Železničář

ČÍSLO 22 | ROČNÍK XIX — ČTRNÁCTIDENÍK SKUPINY ČESKÉ DRÁHY — 8. LISTOPADU 2012 | CENA 12 KČ

Statistické údaje jsou z roku 2011. Podíly na trhu vycházejí z ujetých vlakokilometrů.

FOTO MARTIN NAVRÁTIL

Vyrazili jsme na cestu, která vede k holdingu

Během příštích pěti let budou společnosti začleněné do Skupiny ČD realizovat transformační program ČD 2017. Ten je zaměřen především za zvýšení výkonnosti a konkurenceschopnosti v oblasti osobní dopravy, nákladní dopravy a správy stanic. Klíčovým bodem programu je vytvoření holdingového modelu řízení, který má přinést pozitivní efekt v podobě velikosti skupiny a jejího zázemí.

Nechť uspěje ten nejlepší! Tato věta se obvykle pronáší před nějakým klíčovým utkáním. V případě společnosti České dráhy má smysl v souvislosti se soutěžením na železničním dopravním trhu, který se stále více otevírá konkurenci. Národní dopravce má v rukách všechny předpoklady, aby si i nadále udržel své výsadní postavení v regionální i dálkové dopravě. Pokud se bude chovat jako prozákaznicky orientovaná firma a realizovat opatření vedoucí k vyšší ziskovosti.

V posledních třech letech již došlo v rámci transformačního programu Vize 2012 u Českých drah k mnoha ozdravným krokům, například obnově vozidlového parku nebo získání dalších zdrojů financování. Nyní přichází na řadu jeho nástupce, program ČD 2017, který si klade ještě ambicióznější cíle, především vytvoření holdingové struktury v rámci společností patřících do Skupiny ČD.

ÚKOLY PROGRAMU ČD 2017

- Nastavení holdingového modelu řízení Skupiny ČD
- Realizace modelu sdílených služeb pro členy holdingu (např. mzdová účtárna, centrální nákup, marketing)
- Zřízení dceřiné společnosti Osobní doprava s opatřeními na zvyšení ziskovosti provozu
- Zřízení dceřiné společnosti Stanice a servis spolu s opatřeními za ziskovější hospodaření stanic

ČD 2017

Proč chceme holding aneb na velikosti záleží

Klíčová otázka zní: Co holding přinese a vyplatí se náklady na jeho vznik? „Musíme si uvědomit, že dnes Skupina ČD sice existuje, ale zatím nenaplňuje požadavky synergií a společné strategie. Přitom zásady holdingu přinesou efekt nejen velkým firmám, jako jsou České dráhy či společnost ČD Cargo, ale i menším dceřiným společnostem," říká ředitelka Projektové kanceláře Martina Mannová, která program ČD 2017 koordinuje.

„Naší hlavní devízou je velikost skupiny a zázemí, které poskytuje. I malé společnosti mají rázem diametrálně rozdílné postavení na trhu, jsou-li součástí velkého koncernu. Dalším faktorem hovořícím pro holding je úspora ve formě sdílených služeb. Některé činnosti budou centrálně řízeny, ale vykonávat je budou samy dceřiné společnosti. Jiné budou vykonávány pro celou Skupinu ČD. Typicky jde o centrální nákup, marketing, informační technologie, investice, ale třeba i účtárny," shrnuje hlavní výhody budoucího holdingu Martina Mannová.

Opatření musí vést k zisku

Podnikání budoucí holdingové struktury bude stát na třech hlavních pilířích: osobní dopravě, nákladní dopravě a správě stanic, resp. budov. Tento model je podmíněn vznikem dvou nových dceřiných společností Osobní doprava a Stanice a servis. Projekty vedoucí k jejich zrodu již běží, v případě společnosti Osobní doprava se jedná o soubor provozních a ekonomických opatření vedoucích k zajištění její ziskovosti. Se vznikem společnosti Stanice a servis souvisí mimo jiné dořešení majetkoprávních vztahů mezi ČD a SŽDC s důrazem na pozemky patřící Českým drahám, které ale nemohou objektivně využít, například pod železniční infastrukturou. Vývoj nákladní dopravy, tedy společnosti ČD Cargo, má směřovat více na prozákaznickou politiku, zapojení do evropských struktur, ale i teritoriální expanzi ke drážnímu podnikání v sousedních státech, například na Slovensko.

V případě seskupení dnešních a nově připravovaných dceřiných společností v rámci Skupiny ČD je program nastaven tak, aby byly splněny všechny předpoklady pro spuštění holdingového uspořádání. Co se týče často diskutovaného holdingu mezi Skupinou ČD a SŽDC, zde je rozhodnutí pouze v rukách státu, resp. vlády. Díky programu ČD 2017, který zahrnuje i implementaci koncernových principů, bude ale Skupina ČD připravena i na tuto eventualitu.

VÁCLAV RUBEŠ

SLOUPEK

Strategický plán na příštích pět let

Každá společnost musí nejenom řešit aktuální každodenní otázky, ale také plánovat na roky dopředu. V polovině roku 2009 jsme proto vyhlásili transformační program Vize 2012. Tento dokument deklaroval cíl vytvořit z Českých drah ziskovou transparentní společnost. Úkoly obsažené ve Vizi 2012 se z větší části podařilo splnit. Nyní přichází na řadu program ČD 2017, který mimo jiné reaguje na nástup konkurence na domácím trhu. Hlavním úkolem, který před námi stojí, je především vytvoření holdingového řízení v rámci Skupiny ČD. S tím se pojí rovněž příprava vzniku dvou dceřiných společností Osobní doprava a Stanice a servis.

Martina Mannová
ředitelka Projektové kanceláře ČD

Úspěšnost plnění našich úkolů lze poměrně snadno měřit pomocí ekonomických a statistických ukazatelů. Například v roce 2011 České dráhy přepravily téměř 166 milionů cestujících. Do pěti let chceme toto číslo zvýšit aspoň o 15 procent. Stejně tak plánujeme růst tržeb a vytíženost našich dálkových i regionálních spojů. Důležité jsou pro nás i výsledky v ukazatelích, jako jsou například tržby na jednoho zaměstnance, a především roční hospodářské výsledky před i po zdanění a započtení odpisů. V oblasti správy nemovitého majetku disponují České dráhy v tuto chvíli asi 950 železničními stanicemi. Zde si klademe za cíl zvyšovat tržby z nájmů v našich nádražních budovách a také prodávat zbytný majetek, který nepotřebujeme ke své hlavní činnosti. S programem ČD 2017 budeme provádět opatření, abychom zvládli přechod na plně liberalizovaný trh a neustále rostoucí konkurenci v osobní i nákladní dopravě.

Veřejná doprava versus tvrdý byznys očima odborníků

Otevírání železničního trhu v domácích podmínkách přináší otázky, na které se snaží odborníci dopravců, správce infrastruktury i ministerstva dopravy nalézt správné odpovědi. Ve čtvrtek 18. a v pátek 19. října se proto sešli na mezinárodní konferenci v malebném Mikulově, aby se na soužití veřejné závazkové dopravy a spojů na komerční riziko podívali v hlubším kontextu. Akci pořádala Dopravní fakulta Jana Pernera Univerzity Pardubice ve spolupráci s Českými drahami.

Na jedné straně veřejná doprava objednávaná státem a na straně druhé vlaky, které dopravce provozuje čistě z vlastních prostředků a na vlastní riziko. To jsou dvě protiváhy, které obyčejný cestující ani nevnímá. Z hlediska dopravní politiky státu, legislativy i kapacity infrastruktury to jsou ale klíčové pojmy.

→ Pokračování na straně 3

Rezervační systém ARES-3 slouží už pět let

V úterý 6. listopadu oslavil páté výročí rezervační systém Českých drah ARES-3. Jeho rutinní provoz totiž začal v časných ranních hodinách téhož dne, ovšem v roce 2007. Vývoj, implementaci a uvedení do provozu tohoto systému zajišťovali zaměstnanci společnosti ČD - Informační Systémy na základě požadavků od ČD.

Vše se podařilo v krátké době jednoho roku, a to na základě spolupráce se subdodavatelskou firmou, která se převážně zabývala programováním jádra systému a integrací s ostatními systémy osobní přepravy. Společnost ČD-IS se orientovala na technologii systému, komunikaci se zahraničními rezervačními systémy, odúčtovací procesy se zahraničními drahami a tvorbu statistických přehledů. České dráhy zajišťovaly řízení projektu a řešení dopadů změnových požadavků, které jsou součástí každého takto komplexního řešení. Z hlediska cestujících pak proběhlo nasazení nového rezervačního systému prakticky bez povšimnutí.

Místenku si můžete koupit u pokladny nebo přes eShop. FOTO MICHAL MÁLEK

→ Pokračování na straně 5

Jak vidí naše služby handicapovaní cestující
V internetovém průzkumu jsme zjišťovali názory a míru spokojenosti vozíčkářů.
STRANA 3

Záliba v podobě sbírání železničních akcií
Cenný papír dávno zaniklé drážní společnosti může mít hodnotu třeba i přes tisíc korun.
STRANA 10

Nehoda z roku 1989, kolem které kolují fámy
V noci, kdy padla Berlínská zeď, se v Československu srazil mezinárodní Balt-Orient expres.
STRANA 11

Bojujeme proti drzým vandalům a výtržníkům
Každý rok musí České dráhy platit desítky milionů korun jenom na odstraňování graffiti.
VNITŘNÍ DVOUSTRANA 6–7

KAM JET

Mikulášský vlak z Brna do Oslavan

V sobotu 1. prosince vyjede opět parní vlak s čerty a Mikulášem z Brna do Oslavan. Vlak v čele s parní lokomotivou Skaličák 433.001 vyjede ve 14.06 h a do Oslavan dorazí o hodinu později. Na oslavanském zámku čekají soutěže s cenami v podobě čertovských razítek, tradiční jarmark s vánoční atmosférou plnou koled, stromečky, zabijačka, kapři, medovina a svařené víno. Součástí oslav bude i losování o vánoční ceny. V 18.38 h se parní vlak vydá na cestu zpět do Brna. Malí cestující při cestě zpět dostanou za splněné úkoly mikulášskou nadílku.

Zapomenuté objevy a vynálezy na zámku

Chvalský zámek v Horních Počernicích byl zrekonstruován v roce 2008 a v jeho prostorách se konají zajímavé výstavy. Jedna z nich se týká i zapomenutých objevů a vynálezů. Na výstavě, která trvá až do 6. ledna 2013, je k vidění funkční vláček s parní lokomotivou jezdící v intervalech, pravá dětská dopravní kancelář, první projektoskopy a kinematografy a modely parních strojů i nejstarších automobilů. Prozkoumat můžete i historické elektrifikované kolejiště v měřítku 0. Pan Zika, sběratel železničních kuriozit, předvedl například staré kompostéry, petrolejové lampy, štípací kleště, telefonní zapojovač nebo plechové informační tabule. Nejvíce vás ale asi zaujme modelové kolejiště s lokomotivami a vagonky od firmy Märklin nebo Merkur. Akce je pořádána ve spolupráci s KCOD Praha.

Valašské Klobouky s jarmarkem i párou

České dráhy a Společnost historických kolejových vozidel vypravují v sobotu 1. prosince zvláštní parní vlak z Valašského Meziříčí do Valašských Klobouk, kde se koná tradiční Valašský mikulášský jarmek. V čele parního vlaku uvidíte opět v plné síle valašského krasavce Matěje, přestože začátkem jara oslaví 65. narozeniny. Součástí doprovodu vlaku bude samozřejmě v tento den nepostradatelný Mikuláš se svou družinou. A zatímco někteří cestující ve Valašských Kloboukách vystoupí, aby si jarmeku užili co nejvíce, mohou jiní s parním vlakem popojet do Bylnice, kde se lokomotiva otočí a připraví pro zpáteční jízdu. O programu jarmeku se více dočtete na webových stránkách www.jarmek.cz.

Modeláři představí provoz v 60.–80. letech

O víkendech 24.–25. listopadu a 1.–2. prosince se vždy od 9 do 17 hodin v klubovně KŽM Přerov (v areálu DPOV) koná modelářská výstava. Návštěvníci se mohou těšit na velké provozní kolejiště s padesátkou vlakových souprav, výstavku rukodělných modelů a o prvním víkendu i na historické motorové lokomotivy BN 60 a T 478.1010. Vlastní provoz na kolejišti bude představovat v listopadu období let šedesátých (kdy bude představena i původní zastávka Jívová z tratě Olomouc – Krnov) a v prosinci se provoz přesune do let sedmdesátých a osmdesátých. Prodej modelů a doplňků zajišťuje ostravská firma Hobby Shop. Výstava se koná za výrazné podpory Českých drah, DOPV a VUZ. **(hop, mt)**

Spokojenost vozíčkářů se službami ČD

(údaje v procentech, celkem odpovídalo 199 lidí)

POHODLNĚ? V novém jízdním řádu počítají České dráhy s téměř čtyřmi tisíci bezbariérových spojů. FOTO **MARTIN NAVRÁTIL**

Průzkum spokojenosti má zlepšit podmínky pro vozíčkáře

Specifickou skupinou cestujících ve vlacích Českých drah jsou zdravotně handicapovaní. Národní železniční dopravce myslí i na tyto spoluobčany, a proto výrazně rozšiřuje flotilu bezbariérových vozidel. Za účelem získání dalších podnětů pro vylepšení služeb nyní proběhl internetový průzkum spokojenosti, který se týkal výhradně vozíčkářů.

Lidé s omezenou schopností pohybu to nemají v běžném životě vůbec lehké. Cesta za rodinou, přáteli, výlet či vyřízení soukromých záležitostí pro ně může znamenat značný problém. České dráhy se přepravě osob se sníženou schopností pohybu dlouhodobě věnují a neustále se snaží takto handicapovaným občanům vycházet vstříc a zlepšovat podmínky pro jejich cestování vlakem. K tomu má přispět i průzkum, který České dráhy realizovaly letos v září přímo mezi svými zákazníky.

Převažuje spokojenost, ale přišla i kritika

Průzkum byl uskutečněn ve spolupráci s časopisem Vozíčkář, Národní radou zdravotně postižených a Pražskou organizací vozíčkářů. Do výzkumu se zapojilo téměř 200 vozíčkářů, kteří v minulých dvanácti měsících využili služeb ČD a zaslali nám přes internet vyplněný dotazník. Z výsledků výzkumu vyplývá, že tři čtvrtiny vozíčkářů, kteří používají vlaky Českých drah, jsou s přepravou celkově spokojeny. Největší spokojenost je s nákupem jízdenky a s chováním a ochotou personálu ČD (94 %, resp. 91 %). Naopak nejméně byli cestující na vozíku spokojeni s možnostmi nákupu občerstvení ve vlaku (64 %), které někteří z nich hodnotí jako nedostatečné.

Většina cestujících vozíčkářů neponechává svoji cestu náhodě a předem si objednává přepravu. Sedm z deseti vozíčkářů využilo elektronickou objednávku přes internet (69 %), více než pětina cestujících (22 %) si přepravu vyřídila osobně nebo telefonicky přímo na nádraží. Lidé, kteří se zapojili do dotazování, cestují vlakem zpravidla dvakrát až šestkrát do roka (57 %). Více než čtvrtina vozíčkářů (28 %) jezdí vlakem častěji, přibližně jednou až čtyřikrát měsíčně. Ke svým cestám využívají zdravotně handicapovaní nejčastěji vlaky vyšší kategorie, například spoje EuroCity. Na otázku, jaký byl účel jejich cesty, téměř polovina z nich (45 %) odpověděla, že jela na výlet nebo na nějakou kulturní nebo sportovní akci. Druhým nejčastěji uváděným důvodem cesty byla návštěva jejich rodiny, přátel či známých (28 %). Z výsledků výzkumu je patrné, že cestující s omezenou schopností pohybu oceňují změny, které se v posledních letech na dráze uskutečnily, a vnímají péči ze strany ČD a posun k lepšímu.

BEZBARIÉROVÉ SPOJE

České dráhy neustále rozšiřují a zkvalitňují cestování pro vozíčkáře. Markantně je to vidět u bezbariérových spojů označených v jízdních řádech. Zatímco na počátku 90. let šlo o několik jednotlivých dálkových vlaků (16 spojů) a za deset let tento počet stoupl jen na více než stovku vlaků (124 spojů), v posledním desetiletí se situace podstatně změnila. Každý rok nyní přibývají stovky bezbariérových spojů a desítky bezbariérových vozidel. V novém jízdním řádu, který začne platit 9. prosince 2012, vzroste počet těchto spojů na 3 989, zatímco loni v prosinci to bylo 3 237 spojů. Nárůst o 752 vlaků představuje zvýšení asi o 23 procent! Stalo se tak mimo jiné díky uvedení mnoha modernizovaných a nových vozů a souprav, například RegioSharků, RegioPanterů, Regionov, CityElefantů i jednotek Regio-Shuttle RS1. Nástupní a výstupní plošiny pro vozíčkáře mají i řídicí vozy přezdívané Sysel.

Důraz na profesionální přístup zaměstnanců

Samozřejmě se však mezi cestujícími vozíčkáři najdou i tací, kteří mají k cestování výhrady nebo byli se zajištěnou přepravou ze strany ČD zcela nespokojeni. I když je jejich procento relativně nízké (6 %), je třeba se jejich potřebami zabývat a do budoucna se jejich připomínkami přinejmenším inspirovat. Nejvíce výhrad měli cestující k prostředí, ve kterém musí vozíčkáři cestovat, které považují mnohdy až za nedůstojné. Další výtky se týkaly nepřistavení vagonu nebo plošiny, přestože byla objednána. Kritika mířila i na neochotu či neprofesionální přístup pracovníků obsluhujících plošinu či přímo nefunkčnost plošiny, případně její kvalitu.

> V průzkumu se také objevily požadavky na zajištění přepravy bez nutnosti jejího objednávání předem, což někteří vozíčkáři vnímají jako určitý druh diskriminace.

A co by chtěli vozíčkáři především zlepšit na našich službách? Necelá čtvrtina cestujících na vozíku (23 %) by si přála více bezbariérových vozů a míst určených pro vozíčkáře. Častěji se zde také objevily požadavky na zajištění přepravy bez nutnosti jejího objednávání předem, což někteří vozíčkáři vnímají jako určitý druh diskriminace. Prostor pro zlepšení vidí cestující také v poskytovaném pohodlí ve vlacích, funkčnosti plošin a kvalifikovaném a dobře proškoleném personálu, který jim pomůže cestu lépe zvládnout. Všechny podněty, které vzešly z průzkumu, chtějí České dráhy využít pro další zkvalitňování služeb na úseku osobní přepravy tak, aby spokojených zákazníků postupně přibývalo.

MICHAELA FRIČOVÁ

Lidé z provozu pronikali do tajů informatiky

Počítače se staly pro mnoho zaměstnanců každodenním pracovním nástrojem a zvládnutí jejich programů nutností. Rozvoj IT dovedností je dnes nezbytnou pracovní kompetencí téměř každého zaměstnance. A právě prohloubení znalostí v oblasti nejpoužívanějších kancelářských programů je náplní semináře, který připravil Odbor personální GŘ Českých drah pro zaměstnance Kontaktního centra, Regionálního centra vlakového doprovodu Praha a Krajského centra osobní dopravy Praha.

Jak získat informace z intranetu

Projekt, který je zaměřen na podporu dovedností zaměstnanců provozu Českých drah, je realizován v rámci Operačního programu Praha – Adaptabilita, Prioritní osa 1 – Podpora rozvoje znalostní ekonomiky. Spolufinancování má proběhnout z Evropského sociálního fondu a rozpočtu hlavního města Prahy. První kurzy, které jsou jednou z klíčových aktivit projektu Rozvoj dovedností zaměstnanců provozu Českých drah, již proběhly. A nutno konstatovat, že se setkaly s velmi pozitivním ohlasem jejich účastníků.

Školení byla zaměřena na využívání programů Word a Excel. FOTO **AUTOR**

Evropský sociální fond
Praha & EU: Investujeme do vaší budoucnosti

Dvě dvoudenní školení se uskutečnila v termínech 25. až 26. září a 9. až 10. října 2012. Účastníci se zdokonalili ve využívání programů Microsoft Word a Microsoft Excel. Dalším významným prvkem kurzu bylo zorientovat se v prostředí firemního intranetu společnosti České dráhy a dále se naučit vyhledávat kvalitní a relevantní informace na internetu. Všechny tyto znalosti jsou nezbytné pro úspěšné absolvování navazujících projektových aktivit. Z tohoto důvodu byli proškoleni především zaměstnanci, kteří při své práci počítač používají jen v omezené míře nebo vůbec.

A teď si ještě procvičíme paměť

Celkem se seminářů zúčastnilo 30 provozních zaměstnanců z centrálního Kontaktního centra RCVD Praha a KCOD Praha. Školení organizoval Odbor personální, konkrétně oddělení rozvoje lidských zdrojů, které projekt koordinuje se Štěpánem Lvem z KCOD Praha. Odbornou stránku kurzů, zkušené lektory a školicí prostory zajistil Dopravní vzdělávací institut, který se specializuje na vzdělávání zaměstnanců pracujících v odvětví železniční dopravy. Z hodnotících dotazníků, které účastníci kurzu závěrem vyplňovali, získali organizátoři důležitou zpětnou vazbu. V současnosti probíhají v rámci projektu další kurzy, které jsou tentokrát zaměřené na téma Podpora paměti neboli Brain Jogging.

KATEŘINA VTÍPILOVÁ

Zřídili jsme anonymní linku pro nahlašování podvodů

Mezi rizika, s nimiž musí počítat každá státní i soukromá firma, patří také nekalé chování nebo podvody zaměstnanců. Naštěstí existují i osvědčená systémová opatření, jak krádežím nebo korupci zamezit, například zřízení externích komunikačních kanálů, přes které se management může dozvědět o praktikách poškozujících zájmy společnosti. České dráhy v tomto směru udělaly před několika dny významný krok vpřed.

Ve čtvrtek 1. listopadu začala fungovat anonymní telefonní linka, na kterou může kdokoli zavolat a nahlásit podezření z nekalého jednání či podvodů v prostředí Českých drah. Jak to, že anonymní? Správu linky totiž obsluhuje nezávislá společnost Transparency International, která garantuje objektivní posouzení ohlášených skutečností a současně i ochranu osob, které je oznámí. Od prvního listopadového dne také začal platit nový Etický kodex Českých drah, kterým národní železniční dopravce upravuje standardy chování svých zaměstnanců ve vztahu k zákazníkům. Těmito kroky se ČD snaží posílit svou transparentnost, důvěryhodnost i dobrou pověst na trhu. Neméně důležitou motivací je i snaha zabránit finančním ztrátám z případných podvodů a nezákonného chování. O více podrobností jsme požádali ředitele Odboru compliance Jaroslava Krále.

Kdy se s těmito změnami začalo?
Asi před dvěma lety jsme u Českých drah začali řešit corporate governance, což by se dalo volně přeložit jako systém, kterým je společnost řízena a kontrolována. Pomáhala nám s tím poradenská firma Ernst & Young. Ta ve své závěrečné zprávě identifikovala, jaké „stavební kameny" nám ještě chybí. Mimo jiné padlo doporučení zřídit výbor pro řízení rizik nebo nový Odbor compliance – obojí se zrealizovalo. Odbor compliance tedy vznikl a dostal za úkol „vyčistit" vnitrofiremní předpisy. Teď jsme se dostali ke zlepšování firemní kultury.

Proč jsme to vlastně dělali? Někdo nás k tomu vyzval?
Chci zdůraznit, že všechny aktivity, které jsme v této oblasti udělali a které nyní provádíme, vycházejí z naší vlastní potřeby. Nikdo a nic nás k tomu nenutí. Zkušenosti ze světa říkají, že pokud si firma nezavede nějaké mechanismy proti podvodům, může se rozkrást až 5 procent jejího obratu. To je samozřejmě teoretický příklad. Představenstvo Českých drah na svém zasedání 9. října proto schválilo soubor čtyř opatření.

Zaprvé to byla Strategie prevence a komunikace, což je klíčový dokument, který nám říká, jak postupovat v oblasti prevence a jak v této oblasti komunikovat vůči zaměstnancům. Dále představentvo vydalo nový Etický kodex. Říkám nový, protože starý Etický kodex rovněž existoval, ale znalo ho poměrně málo lidí. Neměl ani číslo jednací, nově přijímaní zaměstnani s ním ani nebyli seznamováni. Třetí schválenou věcí je Směrnice o šetření podvodů a nekalých jednání v Českých drahách a čtvrtou spolupráce s organizací Transparency International ČR, což je obecně prospěšná společnost, která pro nás bude provozovat anonymní telefonní linku a e-mailovou adresu pro nahlašování podezření z podvodů nebo nekalého jednání.

Proč Transparency International?
Proběhlo řádné nabídkové řízení a vybírali jsme ze tří společností. Jednalo se o veřejnou zakázku malého rozsahu. Transperency International nám poskytuje záruku nezávislosti sběru přijatých podnětů a zachování anonymity nahlašovatelů. Navíc její pracovníci mají zkušenosti s obdobnými projekty u jiných firem i dobrou pověst.

> Z mezinárodních zkušeností vyplývá, že až 85 procent podnětů přichází od zaměstnanů.

Komu jsou telefonní linka a e-mailová adresa určeny?
Z mezinárodních zkušeností vyplývá, že až 85 procent podnětů přichází od zaměstnanů. Ti nejlépe poznají, že se něco někde zneužívá, dochází k podvodům, rozkrádání. Oni to nejlépe vidí. Samozřejmě jim musíme zaručit anonymitu, aby se nebáli případného postihu ze strany nadřízených. Oznámení ale může podat i představitel nějaké dodavatelské firmy nebo kdokoli další.

Není ale nebezpečí, že Transparency International bude podávat trestní oznámení na České dráhy?
To opravdu nehrozí. Je zaručeno, že trestní oznámení může podávat pouze představenstvo Českých drah jako statutární orgán, který řídí firmu. Pracovníci Transparency International nám mohou sdělovat svůj názor na určité případy, ale jejich hlavní úkol spočívá ve sběru podkladů. Šetření případů si ale budou provádět samy České dráhy. My si rozhodneme, zda se nahlášená skutečnost stala, jakou má závažnost a právní kvalifikaci. V případě, kdy dojdeme k názoru, že je nutné podat trestní oznámení, připravíme návrh pro představenstvo.

Jak dlouho má spolupráce s Transparency International trvat?
Jedná se o pilotní projekt na půl roku, tedy do konce dubna 2013. Pokud se spolupráce osvědčí, tak ji prodloužíme.

Mohl byste nám ještě přiblížit další činnost Odboru compliance?
Základním posláním našeho odboru je zajišťovat soulad vnitřních předpisů s právními předpisy, tedy se zákony, nařízeními vlády a vyhláškami, dále vnitřních předpisů mezi sebou navzájem a rovněž soulad vnitřních předpisů s požadavky praxe. Proto musíme také kontrolovat, jak se předpisy dodržují. Za dva roky existence odboru jsme zrušili asi 60 procent předpisů, které se ukázaly jako zastaralé, překonané. Také jsme vyvinuli zcela nový informační systém Normis, ve kterém si zaměstnanci Českých drah mohou aktuální znění předpisů vyhledávat.

PETR HORÁLEK

Jak nahlásit nekalé jednání u ČD

1. Přes telefonní linku na čísle 84 681 480. Linka je anonymní, spravuje ji nezávislá organizace Transparency International.
2. Pomocí elektronické pošty na adresu ceske.drahy@transparency.cz. I tento informační kanál spravuje Transparency International.
3. Přes formulář na webových stránkách www.cd.cz: O nás – Kontakty – Oznámení podvodu a nekalého jednání.
4. Písemnou stížností přes podatelnu Českých drah.
5. Osobní návštěvou na Odboru compliance GŘ ČD nebo v kanceláři Transparency International.

JAROSLAV KRÁL. Ředitel Odboru compliance měl mimo jiné na starosti práci na novém Etickém kodexu. FOTO VÁCLAV RUBEŠ

KRÁTCE

Kvůli Davis Cupu zastavíme v Libni

Pokud se chystáte do Prahy na finále Davis Cupu vlakem, máme pro vás dobrou zprávu. Vybrané dálkové vlaky Českých drah ve směru od Ostravy a Brna budou mimořádně zastavovat ve stanici Praha-Libeň, která se nachází v těsné blízkosti O2 areny, kde se zápasy budou odehrávat. V pátek 16. listopadu tak v Libni zastaví vlaky EC 172 Vindobona, Ex 570 Zdeněk Fibich, EC 170 Hungaria, SC 508 Pendolino, v sobotu 17. listopadu vlaky EC 174 Jan Jesenius, EC 78 Gustav Klimt, EC 172 Vindobona a SC 506 Pendolino, v neděli 18. listopadu vlaky Ex 572 Brněnský drak, EC 174 Jan Jesenius, EC 78 Gustav Klimt a SC 506 Pendolino.

Tenisové pondělí také v nemocnici

Poslední říjnové pondělí poctila Nemocnici s poliklinikou Praha Italská (dříve Železniční nemonice) svou návštěvou ruská tenistka a bývalá světová jednička Maria Šarapovová v doprovodu české kolegyně Lucie Šafářové. Tenistky rozdávaly podpisy zdejším zaměstnancům i žákům Základní školy Na Smetance. Po rozdání podpisů následovalo společné focení v přátelské atmosféře.

Poděkování pro Michala Nebeského

Po více než čtyřech letech odešel z Českých drah náměstek generálního ředitele pro ekonomiku Michal Nebeský. Během jeho působení se významně změnilo financování společnosti. ČD například získaly rating na finančních trzích a tím i možnost vydávat dluhopisy. Nebeský měl také na starosti přípravu holdingové uspořádání. Od 1. listopadu přešel na základě vlastního rozhodnutí do bankovního sektoru. „Zůstalo po něm velké množství dobře odvedené práce. Finance společnosti se pod jeho vedením výrazně zlepšily. Chci mu proto za sebe i za své kolegy v představenstu poděkovat," řekl Pavel Švagr, náměstek generálního ředitele pro personální záležitosti.

Česko-slovenská výměna zkušeností

V Bratislavě se 22. října uskutečnilo setkání zástupců Českých drah a Železniční společnosti Slovensko. Českou delegaci vedl náměstek generálního ředitele pro osobní dopravu Antonín Blažek, týmu ZSSK předsedal generální ředitel Pavol Gábor. Během jednání si obě strany vyměnily aktuální zkušenosti v oblasti modernizace vozidlového parku. Debata se vedla i o vývoji trhu osobní dopravy ve střední Evropě. Zástupci obou stran deklarovali zájem o prohloubení vzájemné spolupráce v oblasti dálkové dopravy. **(hop)**

Veřejná doprava versus tvrdý byznys očima odborníků

→ Pokračování ze strany 1

První jednací den pod střechou hotelu Eliška odstartoval Martin Kvizda z Masarykovy univerzity Brno, který se podíval na téma z hlediska hospodářské soutěže. Andreas Rauter ze společnosti VOR, která koordinuje dopravu ve Vídni a rakouských spolkových zemích Niederösterreich a Burgenland společnosti VOR, upozornil na konflikt mezi státní a regionální úrovní osobní železniční dopravy v Rakousku. Shrnul také přínosy komerčních spojů pro objednatele.

Na finančně atraktivních tratích chybí kapacita

Zajímavý byl odpolední blok věnovaný pohledu dopravců na problematiku soužití závazkové a komerční dopravy. V něm vystoupil mezi jinými i Jiří Nálevka jako zástupce Českých drah. Petr Moravec ze společnosti Abellio se pokusil o srovnání nabídkových řízení ve Velké Británii a v České republice z pohledu zahraničního uchazeče. Jindřich Kušnír, ředitel Odboru drah, železniční a kombinované dopravy ministerstva dopravy si v přednášce nazvané Železniční systém a liberalizace vzal na mušku problémy a přínosy soužití obou druhů železničního byznysu. Zajímavý a možná očekávaný pohled z hlediska manažera infrastruktury přinesl Marek Binko z Odboru strategie SŽDC: Open Access operátoři se v podnikání soustřeďují hlavně na finančně a frekvenčně atraktivní tratě. V českých podmínkách tak v některých úsecích modernizovaného ramene tratě Praha – Ostrava už nejsou ve stávajícím stavu vlaky schopny požadavkům na kapacitu dráhy vyhovět.

ODBORNÁ DISKUZE. V Mikulově probíhala za účasti zástupců ČD výměna názorů na téma soužití komerční a veřejně objednávané dopravy. FOTO AUTOR

Vtipem a názornými příklady mezi matematickými a ekonomickými vzorci v bludišti nákladů a výnosů osobní dopravy „zažongloval" Jiří Pohl ze Siemensu. Přednáškový den uzavřeli zahraniční bankéři Michael Platzöder z KfW IPEX-Bank Köln a Kent Holt z HSBC Bank, kteří představili možnosti financování nejen kolejových vozidel, ale železničního komerčního i závazkového podnikání vůbec.

Výlet motoráčkem do Lednice

A v neformální atmosféře proběhl i druhý den akce. Na sluncem zalitý pátek totiž připravilo brněnské KCOD jízdu dobovou motorovou soupravou tvořenou soupravou M 131.1463 a Clm po trati Mikulov na Moravě – Boří les – Lednice a zpět. Program uzavřela okružní plavba na výletních lodích po Staré a Zámecké Dyji v Lednicko-valtickém areálu UNESCO. Konference, která si nekladla za cíl vyřešit „nemoci" českého železničního byznysu, ale spíše otevřít diskuzi k řešení problémů, tak svůj účel do značné míry splnila. MARTIN NAVRÁTIL

MIMOŘÁDNOSTI

Smidary
14. října
Dopoledne v železniční stanici Smidary při křižování spěšných vlaků 1802 a 1803 spěšný vlak 1803 nevyčkal výpravy výpravčím a místo toho projel kolem návěstidla S1-2 v poloze zakazující jízdu a násilně přestavil výhybku číslo 1. Škoda byla předběžně vyčíslena na částku 35 tisíc korun.

Lípa – Havlíčkův Brod
15. října
Po poledni mezi dopravnou D3 Lípa a železniční stanicí Havlíčkův Brod se na železničním přejezdu v km 3,216 střetl osobní automobil Renault Megane s osobním vlakem 15961, kterým byl motorový vůz 810.674-2. Nikdo nebyl zraněn. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčíslena na 120 tisíc korun.

Nymburk hl. n.
16. října
V nočních hodinách v obvodu seřaďovacího nádraží železniční stanice Nymburk hlavní nádraží vykolejily při posunu dva nákladní vozy na výhybce číslo 235. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla podle předběžných údajů vyčíslena na částku 52 tisíc korun.

Ratboř – Bečváry
20. října

Odpoledne mezi žst. Ratboř a Bečváry se na železničním přejezdu v km 11,326 střetl kamion Volvo s osobním vlakem 22208, kterým byla motorová jednotka Regionova 814/914.141. Ve vlaku byla lehce zraněna vlakvedoucí a jeden cestující. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčíslena na 2,4 milionu korun.

Olomouc-Nová ulice – – Řepčín
22. října
V podvečerních hodinách mezi žst. Olomouc-Nová ulice a Řepčín se na železničním přejezdu v km 5,420 střetl osobní automobil Volkswagen Passat s osobním vlakem 14041, kterým byla motorová jednotka Regionova 814/914.008. Nikdo nebyl zraněn. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla podle předběžných údajů vyčíslena na částku 65 tisíc korun.

Hovězí – Halenkov
23. října
Odpoledne mezi žst. Hovězí a Halenkov se na železničním přejezdu v km 11,798 střetl osobní automobil Audi A6 s osobním vlakem 13269, kterým byla motorová jednotka Regionova 814/914.077. Nikdo nebyl zraněn. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda předběžně činí 350 tisíc korun. **(MirKo)**

U REGIOPANTERU. Zástupci evropských drážních společností se v rámci mezinárodního setkání zúčastnili prohlídky Zkušebního centra VUZ. FOTO **VÁCLAV RUBEŠ**

Evropští nákupčí potvrdili trend e-aukcí

Ve druhé polovině října přijeli do Prahy zástupci 17 drážních společností, aby si na třídenním setkání vyměnili zkušenosti a prodiskutovali nové trendy v oblasti nákupu a investic. České dráhy zde mimo jiné prezentovaly výsledky z používání elektronických aukcí. Součástí mezinárodní akce byla i návštěva Zkušebního centra VUZ.

Každý dopravce musí nakupovat. Jde však o to nakupovat efektivně, tedy ve výhodném poměru kvalita/cena. Existují také různé způsoby pořizování zboží i různé způsoby, jak zboží vyhledávat. Právě o zkušenostech a nových trendech v oblasti nákupu a investic debatovali v Praze zástupci 17 drážních společností ze 12 členských států organizace ERPC. Třídenní mítink, který proběhl od 21. do 23. října, se neuskutečnil v Praze náhodou. Hostitelem totiž byly České dráhy, které do ERPC vstoupily v loňském roce z podnětu ředitele Odboru centrálního nákupu a logistiky Filipa Potůčka.

Hostitelská úloha Českých drah

„Tato setkání nabízejí jedinečnou možnost sdílení poznatků a informací v oblasti strategického nákupu s nejvýznamnějšími společnostmi podnikajícími v železniční dopravě v Evropě. Jsou to například německé Deutsche Bahn, francouzské SNCF, rakouské ÖBB a mnohé další," vysvětluje ředitel Potůček. Obdobná setkání v rámci ERPC probíhají pravidelně dvakrát ročně pokaždé v jiné zemi. Stěžejním tématem letošní podzimní schůzky se staly strategie a organizace nákupu českého národního železničního dopravce s důrazem na inovativní metody využití elektronických aukcí a informačních systémů pro správu a řízení výběru dodavatelů.

CO JE TO ERPC

Organizace s anglickým názevm The European Railways Procurement Council byla založena v roce 1985. V současnosti sdružuje dvacet nejvýznamnějších evropských provozovatelů dopravy a železniční infrastruktury. Jejím hlavním účelem je sdílení zkušeností, postupů a nových trendů v oblasti centrálního nákupu, investic a logistiky. Konference EPRC se odehrávají zpravidla dvakrát ročně – na jaře a na podzim. České dráhy jsou členem ERPC od roku 2011.

Vzhledem k tomu, že tímto směrem se více či méně ubírají všechny evropské společnosti, nejdiskutovanějším tématem se stala právě problematika elektronických aukcí. České dráhy například uvedly, že prostřednictvím e-aukčního nakupování se podařilo ušetřit 450 milionů korun a zrealizováno bylo během dvou let přes 500 aukcí. „Z ohlasů vyplynulo, že v oblasti elektronického nakupování jsme mnohem dále než většina našich evropských kolegů, a to včetně těch největších. Podobný dojem jsme měli i z postupů organizačních a procesních. Dokonce lze konstatovat, že někteří dnes dosahují úrovně, na které jsme se my nacházeli před třemi čtyřmi roky," rekapituluje Filip Potůček. „Měli jsme možnost si na nadnárodní úrovni ověřit, zda se naše snaha ubírá tím správným směrem a tempem. Porovnání trendů, které jsou nyní aktuální u ostatních evropských železnic, je pro naši další práci velmi inspirující," dodává ředitel Potůček.

Z konferenčního sálu na zkušební okruh

Vedle intenzivního pracovního jednání stihli hosté během svého pobytu také prohlídku centra Prahy z historické tramvaje a zejména návštěvu Zkušebního centra Výzkumného Ústavu Železničního ve Velimi. Přednosta významného evropského zkušebního polygonu Miloš Klofanda seznámil vzácné hosty s historií zdejší zkušebního základny. Některé z evropských nákupčích zaujaly i technické detaily, takže diskuze chvílemi směřovala do opravdu odborných rovin.

To už ale byla připravena novinka Českých drah RegioPanter, aby zástupcům evropských železnic předvedla možnosti okruhu in natura. Po okruhu se rozjela stošedesátkou a zejména mužská část delegátů se pak věnovala průzkumu stanoviště strojvedoucího, kde nebylo po celou dobu jízdy ani chvíli volné místo. Při následné prohlídce lokomotivy řady 380 přišlo na přetřes také často diskutované téma interoperabilita.

Byla radost pozorovat, že odborníkům na oblast nákupu a investic neleží na srdci jen jejich specializace, ale že jsou – podobně jako jejich čeští kolegové – k železnici vázáni nejen profesně. Setkání nákupčích a logistiků v Praze tak přineslo nejen řadu cenných zkušeností a postupů, ale i poodkrytí národních specifik. Dlužno dodat, že České dráhy se nejen v oblasti nákupu, investic a logistiky rozhodně nemají za co stydět.

VĚRA ČERNÁ, VÁCLAV RUBEŠ

Muzeum v Poličce vtipně oslavuje 115. výročí lokální dráhy

Nejen obyvatelé Pardubického kraje si mohou v těchto měsících připomenout 115. výročí od zahájení provozu na trati Svitavy – Žďárec u Skutče. Na východní části této dráhy mezi Poličkou a Svitavami sice vyjely vlaky už v září 1896, nicméně celá trať až do Žďárce byla zprovozněna až o třináct měsíců později – 16. října 1897. U příležitosti tohoto výročí byla na začátku října otevřena v Poličce pozoruhodná výstava.

Označte si jízdenku a vstupte

Pokud vás tedy zajímá historie této dráhy, která má v jízdním řádu číslo 261, vypravte se do Městského muzea a galerie v Poličce v Tylově ulici. Vydají vám tu nefalšovanou Edmondsonovu jízdenku označenou v kompostéru a pak už můžete zasednout do starých školních škamen, které prvnímu výstavnímu sálu dominují. Ke kochání tu slouží velké množství drážních relikvií. Celou řadu jich na přívěsu auta navozil Jiří Rokos ze svého Malého železničního muzea v Cerekvici nad Loučnou. Jiné dodal i Pavel Stejskal. Na výstavě nazvané Jede, jede mašinka se kromě pracovníků Městského muzea a galerie Polička podílelo i sdružení Poličská lokálka. Otevřeno tu mají do konce prosince letošního roku.

Dobové uniformy na figurínách

Pozoruhodná je jak kancelář přednosty, funkční parní stroj, tak i ukázky dobových uniforem na figurínách. Při vernisáži v nich vystupovali Jiří Rokos, ředitelka muzea Pavla Juklová i Pavel Stejskal, který spolu s Josefem Vendolským dodal na panely ve druhém sále stovky fotografií a dokumentů. Jak nám prozradila ředitelka Juklová, asi nejsložitějším exponátem je část stěny z vozu řady 020. Ta ovšem není pravá, ale vyrobená vyjma dvou pravých oken a směrovky zcela věrohodně z náhradních materiálů.

EXPONÁT. Nejsložitější bylo připravit stěnu motorového vozu. FOTO **AUTOR**

O výstavě

Historii tratě č. 261 se věnuje expozice v Městském muzeu a galerii Polička v Tylově ulici 114. Výstava je otevřena do konce letošního roku od úterý do neděle od 9 do 12 h a od 12.30 do 16 h. Podrobné informace získáte na stránkách www.cbmpolicka.cz.

Hlavně pro děti je přichystáno modelové minikolejiště, dospělí se dozví skoro všechno o neuskutečněných projektech, vlečkách, jednotlivých traťových úsecích, místním depu nebo vozidlech. Výběr snímků byl podle Pavla Stejskala složitý, protože jich byl prý pořádný svazek. Budiž tyto řádky pozvánkou do podzimní Poličky, kde si nenechte ujít i jiné zajímavosti, v první řadě světničku na kostelní věži, kde vyrůstal skladatel Bohuslav Martinů. **MARTIN NAVRÁTIL**

Datová centra jako bezpečná úložiště informací

ČD-Telematika

Mezi hlavní konkurenční výhody společnosti ČD - Telematika patří značná, téměř až neomezená kapacita datových center. Díky tomu může pronajímat svá centra i soukromým subjektům, které potřebují externí úložiště informací na kvalitní optické síti s dostatečnou kapacitou přenosu.

SPRÁVA DAT. Datová centra společnosti ČD - Telematika využívají i velké korporace a národní operátoři. FOTO **PIXMAC**

Společnost ČD - Telematika poskytuje kromě široké nabídky telekomunikačních, datových a servisních služeb infrastruktury také pronájem prostoru ve vlastních datových centrech. Jedná se v současné době o velmi žádanou službu ze strany širokého spektra zákazníků, kteří potřebují svá úložiště informací „outsoursovat“, a to jak z důvodu jednoduchosti správy, tak například nadstandardní bezpečnosti.

Naše síť je součástí krizové infrastruktury státu

„Našimi největšími zákazníky jsou společnosti z řad velkých korporací, také content operátoři, e-shopy a velkou skupinou jsou regionální poskytovatelé internetu,“ říká ředitel odboru Obchod TS ze společnosti ČD - Telematika Marek Dvořák. „Našimi hlavními výhodami jsou kvalitní optická síť s dostatečnou přenosovou kapacitou a především bezpečnost. Naše síť je totiž součástí krizové infrastruktury státu. Přístup do části našich datových center chrání řada bezpečnostních prvků, mimo jiné biometrické prověření, tedy otisk prstu. Díky dodávkám služeb i pro drážní sektor jsme na téměř neomezené kapacitě odběru elektrické energie, i když pochopitelně máme zálohu v podobě nezávislých zdrojů energie,“ pokračuje ředitel Marek Dvořák.

Národní operátoři v roli zákazníků

Ale ČD – Telematika není jen správcem infrastruktury, vystupuje rovněž jako národní operátor. V současné době disponuje druhou největší optickou sítí v České republice s přenosovou kapacitou až 80x10 Gbps s více než 350 přípojnými body. „To jsou další přidané hodnoty, které můžeme nabídnout k již zmiňované službě datových center. Není totiž důležité mít pouze kvalitní a bezpečné úložiště, ale také se k němu připojit rychlou vysokokapacitní sítí a zároveň mít připravenou i záložní síť,“ zdůrazňuje Dvořák. Ostatní operátoři pak pro ČD-T představují nejen partnery, ale současně i jedny z největších zákazníků. I oni totiž využívají datová centra ČD-T, kam ukládají část svých dat.

Datová centra ČD-T se nacházejí ve třech různých lokalitách v republice, mimo jiné v Praze a Pardubicích. Jejich konkrétní umístění musí respektovat přísná bezpečnostní kritéria, kde svou roli hrají i letecké koridory. Bezpečnost center je jištěna pasivními prvky, fyzickou ostrahou a kamerovým systémem. „Důležitým faktem v bezpečnosti našich datových center je také nezávislé datové připojení z více stran a nezávislé připojení energie z více stran. Samozřejmostí je také prověření naší společnosti a odpovědných pracovníků bezpečnostním certifikátem NBÚ, protože služby, které v našich datacentrech běží, to vyžadují,“ vysvětluje ředitel Dvořák.

Investice jsou nutné kvůli rostoucí poptávce

Lze ale vůbec garantovat stoprocentní neporuchovost a dostatečnou kapacitu datových center pro každého zájemce? „Stoprocentní jistotu dnes negarantuje nikdo, důležité je, že máme dostatečnou zálohu a také rychlou reakci našich vlastních technických složek, nepřetržitý dohled nad parametry datového centra a infrastruktury a samozřejmě zákaznické centrum,“ namítá ředitel Marek Dvořák. Co se týče zvyšování kvality služeb, společnost ČD - Telematika v nedávném období investovala do optické sítě velké finanční prostředky. Reagovala tak na rostoucí nároky na datové přenosy na trhu i na zvyšující se zájem o datová úložiště. V plánu na příští období má ČD-T také investice do rozšíření celé infrastruktury center. Poptávka totiž roste a společnost chce udržet kvalitu svých služeb i pro nové zákazníky. **(čdt)**

Rezervační systém ARES-3 slouží už pět let

→ Pokračování ze strany 1

Co se tedy vlastně skrývá za jednoduchým výdejem rezervačního dokladu pro cestujícího u pokladny nebo jeho vložením do nákupního košíku v eShopu ČD? Ve stručnosti můžeme říci, že zcela zásadním předpokladem pro tyto rezervace je vzájemné technické i technologické propojení všech evropských rezervačních systémů. Poskytuje tak cestujícím luxus spočívající v možnosti zakoupit si v libovolné stanici s mezinárodním oprávněním místenku k sezení, lůžkový či lehátkový lístek nebo místo v autovoze prakticky na jakoukoli trasu v Evropě.

Pozor na mezinárodní předpisy

Za touto jednoduchou formulací se ovšem skrývá obrovské množství předpisů a doporučení mezinárodního společenství železnic a organizací včetně Direktivy o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „telematických aplikací v osobní dopravě“ transevropského železničního systému (nařízení Komise EU č. 454/2011 z 5. 5. 2011), které musí všechny systémy respektovat. I v tomto čase probíhají složitá jednání jak mezi jednotlivými odbory GŘ Českých drah, tak na mezinárodní úrovni.

Systém ARES-3 se za pět let provozu osvědčil. FOTO **VÁCLAV RUBEŠ**

Mezinárodní jednání jsou orientována jednak na teoretickou, předpisovou část, v rámci níž jsou stanoveny formální parametry a obsah komunikačních zpráv, které si vzájemně systémy posílají, jednak na praktickou část. V té jsou mezi železničními správami koordinovány požadavky na časy příjezdů a odjezdů, řazení vozů, vybavenost a rozsah služeb poskytovaných ve vlacích.

Budeme vzorem pro ostatní?

I nadále probíhají různá vylepšení a přizpůsobování moderním technickým i technologickým trendům. Rezervační systém ARES-3 je plně integrován do softwarové architektury Českých drah v oblasti osobní přepravy a jeho důsledná implementace na platformě Windows ukazuje, že padají mýty o tradičních softwarových platformách pro „enterprise“ řešení velkých systémů. V tomto případě dokonce navíc „on-line“ systémů. Bez systematické a kvalitní práce zaměstnanců na všech frontách by ARES-3 nefungoval v takovém rozsahu a kvalitě, kterou dnes bereme jako samozřejmost. Nyní už zbývá jen věřit, že systém ARES-3 si bude stále udržovat dobré renomé ve sjednocené Evropě. Možná se i stane první vlaštovkou, která ukáže nové možnosti a směry vývoje tradičních rezervačních systémů ostatních evropských drah. **(čdis)**

Informační Systémy
Člen Skupiny ČD

HLEDÁME

Vlakový revizor pro obvod KCOD Liberec

Ředitel Krajského centra osobní dopravy Liberec vyhlašuje výběrové řízení na obsazení dvou míst vlakových revizorů pro obvod KCOD Liberec (z toho jeden pro oblast Česká Lípa). Výkon práce bude prováděn v souladu se služebním předpisem Kc 15. Předpokládaný nástup dle dohody.

Požadavky:
- vzdělání minimálně střední s maturitou (ISCED 3A),
- praxe ve funkci Obsluha vlaku nebo Osobní pokladník mininálně 2 roky,
- odborná zkouška O-05 nebo O-04 (v tom případě je nutné zkoušku O-05 složit dodatečně),
- znalost anglického nebo německého jazyka na úrovni A2,
- znalost uživatelské obsluhy PC (min. internet, elektronická pošta a kancelářské aplikace),
- komunikativnost, asertivita.

Součástí přihlášky musí být strukturovaný životopis, kopie dokladů o dosaženém vzdělání a o dosažené praxi. Přihlášku posílejte do 23. listopadu 2012 na adresu: České dráhy, KCOD Liberec, Nákladní 344, 460 02 Liberec. Obálku označte „Výběr VLR“. **(pl)**

Inženýr železniční dopravy KCOD Plzeň

Ředitel KCOD Plzeň vypisuje výběrové řízení na obsazení místa ve funkci inženýr železniční dopravy. Úlohou pracovníka bude organizace a zajišťování náhradní autobusové dopravy KCOD v Plzni. Termín nástupu je 1. března 2013.

Požadavky:
- vzdělání SŠ nebo VŠ,
- minimálně 2 roky v železničním provozu, osobní dopravě a přepravě,
- práce na PC na uživatelské úrovni (Excel, Word),
- znalost dopravní dokumentace provozování dráhy (povolání výpravčí, příp. další železniční profese výhodou)
- znalost řídicí legislativy společnosti ČD, a.s.,
- orientace v oblasti osobní dopravy a přepravy,
- řidičský průkaz v kategorii B a aspoň dvouletá prověřená praktická řidičská zkušenost,
- schopnost operativně řešit provozní situace při výlukách se zákaznickým přístupem,
- komunikace v německém jazyce na středně pokročilé úrovni,
- praktické organizační schopnosti, zejména plánovací, a nadprůměrné komunikační dovednosti.

Hlavní odpovědnost a klíčové aktivity:
- zpracovávání podkladů a zajišťování realizace náhradní autobusové dopravy v obvodu KCOD Plzeň,
- určování a projednávání trasy náhradní autobusové dopravy (NAD) včetně náhradních zastávek,
- zpracovávání informací o výlukách a zajišťování jejich distribuce,
- zpracovávání podkladů pro vyhlášení poptávkového řízení pro NAD a provádění komisionelního vyhodnocení došlých nabídek,
- kontrola a odsouhlasení faktur za NAD.

Strukturovaný životopis a rukou psaný motivační dopis zašlete do 12 hodin 30. listopadu 2012 nebo osobně doručte na adresu České dráhy, a.s., KCOD, Purkyňova 22, 301 00 Plzeň. Na obálku do levého horního rohu uveďte heslo „Výběrové řízení IŽD KCOD 2012“ a doložku „NEOTVÍRAT“. K motivačnímu dopisu přiložte kopii o dosaženém vzdělání a kopii o dosažené kvalifikaci (výkaz o zkouškách). Nedoložení kteréhokoli z požadovaných podkladů nebo údajů je důvodem pro vyřazení přihlášky. Pro zaměstnance bez zkoušky způsobilosti ze znalosti cizího jazyka může ředitel KCOD Plzeň udělit výjimku pro vykonání této zkoušky až do 31. prosince 2013. **(pp)**

Dostupné pouze v tištěné podobě

6 TÉMA

TÉMA 7

Boj proti drážním vandalům

připomíná nekonečný seriál

Každý rok přicházejí České dráhy o desítky milionů korun v důsledku řádění vandalů. Jedná se především o škody způsobené graffiti, ale také o zničené sedačky, zdemolovaná kupé, okna i odlehlejší části stanic. Specializovaná železniční policie již neexistuje, takže dopravci se musí o bezpečnost svých cestujících a ochranu svého majetku postarat sami.

POČET BEZPEČNOSTNÍCH INCIDENTŮ V KRAJÍCH

Rozdělení vandalských činů do dní v týdnu

Spolupráce s agenturou Securitas ČR

Mějme právo zadržet pachatele trestné činnosti

Finanční škody v důsledku vandalismu

Pohled do historie ochrany majetku na Železnici

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

Připravujeme

Mohou elektromobily pomoci železnici?

Takzvaná čistá mobilita patří k nejdiskutovanějším tématům dopravy budoucnosti. Přestože se týká zejména individuální a městské dopravy, neboť železnice je už nyní nejekologičtějším dopravním prostředkem, ve svém důsledku může mít velký dopad i na ni. Prolnutím železnice a elektromobilů či elektrokol by totiž měl vzniknout zcela nový dopravní systém, jehož vedlejším produktem může být i zvýšení zájmu o cestování vlakem.

SYMBIÓZA. Zástupce Deutsche Bahn Rolf Lübke (vlevo) letos v květnu přebíral první elektromobil ze tří stovek objednaných. FOTO **DEUTSCHE BAHN (2x)**

Představte si, že vůbec nemusíte vlastnit automobil a přesto můžete využívat všech jeho výhod a navíc ekologicky. Představte si, že přijedete vlakem do Prahy, přímo na nádraží si z dobíjecí stanice vyzvednete elektromobil a vyrazíte po silnici ve vlastním jízdním pruhu třeba do centra, kam bude dříve či později vjezd konvenčním autům omezen nebo úplně zakázán. Ve chvíli, kdy už „vlastní" vůz nebudete potřebovat, jednoduše ho vrátíte k jednomu z dobíjecích míst. Fikce? V naší domovině zatím ano, ale asi ne nadlouho. První vlaštovky v podobě půjčoven elektrokol se rozlétly nejen v hlavním městě, ale v režii Českých drah například v západních Čechách. A právě národní železniční dopravce rozvoj elektromobility podporuje a nabízí své zázemí. Aby vize čisté dopravy začala zajímat více lidí, potřebuje podporu odborníků, státu, ale zejména dostatek prostředků, zejména finančních. Abychom byli úspornější vůči přírodě i zdrojům, potřebujeme zkrátka více peněz.

Čistá mobilita je jednou z cest, jak nabídnout cestujícímu komplexní služby přepravy od dveří ke dveřím. Navíc ekologicky a pohodlně.

Londýnská elektrománie, berlínská progresivnost

Česko samozřejmě není „pupkem světa" v čisté mobilitě a příkladů, kde se podobné projekty úspěšně či méně úspěšně realizují, je poměrně dost. Hlavním městem elektromobilů je dnes bezesporu Londýn. Tamní starosta Boris Johnson je doslova elektromaniakem, který v roce 2009 nastartoval ambiciózní plán počítající se sto tisíci elektromobilů v metropoli během několika let. Postupem času se ale ukazuje, že vytvoření funkčního systému čisté mobility je nejen otázkou nákupu vozidel, ale zejména spolehlivé dobíjecí sítě, což Londýn podcenil.

Čistá mobilita se týká také elektrokol, která jsou stále populárnější.

Potřebu infrastruktury potvrzují i čeští odborníci, kteří se sešli na konferenci pod záštitou občanského sdružení Future Age 20. září v Praze. Čistá mobilita má být zatím doplňkem městské dopravy, její nástup pozvolný, ale přesvědčivý. A to je možné zajistit jen výstavbou dostatečného počtu dobíjecích stanic a také (což je neméně důležité) správně dimenzovanou přenosovou sítí. Dalším krokem je účelný záměr, jak tento subsystém městské dopravy využít, a v neposlední řadě kvalitní klientský servis. Tady se přímo nabízí příklad Deutsche Bahn.

Příklady spuštěných projektů v Evropě

VELKÁ BRITÁNIE, LONDÝN
Projekt zahájen v roce 2009, v současné době je v provozu asi 2 500 elektromobilů a na 400 dobíjecích stanic. Původí plán počítal se zprovozněním neuvěřitelných 25 500 stanic v roce 2015 a se stovkou tisíc vozidel.

NĚMECKO, BERLÍN
Výzkumný projekt byl spuštěn letos, v roce 2013 vstoupí do testovací a vyhodnocovací fáze. Poskytne šedesát dobíjecích stanic pro 40 elektromobilů s dostupností na sedmnácti místech. Hlavním partnerem projektu jsou Německé dráhy (DB).

FRANCIE, PAŘÍŽ
Půjčovna elektromobilů Autolib' zahájila provoz s 250 vozidly a 250 dobíjecími stanicemi v prosinci 2011. Její ambice sahají k plánu na uvedení do provozu 1 740 vozidel a 5 000 dobíjecích bodů. Cílový stav má dosáhnout až 3 000 elektromobilů a 6 600 stanic.

BeMobility je berlínský výzkumný projekt, jehož hlavním partnerem jsou Německé dráhy. „Podobně jako České dráhy jsou DB největším veřejným dopravcem v zemi a disponují všemi stavebními kameny pro městskou mobilitu. Projekt v Berlíně zahrnuje zatím zhruba 40 vozidel, sedmnáct míst pro půjčení a navrácení elektromobilů a šedesát dobíjecích stanic. Vyhodnocení projektu, které má proběhnout v příštím roce, může přinést zajímavé poznatky pro aplikaci v českém prostředí," popisuje Martina Mannová, ředitelka Projektové kanceláře Českých drah, projekt, který je asi nejblíže teoriím, jak by mohlo soužití železnice a elektromobility vypadat.

Rezervace po webu, zapůjčení na In-kartu

Přestože se plány na realizaci systému městských elektromobilů teprve rodí, již nyní je jasné, že bez spolupráce největších dopravců, energetických firem, výrobců automobilů a podpory státu zůstane jen u smělých idejí. České dráhy proto na zmiňované konferenci jasně deklarovaly svůj vstřícný postoj k otázce čisté mobility. „České dráhy mají parkovací plochy v blízkosti nádraží pro budování dobíjecích stanic a center pro zapůjčování a vracení vozidel. Náš propracovaný rezervační systém a eShop by mohly najít využití i při objednávání návazných služeb typu rezervace elektromobilu. Ve spojení s In-kartou může vzniknout nástroj, kdy si cestující koupí jízdenku v eShopu, zarezervuje v destinaci elektromobil či elektrokolo a zaplatí zákaznickou kartou. Pro národního dopravce je právě elektromobilita jednou z cest, jak nabídnout cestujícímu komplexní služby přepravy od dveří ke dveřím. Navíc ekologicky a pohodlně," říká Martina Mannová.

Již v úvodu bylo řečeno, že ekologie je věc poměrně nákladná. Podle odhadů nelze do roku 2040 očekávat výraznější rozšíření elektromobilů jako platformy dopravy a jejich počet nepřesáhne podle nejpříznivějších prognóz deset tisíc (dnes jich je v ČR registrováno pouze 34). Přesto by rozvoj čisté mobility a zejména budování dobíjecí sítě neměl být opomenut, zejména jako alternativa pro velká města. Pokud se podaří prosadit čistou mobilitu alespoň v testovacích či pilotních projektech a provázat ji s veřejnou dopravou, pro železnici to může znamenat jedině přínos, protože dnešní elektromobily s dojezdem kolem 150 kilometrů pro ni nejsou konkurencí, ale doplněním služeb. **VÁCLAV RUBEŠ**

RSM: Co se podařilo a co se plánuje v Havlíčkově Brodě

Železniční uzel Havlíčkův Brod je největší a nejvýznamnější na Vysočině. Železná dráha sem dorazila v roce 1871 a krátce poté zde vyrostla i velká výpravní budova, obdobná budově v Jihlavě, ale větší. V 70. letech minulého století ale byla odstraněna a došlo k výstavbě nové budovy, která byla předána do provozu v roce 1981.

Období spolupráce s AŽD Praha

V roce 2006 byla dceřinou společností ČD Reality vypsána soutěž na obchodního partnera pro revitalizaci této stanice. Soutěž vyhrála společnost AŽD Praha, což bylo stvrzeno podpisem v roce 2007. Ještě před tím, v letech 2005–2006, proběhla na pozemcích před nádražím revitalizace spojená s výstavbou autobusového terminálu, a to s dotací z evropského Regionálního operačního programu Jihovýchod. České dráhy kvůli terminálu prodaly část svých pozemků. Před výpravní budovou také vznikl nový přístřešek propojující nádraží s odjezdovými a příjezdovými stáními autobusů.

Už ve spolupráci se společností AŽD Praha došlo k vybudování nových pokladen pro vlakovou a autobusovou dopravu i čekárny pro cestující ve stylu ČD centra. Vzniklo zde také infocentrum města. Dále tato soukromá společnost provedla rekonstrukci zázemí vlakových čet, místo původně plánované vestavby zázemí pro autobusové dopravce, částečnou rekonstrukci fasády a nové zasklení severní fasády. Došlo i na částečné osazení výkladců v komerčních prostorách haly, vznikla i prodejna pečiva. Potom ale společnost AŽD Praha požádala o ukončení smlouvy a výpravní budova se dostala zpět do správy a údržby RSM Brno.

V tomto období byl okolní stav budovy neradostný, často se zde zdržovali bezdomovci. Bezprostředně po předání správy České dráhy zajistily vybourání střešní vestavby v hale (staré pokladny) a dokončení bezbariérového přístupu do haly z prvního a pátého nástupiště.

PROMĚNA. Havlíčkobrodské nádraží se postupně rozvíjí do krásy. FOTO **RSM BRNO**

Brzy se dočká i zbytek budovy

Vedle toho se na pátém nástupišti zbourala přístavba neužívaného výtahu pro poštu, přičemž tento prostor byl vydlážděn a slouží jako noční přístup na nástupiště v době uzavření haly. V roce 2011 proběhla před regionálním Dnem železnice také rekonstrukce WC spojená s výstavbou dvou nových komerčních prostor s prodejem novin a květin. V současné době se připravuje dokončení rekonstrukce zbytku výpravní budovy, konkrétně haly, nádražní restaurace, komerčních prostor, zateplení fasády a stropů, výměny oken a zateplení stropů. V rámci této akce dojde také k optimalizaci topného systému a zakonzervování dlouhodobě nevyužívaných prostor budovy.

MIROSLAVA LANGOVÁ

PROVRTÁVAJÍ VELEHORY. Stavební firmy budují pro Novou železniční alpskou transverzální dráhu i tunely Gotthard a Ceneri. FOTO © ALPTRANSIT GOTTHARD AG (4x)

Jak zabezpečit transverzální dráhu přes Gotthardský masiv

Mezi nejvýznamnější a rozhodně i nejzajímavější železniční stavby v Evropě patří nová trať vedoucí přes Gotthardský masiv v Alpách. Dráha vede ve dvou tunelech v délce přes 70 km, což s sebou nese i zvýšené nároky na zabezpečovací zařízení a kontrolu provozu.

V prosinci 2016 bude ve Švýcarsku předán do provozu nový základní tunel Gotthard a o další tři roky později pak následně i podobný základní tunel Ceneri. Za plného provozu by pak po nové trase, nazvané NEAT čili Nová železniční alpská transverzální dráha, mělo denně projet více jak 300 vlaků osobní, ale i nákladní přepravy, což bude i z hlediska bezpečnosti provozu představovat významné množství v takto smíšeném provozu.

Na trase NEAT budou vlaky osobní dopravy jezdit rychlostí až 250 km/h. V mezičasech se po dráze budou pohybovat pomalejší nákladní vlaky, u nichž je plánována maximální rychlost 100 km/h. Oba tunely dlouhé 57 km (Gotthard) a 15 km (Ceneri) musí však splňovat vysoké nároky na bezpečnost. Aby bylo těchto nároků dosaženo, bude nutné se vyvarovat mimořádnostem v tunelu, které by mohly způsobit závady na vozidlech. Jakékoli problémy s lokomotivami či vozy, ale například i na přepravovaném zboží v nákladních vlacích, musí být zjištěny ještě před vjezdem do tunelu. Je to v zájmu ochrany cestujících, ale i vlastní tunelové stavby. Proto budou vlaky již na příjezdových tratích k tunelu prověřovány zařízeními pro detekci těchto závad.

Za čtyři roky bude tímto místem projíždět asi 300 vlaků denně.

Součástí nové dráhy je i 15 kilometrů dlouhý tunel Ceneri.

Zabudované detektory závad

Zařízení pro detekci závad jsou pevně zabudované komponenty, které odhalí problémy na všech projíždějících vozidlech, která jsou řazena ve vlakových soupravách. Mimořádnosti zjištěné v kolejišti budou předávány elektronicky jak dispečerům řízení provozu, tak intervenčnímu centru pro zjišťování závad v Erstfeldu. Tato pracoviště rozhodnou o nutných opatřeních tak, aby nebyla ohrožena bezpečnost provozu.

Nepřetržitě budou dozorovat vlaky tato měřicí zařízení: čtyři detektory horkých ložisek a zablokovaných brzd u vlakových souprav a dva protipožární a protichemické detektory, které zjistí nejen požár, ale třeba i únik nebezpečných chemických látek. Na bezpečnost dohlédnou i tři detektory zatížení náprav, které zajistí posunutý náklad, celkovou hmotnost a eventuální plochy na kolech. Dva detektory profilů a umístění antén budou kontrolovat dodržení průjezdného profilu, ale třeba i vyčnívající anténní zařízení. A nakonec detektor kontroly sběračů proudu elektrických lokomotiv má za úkol předejít jakýmkoli problémům vedoucím k poškození troleje.

Kontrola vlaků před tunelem

Již v roce 2010 byla pro trať NEAT vypracována studie s cílem definovat potřebu a umístění jednotlivých detekčních zařízení podle jasně stanovených pravidel. Vlaky musí být kontrolovány dostatečně dlouho před vjezdem do tunelu tak, aby mohla být v případě nouze přijata příslušná opatření a souprava zastavila včas před tunelem. Detektory by měly být také sdružovány z důvodu co nejnižších nákladů na provoz a údržbu – proto padl návrh na výstavbu měřicích portálů.

Kvůli mimořádné délce základního tunelu Gotthard, která činí 57 kilometrů, budou u SBB poprvé umístěna zařízení pro zjišťování závad i v samotném tunelu. V případě detekování závady se vlaky vyvezou z tunelu sníženou rychlostí, která bude automaticky kódována na stanovišti strojvedoucího. To je ovšem poněkud v rozporu se současnými předpisy platnými pro síť Švýcarských spolkových drah. V nich se praví, že vlak se závadou zastaví na nejbližším vhodném místě. První detektory se začaly budovat již letos. Jejich montáž má být dokončena do konce roku 2014 pro tunel Gotthard a do konce roku 2018 pro tunel Ceneri.

STANISLAV HÁJEK

ŠVÝCARSKÁ KVALITA. Osobní vlaky budou projíždět tunely rychlostí až 250 km/h, nákladní vlaky až 100 km/h.

KRÁTCE

NĚMECKO

Záchranné vlaky pro provoz v tunelech

Sedm nových záchranných vlaků kupují Deutsche Bahn pro dvě nejstarší vysokorychlostní tratě z Hannoveru do Würzburgu (327 km) a z Mannheimu do Stuttgartu (99 km). Nahradí starší záchranářské vlaky z počátku provozu v roce 1991. Dodavatelem souprav budou firmy Dräger a Tatravagonka. Hodnota kontraktu představuje 80 milionů eur. Vlaky jsou součástí čtyřúrovňového bezpečnostně záchranného systému v tunelech s vysokorychlostním provozem.

POLSKO

Nákup 25 vozů pro trať z Wrocławi do Gdyně

Dopravce PKP Intercity si objednal u poznaňské společnosti H. Ciegielski 25 osobních vozů za 175 milionů zlotých (asi 42 milionů korun za vůz) pro vnitrostátní linku TLK Wrocław – Poznaň – Bydgoszcz – Gdyně. Půjde o čtyři různé druhy vozů: oddílový a velkoprostorový vůz 1. třídy, oddílový vůz 2. třídy s místy pro vozíčkáře a velkoprostorový vůz 2. třídy s osmi místy pro jízdní kola. Maximální rychlost vozů má být alespoň 160 km/h. Vagony mají být dodány do 18 měsíců od podpisu kontraktu.

SLOVENSKO

Tendr na kus koridoru po třech letech končí

Správce infrastruktury ŽSR a Sdružení Pod Brezinou vedené společností TSS Grade podepsali v polovině října smlouvu na uskutečnění stavebních prací při modernizaci 12 km dlouhého úseku tratě na 5. koridoru Zlatovce – Trenčianska Teplá pro rychlost 160 km/h. Práce mají stát 244,970 milionu eur (bez DPH). Jeden z nejdelších a nejkomplikovanějších dopravních tendrů posledních dob na Slovensku je u konce. Společnost ŽSR tendr vyhlásila ještě v roce 2009.

MAĎARSKO

Dálnice po železnici končí pro malý zájem

Od nového grafikonu 9. prosince 2012 se ruší mezinárodní projekt RoLa mezi maďarským městem Kiskundorozsma a rakouským Welsem. Důvodem je ztrátovost projektu způsobená především rozšířením EU a tím i prostoru volného pohybu zboží a služeb. Od roku 2007 objem přepravy postupně klesl, v poslední době projekt RoLa využívaly hlavně kamiony z Turecka, Srbska či Černé Hory, což nestačí na rentabilitu provozu.

CHORVATSKO

Počet mezinárodních spojů bude poloviční

Železniční společnost HŽ oznámila redukci mezinárodních spojů o polovinu. Oproti stávajícímu jízdnímu řádu se od prosince nabídka mezistátních spojů značně zmenší. Z dosavadních 56 spojů ponechají pouze 24. Například mezi Záhřebem a Budapeští zůstane jediný denní pár vlaků. Důvodem tohoto kroku je údajně nízká frekvence cestujících, takže tržby nepokryjí provozní náklady. Definitivní rozhodnutí ale ještě nepadlo.

RAKOUSKO

Národní rychlostní rekord činí 336,4 km/h

V souvislosti se zahájením zkušebního provozu na nové vysokorychlostní trati z Vídně do Sankt Pöltenu byl speciálně upravenou elektrickou jednotkou vytvořen nový rakouský rychlostní rekord 336,4 km/h. Dosavadní hodnota rekordu činila 306,2 km/h. Třídílná jednotka ICE-S, která byla zapůjčena od německé společnosti DB AG, má výkon 9 600 kW a dosahuje až 400 km/h. Využívá se ke zkušebním jízdám, při nichž se měří mimo jiné síly mezi koly a kolejnicí, mezi sběračem a trolejí, otřesy na upevňovadlech kolejnic či mostech, tlakové vlny a pohyby výhybek. Na trati z Vídně do Sankt Pöltenu se od prosince zkrátí dosavadní jízdní doba vlaků Railjet a IC o polovinu.

(PeŠŤ, gak, zaj)

Akcie jako výtvarné dílo, ale i předmět sběratelství

Sledujete pohyby svých dluhopisů a cenných papírů v novinách? Stresujete se kvůli sebemenší změně ceny akcií? V tom případě máme pro vás radu: uklidněte se sběratelstvím historických cenných papírů železničních společností, které už dávno neexistují.

FOTO ARCHIV AUTORA

V souvislosti se železnicí se dá sbírat ledacos. Od odznaků a knoflíků přes lampy a fotografie až po skutečná kolejová vozidla. Tak trochu na okraji zájmu, aspoň v České republice, leží sběratelství železničních akcií z dávné minulosti, které svým propracovaným výtvarným vzhledem připomínají bankovky.

Cenný papír Zvolensko-smečenské dráhy. Komu by se ho chtělo padělat?

Spekulace – vzestup, či pokles?

Založením norimberské společnosti Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft a následným zahájením provozu na první železniční trati Norimberk – Fürth (7. prosince 1835) vstoupilo po Británii také Německo do „zlatého“ věku železnice. Následovaly ji další společnosti, například Leipzig-Dresdner Eisenbahn Compagnie. Prakticky jedinou cestou k získání potřebného kapitálu k uskutečnění náročných projektů byly akcie.

Opatrní investoři už brzy mohli jásat. O první emise dalších železničních společností byl obrovský zájem a kurzy rostly od hodiny k hodině. Za několik měsíců vyšplhal kurz akcií první německé dráhy na 300 procent své emisní hodnoty! Akciovou horečku pak zchladila hospodářská krize 1836–1838. Až po jejím odeznění se situace na burze uklidnila. A podobných prudkých výkyvů nahoru a dolů bylo nespočet. Nakonec tato burzovní houpačka řádí i dnes.

Nákup a prodej přes internet

Nesbírají se samozřejmě jen akcie železnice. Jsou k dispozici i cenné papíry z jiných odvětví dopravy, ale třeba i z oblasti energetiky, plynárenství, vodárenství, pivovarnictví, ocelářství, stavebnictví, tabákového či zábavního průmyslu. I ty dávno neplatné se dají přeměnit v hotové peníze. Pomocí internetu. Na webu www.historicstockmarket.com, který funguje podobně jako český aukční portál www.aukro.cz, lze najít stovky nabízených drážních akcií, žel většinou amerických dopravní společností. Například cenné papíry z konce 70. let minulého století stojí zhruba 4 dolary za kus, zatímco třeba akcie společnosti Central Union Depot and Railway Company of Cinncinati z roku 1888 už 560 dolarů.

CENNÉ PAPÍRY POTVRZUJÍCÍ VLASTNICTVÍ

První akciová společnost – Nizozemská východoindická společnost – vznikla už v roce 1602. Akcie je cenný papír, který potvrzuje, že jeho majitel je akcionář, tedy že vložil určitý majetkový podíl do akciové společnosti. Akcionáře to opravňuje podílet se na zisku společnosti formou dividend a účastnit se na řízení společnosti mimo jiné tím, že je oprávněn hlasovat na valné hromadě, případně mít podíl na likvidačním zůstatku společnosti. Příjemné je, že za závazky společnosti akcionáři neručí. Akcie z hlediska podoby jsou listinné nebo zaknihované (zápis v evidenci). Součástí listinných akcií byly i kuponové archy k výplatě dividend. Pokud jde o formu, mohou být akcie na jméno, anonymní, na majitele (doručitele), násobkové (hromadné).

Rakouská rarita za cenu žehličky

Pro ilustraci uvádím, že v době vzniku tohoto textu byla jedna z mála nabízených rakouských akcií lokálky Schwarzenau – Zwettl s nominální hodnotou 2 000 K k prodeji za 67,20 dolaru, čili asi 1 300 korun, což dnes stačí například na nákup středně výkonné žehličky. Nabízí se samozřejmě přepočet – při asi pětisetnásobném znehodnocení koruny by „dvoutisícovka“ dnes mohla mít nominální hodnotu až jeden milion korun.

Ovšem nabyvatel, který tuto akcii prodával, ji mohl získat coby neplatný bezcenný papír v době dávno po zestátnění drah, třeba koupit na bleším trhu nebo nalézt v pracovním stole po pradědovi. Leč nikoli hodnota, ale vzhled a to, co sběratelé zpravidla nedovedou sami pojmenovat, jisté kouzlo, jsou skutečným důvodem, proč se i za neplatnými akciemi lidé pachtí.

MARTIN NAVRÁTIL

INZERCE

ČD Travel Člen Skupiny ČD

ČD travel, s.r.o., Na Příkopě 31, tel. 972 243 051–55. E-mail: obch@cdtravel.cz, lazne@cdtravel.cz, web: www.cdtravel.cz.
Pobočka: Praha hl. nádraží 972 241 861, provozní doba: pondělí–pátek 9.00–17.00 h

Česká republika

Hodonín – hotel Panon ***

PODZIMNÍ SLEVA – 1. 10.–20. 12. 2012. Cena: 470 Kč osoba/noc s polopenzí

AKCE: 11. 11. 2012 – ŽEHNÁNÍ SVATOMARTINSKÉHO VÍNA – od 14 hod. v areálu sklepů Jarošek v Mutěnicích.

AKCE: 30. 11.–2. 12. 2012 – BITVA U SLAVKOVA – v sobotu od 14 hod. ukázka bitvy pod kopcem Santon, večer od 19.30 dobová vojenská přehlídka s ohňostrojem.

Itálie — Novinka

Turín a citrusový festival ve francouzském Mentonu

Vlakový poznávací zájezd – na staré FIP!!!

Termín: 28. 2.–5. 3. 2013. Cena: 4 590 Kč. Cena zahrnuje: 3x ubytování, 4x místenku a služby vedoucího zájezdu. Nenechte si ujít vlakový zájezd za poznáním města Turína a jeho pamětihodností (kostel vystavěný pro tzv.Turínské plátno, barokní střed se zámkem). Odtud podnikneme výlet do francouzského městečka Menton, kde se každoročně koná známý citrusový festival.

Česká republika

Krkonoše, Dolní Mísečky, hotel Idol ***

1. Zvláštní akce „Podzim na horách“ v termínech do 1. 12. 2012
Cena: 555 Kč/osoba, dítě 2–6 let 280 Kč, dítě 6–12 let 390 Kč
Cena zahrnuje: ubytování s polopenzí na 1 noc (minimální délka pobytu 2 noci).

2. Akce „Mikulášská“ v termínu 7. 12.–9. 12. 2012
Cena: 910 Kč/osoba, dítě 2–6 let 455 Kč, dítě 6–12 let 640 Kč
Cena zahrnuje: ubytování s polopenzí na celý pobyt, účast čerta a Mikuláše.

Itálie — Novinka

Itálie – Exotická západní Sicílie

Vlakový poznávací zájezd – na staré FIP!!!

Termín: 18.–25. 3. 2013. Cena: 8 790 Kč. Cena zahrnuje: 3x ubytování se snídaní, 2x lehátko T4 s příplatkem k FIP (nově od roku 2012), 4x místenku a služby vedoucího zájezdu. Navštívíme Řím, Ostii a Neapol, Cefalu, antický chrám a divadlo v Segestě, město Trapani, na kole projedeme ostrov Favignana či krásné středověké městečko Erice. Zájezd je možné zkombinovat se zájezdem Za poznáním Neapolského zálivu!

Itálie

Itálie – Za poznáním Neapolského zálivu

Vlakový poznávací zájezd – na staré FIP!!! – nově s ubytováním na pevnině

Termín: 23.–29. 3. 2013. Cena: 7 990 Kč. Cena zahrnuje: 4x ubytování se snídaní, 4x místenku, služby vedoucího zájezdu. Navštívíme Pompeje, zámek a zahrady v Casertě, antické chrámy v Paestu, město Sorrento nebo ostrov Capri.

Zájezd je možné zkombinovat se zájezdem Exotická západní Sicílie!

Více informací na telefonním čísle 725 422 540 – Ivona Jánková.

Slovensko

Silvestr v Bojnicích – hotel Regia Damona

Termín: 27. 12.–1. 1. 2013

Cena: 4 250 Kč/os./pobyt

Cena zahrnuje: 5 nocí s polopenzí (snídaně formou bufetu, večeře – jednotné menu), silvestrovský večer s programem (slavnostní menu: 2x večeře, 0,7 l vína na osobu, živá hudba, dezert, káva).

Železničář **VYDÁVAJÍ** České dráhy, a. s., nábřeží Ludvíka Svobody 12, 110 15 Praha 1, IČ 70994226 | Vychází každý druhý čtvrtek. | e-mail: zeleznicar@cd.cz | www.cd.cz/zeleznicar
ŠÉFREDAKTOR: Petr Horálek | **VEDOUCÍ REDAKČNÍHO ODDĚLENÍ:** Zdeněk Ston | **GRAFICKÁ ÚPRAVA:** Jakub Smetana | **ADRESA (MÍSTO VYDÁNÍ):** Železničář, České dráhy, a.s., generální ředitelství, nábř. L. Svobody 1222, 110 15 Praha 1 | **REDAKTOŘI – TEL.:** 972 233 091
OBJEDNÁVKY INZERCE A PŘEDPLATNÉHO: Eva Balíková, tel. 972 233 090, e-mail: Balikova@gr.cd.cz | **UZÁVĚRKA INZERCE** je dva týdny před vydáním. | **HONORÁŘE DOPISOVATELŮM** se zasílají měsíčně bankovním převodem. Nemohou však být vyplaceny, pokud autor nesdělí redakci adresu, rodné číslo a číslo účtu. Nevyžádané rukopisy a fotografie se nevracejí. | **VYDAVATELSKÝ SERVIS ZAJIŠŤUJE** GRAND PRINC MEDIA, a. s. | Registrováno Ministerstvem kultury ČR pod č. MK ČR E 6680 ze dne 4. 2. 2003 | ISSN 0322-8002

Balt-Orient expres ’89

Tragédie zahalená v mlze revoluce

Bylo 9. listopadu 1989. V Berlíně padala nenáviděná zeď, v českém Polabí zatím jen mlha. Právě do hlavního města NDR mířil mezinárodní expres, který mlhavým oparem u Lovosic neprojel. Hrůzostrašná nehoda Balt-Orient expresu 372 je dodnes opředena legendami i konspiračními teoriemi s příchutí sametové revoluce. V mlze u Nových Kopist ale zemřelo šest lidí kvůli tomu, že vlakový zabezpečovač neodhalil chybu člověka včas.

FOTO ARCHIV AUTORA (3x)

MĚLA SMŮLU. Bratislavská Gorila 350.009 zachycená na dobovém snímku 20. dubna 1989 nehodu nepřežila. FOTO TOMÁŠ PALYZA

Právě v těchto dnech uplynulo třiadvacet let od chvíle, kdy nedaleko zastávky Nové Kopisty na trati 090 mezi stanicemi Bohušovice nad Ohří a Lovosice narazil Balt-Orient expres číslo 372 v plné rychlosti do osobního vlaku 9622. Nehoda, která se stala čtyři minuty po půlnoci dne 10. listopadu 1989, vzbudila ještě týden před revolucí poměrně velký zájem veřejnosti, přestože podobné tragédie byly v komunistickém Československu spíše utajovány.

Tragédie kvůli otevřeným dveřím?

Co se tedy před třiadvaceti lety stalo? Osudný Ex 372 odjížděl z Prahy-Holešovic ve 22.59 s tříminutovým zpožděním. Za pult stroje 350.009 usedl zkušený devětatřicetiletý strojvedoucí z Lokomotivního depa Děčín, pro něhož byla trať z Prahy domovskou. Cesta probíhala bez mimořádností s výjimkou asi minutového zastavení u vjezdového návěstidla do Libčic nad Vltavou. Poslední stanicí, kde Balt-Orient projel, byly Bohušovice nad Ohří v 0.03 hodin. Tady ale odjezdové návěstidlo svítilo žlutě a za ním bylo na prvním oddílovém návěstidle rudé Stůj. Dalších 390 metrů za ním stál v zastávce zpožděný osobák ze stanice Praha střed do Děčína, vedený tehdy pantografovou jednotkou 460.081+082, který měl Balt-Orient podle grafikonu bezpečně předjet v Lovosicích. Jenže nepředjel...

Strojvedoucí Bohumil Příhoda, který tenkrát „lochnesku“ osobáku vedl, se exkluzivně pro Železničáře rozpomíná na osudnou noc: „Už v Kralupech nad Vltavou jsme nabrali zpoždění. Nešla přehodit výhybka, a tak musel být náš vlak přestaven na jinou odjezdovou kolej. V noci nebyla frekvence příliš silná, proto se mi dařilo zpoždění krátit až do zastávky Nové Kopisty, kde mi před odjezdem kontrolka signalizovala stále otevřené dveře v soupravě. Zvláštní bylo, že šlo o opačnou stranu vlaku, směrem k první traťové koleji, tedy tam, kam by neměl nikdo vystupovat.“ Strojvedoucí v duchu tehdejších nařízení šel fyzicky zkontrolovat uzavření jednotky a zhruba v její polovině se potkal s průvodčím. „Už je to v pořádku, můžeme jet, řekl mi tenkrát a já jsem se vlastně nikdy nedozvěděl, co bylo příčinou šestiminutového zdržení v zastávce. Když jsem došel na stanoviště, odbrzdil jsem a sahal po jízdní páce. Pak přišla zezadu strašná rána...“

Fámy o zásahu StB

Vyšetřování, které započalo hned 10. listopadu, ukázalo, že brzdový systém minimálně u sedmi vozů expresu, které srážku přečkaly bez větší újmy, byl v pořádku. Také zkouška zabezpečovacího zařízení, zejména autobloku, vykázala standardní činnost. Proč tedy strojvedoucí vůbec nebrzdil a do osobáku najel v rychlosti 116 km/h? Rychloměrný proužek musel být vzhledem k fatálnímu poškození rychloměru poměrně složitým způsobem rekonstruován, aby vyšetřovatelům poskytl ucelený pohled na jízdu vlaku zejména v okamžicích těsně před nehodou. Jeho rozbor přinesl zjištění, že strojvedoucí expresu dodržoval traťové rychlosti a poctivě obsluhoval tlačítko bdělosti až do posledních minut, tedy i při průjezdu stanicí Bohušovice nad Ohří. Ta byla tehdy nekódovaná a nepřenášela návěst na návěstní opakovač.

Prvotní podezření, že strojvedoucí při vedení vlaku usnul či byl postižen náhlou zdravotní indispozicí provázenou ztrátou vědomí, tak bylo vyvráceno. Mezi železničáři se začaly šířit „zaručené“ informace o zrůdnosti režimu, který nechal ve své smrtelné agonii srazit vlaky, aby odvrátil pozornost od nadcházející revoluce. Historky o agentech StB, zdržujících záměrně osobní vlak v zastávce, byly sice řádně přitažené za vlasy, ale doba těmto fámám napomáhala. Skutečnost však byla mnohem méně dramatická, ovšem o to závažnější.

Nekódující zabezpečovač

Zkušební jízdy s různými řadami hnacích vozidel za účelem nasimulování stejné situace, která nastala pár minut po půlnoci 10. listopadu, odhalily vyšetřovatelům skutečnost, která měla zásadní podíl na vzniku nehody. Zatímco s řadou 141 a 163 došlo po průjezdu stanicí k obnovení přenosu kódu zabezpečovače za čtyři, respektive devět sekund, při použití lokomotivy řady 350, která vedla Balt-Orient expres, se návěstní opakovač rozsvítil až po dlouhých 19 vteřinách. Pokud osudnou noc strojvedoucí nezaregistroval v husté mlze s dohledností 80–100 metrů návěst Výstraha a očekával obnovení kódování v obvyklém místě, což znamená v úrovni vjezdového návěstidla z opačné strany, při rychlosti 116 km/h ujel ještě více než 600 metrů, aniž by tušil, co je na následujícím návěstidle. K červenému světlu prvního oddílu zbývalo ale jen 610 metrů, do místa srážky přesně kilometr. Kdyby přenos kódu fungoval správně, měl by strojvedoucí dost času si svůj fatální omyl uvědomit a začít brzdit. „Všichni jsme věděli, že tyhle mašiny velice špatně kódují na frekvenci 75 hertzů. Opakovaně jsem do knihy oprav tuto anomálii psal a správkárna vždy odepisovala: Nie sú náhradné dielce,“ popisuje tehdejší stav údržby v Bratislavě Zdeněk Michl, strojvedoucí, který na konci 80. let také usedal na stanoviště těchto lokomotiv.

> Všichni jsme věděli, že tyhle mašiny velice špatně kódují na frekvenci 75 hertzů.

Nehoda Balt-Orient expresu by nebyla ničím jiným než další nehodou v poměrně nešťastném období, které ČSD v roce 1989 zažívaly. Svým načasováním ale dostala revoluční příchuť. Čím byla ale opravdu revoluční, bylo zveřejnění výsledků vyšetřování bez zkreslených informací. Lidé se poprvé dozvěděli pravdu o bezpečnosti socialistické železnice a rozhodně to nebyla pravda příjemná.

VÁCLAV RUBEŠ

Za spolupráci děkujeme Josefu Olivovi.

ŠTĚSTÍ V NEŠTĚSTÍ

Revoluční události, které na podzim 1989 zasáhly ČSSR a NDR, byly velmi pravděpodobně důvodem relativně nízkých ztrát na životech při nehodě Balt-Orient expresu. V říjnu 1989 několik tisíc východních Němců utíkalo z NDR na západ a přestupní stanicí se jim stala Praha prostřednictvím zdejší ambasády SNR. Řada z nich k cestě za svobodou použila mezinárodních expresů z Berlína do Prahy. V opačném směru ale byly tyto spoje téměř prázdné.

KŘÍŽOVKA

H. F. Amiel (1821–1881) – švýcarský filozof, spisovatel: ŽENÁM ROZUMÍM STEJNĚ JAKO PTAČÍ ŘEČI: ... (dokončení v tajence).

POMŮCKA: AMI, ATALA	FRANCOUZSKY PŘÍTEL	ZNAČKA NÁBYTKU	SOVĚTSKÝ LETECKÝ KONSTRUKTÉR	ZBAVOVATI SLUPKY	AMISŮV PŘÍTEL		UPADATI DO SPÁNKU	ŠPATNOSTI	ITALSKÁ ŽENA	JMÉNO ZPĚVAČKY LANGEROVÉ		KUPA	HROB (KNIŽNĚ)	KUS NÁBYTKU	KUŘIVO		LENOCH	ZKRATKA PRO SINUS	ZDŮRAZNĚNÝ ZÁPOR
CHATEAUBRIANDOVA NOVELA						ČÁST KOŇSKÉHO POSTROJE					TROCHA					HAFANI			
MATEMATICKÝ JEDNOČLEN						CHOBOTNATEC / KOMPLEX					SETNINA / ODMĚNA					NĚMECKY JEDEN / ÚSEK			
TAJENKA																			
	POHONNÉ HMOTY (ZKR.)	OTOČNÝ NOSNÍK / ZKR. ODD. V NEMOCNICI						ČÁSTICE HMOTY / USAZENINA					HUBOVATI / OVOCNÁ ZAHRADA					SOUHLAS	OBYVATELSTVO
ROSTLINA KALABA					NÁTĚR				MOHAMEDŮV DRUH / TUMÁŠ					PASTÝŘSKÁ PÍŠŤALA / TAHLE					
ŠPIČKA					PLYNNÝ UHLOVODÍK					OZNÁMIT					MUŽI				
ŘÍMSKY 1056					KILOGRAMY					SET					SVOBODNÝ ŠLECHTICKÝ STATEK				

AUTOR PETR HAJNIŠ

POŠTA

Zapomenutá kabelka při přestupu v Chlumci

Ráda bych prostřednictvím Železničáře poděkovala paní průvodčí Beranové z Trutnova za její poctivost. Při přestupu v Chlumci nad Cidlinou jsem zapomněla ve vlaku kabelku. Zjistila jsem to až ve chvíli, kdy jsem seděla v jedoucím přípoji na Prahu. Požádala jsem vlakovou četu o pomoc a paní Beranová z prvního vlaku mi sdělila, že kabelka se našla a je v pořádku. Následně si se mnou domluvila předání. Ještě jednou moc děkuji a přeji si, abyste měli více takových zaměstnanců.

VĚRA DOUBRAVOVÁ

Staniční budova v Říčanech je nevábná

Navazuji na váš článek o devíti nových vozidlech pro střední Čechy (číslo 19/2012). V pátek 5. října jsem jel vlakem z Prahy do Říčan, a tak jsem si pořádně prohlédl nedávno zmodernizovanou trať. Musím říci, že všechny staničky a zastávky jsou znečištěné, posprejované a neuklizené. Jak je to možné? V Říčanech jsem viděl nevábný stav budovy. Také umístění prodejny PONT v nevábném podchodu nepovažuji za ideální. Doufám, že se to někdy zlepší.

JOSEF NAŠINEC

> Reakce RSM Praha

V rámci stavby „Optimalizace tratě Benešov u Prahy – Strančice“ investor (SŽDC) provedl změnu zabezpečovacího zařízení a tato trať je nyní řízena dálkově. Změna vyvolala úspory na straně provozních zaměstnanců, kteří měli své pracoviště ve stanicích, čímž byl zajištěn nepřetržitý dohled nad stavem přilehlých pozemků a nástupiště. I ve stanici Říčany došlo k přesunu cestujících mimo prostory výpravní budovy. Uvolněné prostory výpravní budovy jsou dnes využity pro potřeby umístění technologických celků.

Stavební úpravy na koridorech v mnoha případech nabízejí taková technická řešení, kdy se stanice přesouvají blíže cestujícím, tedy i mimo bývalé výpravní budovy. Někdy stačí jen vybudování podchodu k nástupištím mimo staniční budovu a pokud jsou v podchodu umístěny i označovače jízdenek pro integrovaný dopravní systém, cestující již výpravní budovu využívat nepotřebují a budovy postupně osiří. Tento stav je někdy daní za bezpečnější a spolehlivější dopravu, za moderní infrastrukturu. Pokud jsou prostory v budovách nevyužité pro potřeby cestujících nebo pro umístění dopravní technologie, přichází na řadu pronájem nebo prodej budovy. Toto se děje i v případě budovy v Říčanech. Než dojde k pronájmu nebo k prodeji, jsou budovy a jejich okolí průběžně kontrolovány a v případě

zjištění nebo nahlášení výskytu odpadků v okolí budovy dojde k jejich úklidu externí firmou. Může se tedy stát, že se v období mezi dvěma kontrolami objeví nějaké odpadky či jiné znečištění, které do prostor nástupiště zanese vítr nebo je zde zanechají naši problematičtí spoluobčané. Ihned po zjištění však dochází k jejich odstranění.

V Říčanech byl již prodej výpravní budovy zahájen, na žádost SŽDC byl však pozastaven, a to z důvodu umístění dopravní technologie v mnoha prostorech výpravní budovy. Po vyřešení věcných břemen bude tento prodej dále pokračovat. Přesunutí prodejny PONT do prostor nově vybudovaného podchodu bylo realizováno podle schválené dokumentace. Umístění v těchto prostorách respektuje pohyb cestující veřejnosti a prodejna se tak nachází v místech, kudy prochází cestujících nejvíce. Do doby, než bude ukončen prodej výpravní budovy, bude RSM Praha v Říčanech i nadále zajišťovat základní údržbu a úklid v okolí výpravní budovy.

VÁCLAV MICHAJLUK

Dopisy jsou redakčně upraveny a kráceny.

Dostupné pouze v tištěné podobě

12 ZA POZNÁNÍM

HISTORICKÉ CENTRUM. Při procházce nebo projížďce Krakovem, který mimochodem bývá součástí Rakousko-Uherska, nevynechejte Hlavní náměstí nebo Královský hrad. FOTO AUTOR

Královské město Krakov
odkazuje na polskou sílu a slávu

Po několik staletí představoval Krakov hlavní město Polského království, které se v době největší slávy rozkládalo od Baltského moře na severozápadu po Černé moře na jihovýchodě. Jsou tu proto pohřbeni slavní panovníci i významné osobnosti polských dějin. Některá místa zde mají pro naše severní sousedy dokonce posvátný charakter.

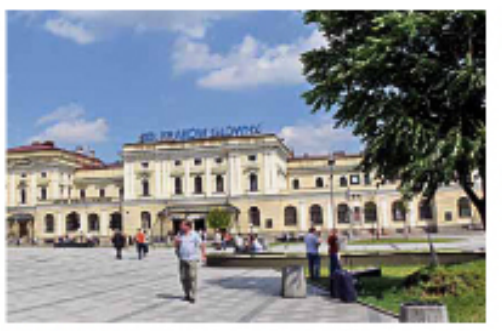
Na věži bije největší polský zvon Zikmund a legenda říká, že když pukne jeho srdce, Polsko postihne nějaké neštěstí.

Výsadní postavení Krakova v polských dějinách dokládá řada dochovaných památek. Hrad Wawel byl po staletí domovem králů a katedrálu svatých Stanislava a Václava považují Poláci za jedno z nejposvátnějších míst. V jejích dechberoucích interiérech panovníci a s jejich podesmi se nacházejí jejich ostatky – stejně jako mnoho dalších velkých osobností. Na věži bije největší polský zvon Zikmund a legenda říká, že když pukne jeho srdce, Polsko postihne nějaké neštěstí. Až do blízkosti téměř 11 metrů vysokého zvonu zvoní, stačí jen možné vystoupit a dotknout se ho.

Místo, kde korunovali i pohřbívali panovníky

Za návštěvu však stojí celá katedrála, nejen zvonice. Základy stavby byly položeny na počátku 14. století a později byly připojeny dvě další kaple a prováděny různé stavební úpravy. Mezi nejpůsobivější patří renesanční Zikmundova kaple s nádhernými posledními panovníky – krypto jsou pochovány ostatky dalších polských panovníků, jejich manželek a dětí, především zvoda Vasa. Ukázky jsou zde ale také ostatky polského mezinárodního vůdce Josefa Piłsudského nebo komunistického prezidenta Ivo Kačinského, který před více než dvěma lety tragicky zemřel při leteckém neštěstí v ruském Smolensku.

V sousedství katedrály se nachází renesanční areál Královského hradu. Vybudován byl na počátku 16. století pro polského krále Zikmunda I. italskými architekty. Renesanční architektura charakterizuje množství arkád po obvodu palácového nádvoří. Po požárním hlavního města do Varšavy začal zámek chátrat a jeho lesk byl obnoven až počátkem 20. století, kdy prošel obnovou a bylo zde zřízeno muzeum. Dnes si můžete zámecké sály prohlédnout prostřednictvím jednoho z několika prohlídkových okruhů.



HLAVNÍ NÁDRAŽÍ. Vlakem můžete z Krakova vyrazit do nedalekého okolí na zajímavé výlety, například do solných dolů. FOTO MARTIN HAMÁČ

Hra trubačů zní do celé země

Srdcem zamotného města je Hlavní náměstí (Rynek Główny). Jedná se o jedno z největších náměstí v Evropě. Po jeho obvodu je množství nadvalných měšťanských domů. V jejich přízemích se současnost mačkají desítky restaurací, barů a kavárem snejúžnějšími specialitami. Ve středu náměstí stojí Sukiennice. Ve středověku sloužila jako tržnice. Renesanční podobu získala při přestavbě v 16. století a v letech 1875 až 1879 byla upravena do dnešní podoby. Opodál stojí osamocená věž gotické radnice. Samotná radnice zde najdete už jen na starých vyobrazeních náměstí, protože byla zrušena v první polovině 19. století.

Další dominantou náměstí je Mariánský kostel s dvěma věžemi různé výšky. Tento kostel znají také všichni Poláci, protože každé poledne zní z jeho vyšší věže do celého Polska prostřednictvím rozhlasových vlnovek melódie. Stejně jako zvony polednímu rozhlasu přináší lidé jako symbol pravého poledne právě tuto trubačskou melodii bez konce. Trubač, který se v tomto případě říká hejnałowý, hraje slunečné Evě. A proč je melodie bez konce? Legenda praví, že v době tatarských nájezdů zazněl hejnał před jedním z útoků trombonem na poplach, když tu náhle uprostřed zvuku trubky zasáhl tatarský bičíkník hrdlo strážného. Od té doby na památku jeho hrdinství stejně náhle a bez konce skončí i současná melodie.

Krusek od vlakového nádraží najdete dochované části městského opevnění a Barbakanem a Floriánskou branou. V jejím sousedství se soustřeďuje mnoho umělců, kteří zde vystavují a prodávají na volné ploše podél hradebních děl. Krakov je dnes ovšem také moderní průmyslové město. Na jeho okraji stojí vysoké pece místních hutí. Když vyrazíte na některý z okolních vrchů, budete asi překvapeni, jak historický Krakov svojí ventilovanými gréneg dovými zlaťáky s vysokými komíny a lesknými hutními věžemi.

V podzemní říši ze soli

Krakovské hlavní nádražíčko v samotném centru města a bylo také v poslední letech opravováno. Vedle historické budovy, která dnes stojí strana nástupišť a hlavní části kolejiště, vyrostla moderní obchodní galerie, která je přímo propojena s podchody směřujícími k vlakům. Můžete tu začít výlety do okolí. Např. Kladu nagodě do dvě světové války si lze připomenout návštěvou nedaleko-člověkem, kterým byl jeden z nejhrůznějších nacistických koncentračních táborů.

Naopak pozitivně laděný zážitek vás čeká v solných dolech v nedalekém Wieliczce. Jízda tam trvá jen několik desítek minut. Při mírně klaustrofobické procházce strmě stočkymetrů podzemní chodbami a navštívíte řadu impozantních sálů a dokonce kaplí. Jsou vyzdobeny sochami a lustry vyrobenými z kamenné soli. Zážitkem je i návrat na zemský povrch v čistečně otevřené kleci dálního výtahu. PETR ŠTAHLAVSKÝ

POLSKO
Varšava
Krakov

VLAKOVÉ SPOJENÍ Z ČR

Každé ráno zastavuje v Krakově mezinárodní rychlík Sasko. Tento jízdní řád i přímé lůžkové a ležákové vozy z Prahy a zpět. Před rokem byla tato spojení Eurocity Comenius. Přímé denní spojení je aktuálně – přicestuje z Čech a Moravy je třeba v Katowicích přestoupit z vlaků SKPL spojů Eurocity na vlaky SKPL jedoucí do Krakova. Do Polska je snadné dostat se jedenkrát IR, ale další cestující mohou využít výhodné tarify, např. česko-polsko-ukrajinskou denodu MDST.

Předplaťte si čtrnáctideník
Železničář
na telefonu 972 233 090