ELEKTR. SPOTŘEBÍČŮ	ČAJOVÝ ALKALOID DOUŠEK					ZADNÍ ČÁST KRKU VRH				OTŘAT JAZYKEM DOBA								
ZNAČKA KOSMETIKY						POŽÁRNÍK						PŘIBLIŽNĚ				MUŽSKÉ JMÉNO			
ROSTLINA KRVAVEC						DRUHÁ TRÁVA						CHEMICKÝ VZOREC NITRIDU TANTALU				TÍM ZPŮSOBEM			
PAZNEHTNÍK						ŽÁRU-VZDORNÝ MATERIÁL						DIETLOVA HRDINKA				EPOCHKA			

AUTOR PETR HAJNÍŠ

