



Motoristé oceňují výhody autovlaku na Slovensko

FOT. RICHARD WEBER

SLOUPEK

Jízdenky pro auta nakupíte v eShopu

Nedávno jsem na internetu četl příběh mladé ženy, která popisovala svou první zkušenost s využitím autovlaku Českých drah. Zážitek nepostrádá spád, dějové zvraty i šťastný konec. Pisatelka, která měla naplánovanou služební cestu do Popradu, se ze zpravodajství týž den dozvěděla, že dálnice D1 je beznadějně ucpaná nehodou čtyř kamionů. Opera-



Michal Štěpán
náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu

tivně se proto rozhodla naložit svůj automobil na autovůz a na Slovensko odjet v pohodlí lůžkového kupé. Ráno pak odpočatá usedla za volant a na jednání dorazila bez stresujících zážitků nejen z naší nejstarší dálnice, ale i bez hrozby, že automobil vypoví službu a ona důležitá jednání nestihne. Jednu píhu na kráse však její příběh přece jen má – nemohla si udělat rezervaci a zakoupit jízdní doklad pro svůj automobil přes webové stránky Českých drah.

Mladá dáma má pravdu v tom, že situaci zákaznika rozhodujícího se na poslední chvíli by tato možno výrazně zjednodušila. Nejen pro tuto literárně nadanou cestující mám nyní příjemnou zprávu. Od 15. prosince 2013, tedy od počátku platnosti nového jízdního řádu, bude možné zajistit si rezervaci na autovlaky přes eShop Českých drah. Všechny potřebné formalities tak naši zákazníci vyřeší z pohodlí svého domova nebo kanceláře.

Autovlaky Českých drah vykazují trvalý vzestup zájmu o jejich služby. Od platnosti jízdního řádu 1996/1997, kdy se autovozy v soupravách poprvé objevily, přepravil národní dopravce bezmála sto tisíc automobilů a motocyklů. Po zakoupení vlastních autovozů na podzim 2011 se navíc rozšířilo portfolio přepravovaných aut o vozidla s větší výškou. České dráhy v rámci zlepšení služeb plánují zařadit další dva specializované vagony a nabídnout cestujícím třetí destinaci na Slovensku.

Rostoucí náklady na pohonné hmoty, místy až tristní stav silniční a dálniční sítě a hrozba nehody vlivem únavy nebo riziko vážné závady svého vozu. To vše jsou důvody, proč řada motoristů při cestách na Slovensko volí místo jízdy po vlastní ose nabídku přepravy autovlakem. České dráhy umožňují pohodlnou přepravu automobilů včetně posádky dokonce třemi celoročními spoji z Prahy do Popradu a Košic.

Ve dne Košičanem, v noci Slovakií a Širavou

Jen za první půli platnosti aktuálního jízdního řádu tato nabídka oslovila řidiče 6 227 automobilů a 334 motocyklů. Oproti stejnému období předchozího grafikonu je to více než jedenáctiprocentní nárůst. „Vzestup je opravdu dy-

VÝVOJ PŘEPRÁVENÝCH AUT A MOTOCYKLŮ

JŘ 1996/1997	107	0	JŘ 2008/2009	12 288	104
JŘ 1999/2000	568	0	JŘ 2009/2010	13 066	172
JŘ 2002/2003	1 449	0	JŘ 2010/2011	12 663	505
JŘ 2004/2005	4 009	0	JŘ 2011/2012	13 130	561
JŘ 2005/2006	6 263	0	JŘ 2012/2013*	6 227	334
JŘ 2006/2007	9 310	0			
JŘ 2007/2008	11 127	0			

*1. pololetí JŘ



namický a my ho pečlivě monitorujeme a analyzujeme. Již od jízdního řádu 2011/2012 jsme zavedli posily v podobě druhého řazeného autovozu do souprav mířících do obou destinací. U příštího grafikonu plánujeme posílení o druhý autovůz i u EC 123 Košičan ve vybraných termínech s vysokou přepravní zátěží,“ uvádí Libor Bastián z Odboru obchodu osobní dopravy ČD.

Park autovozů dnes představuje šest kusů vagonů řady DDM 98-70, které byly pořízeny na podzim 2011. Do té doby České dráhy potřebu pokrývaly pronajmem vozů od společnosti ZX - Benet CZ, které však neumožňovaly přepravu rychlostí 160 km/h. Využívány byly také vozy slovenského dopravce ZSSK. Spolupráce se slovenským partnerem pokračuje a v současné době šest autovozů Českých drah

doplňují dva slovenské stejné řady, které má ZSSK pronajaté od ÖBB. „Předpoklad dalšího růstu zájmu o autovlaky odstartoval jednání ČD s ÖBB, na jehož konci by mělo být zakoupení dalších dvou kusů řady DDM,“ říká Libor Bastián.

Přibudou další destinace?

V příštím jízdním řádu si cestující mohou své vozy či motocykly „sbalit na cestu jako spoluzavazadlo“ na lince Praha - Košice a zpět jak denním spojem Ex 122/123 Košičan, tak nočním R 442/443 Širava. Do stanice Poprad-Tatry (a zpět do Prahy) je doprava EN 444/445 Slovakia. U posledně zmiňovaného spoje došlo změnou trasování k drobnému zlepšení. Slovakia odjíždí z Prahy přes Vršovice a Malešice, což odstranilo nutnost při vykládce v Popradu couvat z autovozu.

A jaké se plánují další novinky? Se ZSSK probíhají jednání v rámci rozšíření služeb autovlaku v jízdním řádu 2014/15. Pokud vše vyjde, jsme připraveni od prosince 2014 realizovat spojení s východním cípem Slovenska, kde očekáváme i oslovení automobilistů směřujících na Ukrajinu. Vzhledem k rozsahu nedokončených úseků dálnic u nás i na Slovensku je předpoklad využití takového spoje velmi vysoký. **VÁCLAV RUBEŠ**

Monitory dechu hlídají v Brně životy miminek

České dráhy již počtvrté podpořily činnost brněnské Nadace Křížovatka. Jejich zástupci společně předali ve středu 16. října na neonatologickém oddělení ve Fakultní nemocnici v Brně-Bohunicích 17 monitorů dechu pro děti ohrožené syndromem náhlého úmrtí. ČD od roku 2009 zakoupily pro řadu nemocnic již více než 70 těchto monitorů.

Monitory od národního dopravce s obrázkem slona Elfičky chrání nyní životy

novorozenců i v největší porodnici ve státě, která se nachází právě v brněnských Bohunicích, ale současně i na Obilním trhu v centru města. Primář neonatologického oddělení Ivo Borek potvrdil, že jeho pracoviště ročně věnuje péči téměř šesti a půl tisíci novorozenců, z čehož okolo sedmi set dětí bývá takzvaně nezralých. Jde o děti, které mají rizikové kojenecské období, kdy se nevylučují ani poruchy dýchání. → Pokračování na straně 2

Získejte nástěnný kalendář s fotografiemi

Redakce Železničáře pro vás připravila pro rok 2014 nástěnný kalendář. Najdete v něm dvanáct snímků, ve kterých jsme chtěli zachytit náročnost i kouzlo práce strojvedoucích. Kalendář obsahuje například snímky ze stanoviště Taurusu v rychlosti 160 km/h na koridoru, Laminátky sunoucí se vpřed krokem v čele těžkého nákladního vlaku, ale i romantiku úzkokolejky z kabiny lokomotivy řady 705 nebo špinavou dřinu na Štokru. Všechny snímky byly pořízeny se skutečnými strojvedoucími! Zají-



mařství jsou inovativní prvky jako pro- tlačovaná tabulka stroje se 3D efektem.

Kalendář formátu A2 s vysokou gramáží v hodnotě 350 korun bude k dispozici za zvýhodněnou cenu 190 korun všem čtenářům, kteří si předplatí Železničáře na příští rok. Můžete ho však získat i zcela zdarma. V příštím čísle přineseme anketu zaměřenou na obsah našeho časopisu, abychom od vás získali podklady k jeho dalšímu vylepšení. První stovka odpovědí bude odměněna právě netradičním nástěnným kalendářem. **(rub)**

Evropský soud změnil pravidla odškodňování

Rozsudek z Lucemburku ovlivní vyřizování žádostí o slevy na jízdném také v České republice.

STRANA 2

Jaké má perspektivy domácí železnice?

Ministerský rada Jan Ilík se pokusil předpovědět, jak budou vypadat naše dráhy za pár let.

STRANA 3

Ruskou železnici čekají stamiliardové investice

Nejen Transsibiřská magistrála se má v budoucích letech změnit k nepoznání.

STRANA 9

Jak plyne čas ve světě nádražních hodin

Čas je na železnici nejdůležitější veličinou. Jak se vyvíjel způsob jeho měření?

VNITŘNÍ DVOUSTRANA 6-7



HLEDÁME

Dispečer dopravy pro datový dohled

České dráhy hledají zaměstnance na pozici Dispečer osobní dopravy – datový dohled. Místo práce je v Praze.

Požadavky:

- středoškolské vzdělání s maturitou,
- minimálně 1 rok na provozních pracovních pozicích,
- znalost práce se služebními pomůckami jízdního řádu,
- znalost železničního zeměpisu,
- německý jazyk minimálně pasivně (ostatní jazyky výhodou),
- práce s PC, přesnost a preciznost.

Zaměstnanec bude kontrolovat, doplňovat a opravovat data v provozních informačních systémech; pracovat s informačním systémem pro distribuci informací o mimořádnostech; organizovat doplňování údajů do dodacích listů (poplatky za použití dopravní cesty). Práce probíhá na osmihodinové směny, 7 dní v týdnu (TS 11). Nástup do zaměstnání je 1. 12. 2013 nebo dle dohody. Strukturovaný životopis a motivační dopis zašlete v elektronické podobě na adresu carmine@gr.cd.cz do 15. 11. 2013. Výběrové řízení bude probíhat ve dvou kolech; v prvním kole bez účasti kandidátů na základě zaslaných životopisů, druhé kolo bude mít formu ústního pohovoru s výběrovou komisí.

Regionální dispečer osobní dopravy

Hledáme zaměstnance na pozici Regionální dispečer osobní dopravy Českých drah. Místo práce je v Praze.

Požadavky:

- středoškolské vzdělání s maturitou,
- minimálně dva roky na pozici výpravčí, strojní nebo komandující,
- práce se služebními pomůckami jízdního řádu,
- znalost železničního zeměpisu,
- znalost vozidel a problematiky provozu,
- německý jazyk minimálně pasivně (ostatní jazyky výhodou),
- práce s PC,
- kombinace a komunikační schopnosti,
- práce v kolektivu, odolnost vůči stresu.

Zaměstnanec bude pracovat jako dispečer pro vlaky regionální dopravy v Libereckém, Královéhradeckém, Pardubickém, Středočeském kraji a v Praze; bude řešit nepravdivosti a mimořádnosti v provozu. Práce bude probíhat na dvanáctihodinové směny v nepřetržitém turnusu (TS 12). Nástup je 1. 12. 2013 nebo dle dohody. Strukturovaný životopis a motivační dopis zašlete v elektronické podobě na adresu carmine@gr.cd.cz do 15. 11. 2013. Výběrové řízení bude probíhat ve dvou kolech; v prvním kole bez účasti kandidátů na základě zaslaných životopisů, druhé kolo bude mít formu ústního pohovoru s výběrovou komisí.

PRO VÁS

Kdo kandiduje do dozorčí rady ČD

Hlavní volební komise rozhodla na svém zasedání dne 29. října o splnění podmínek kandidatury předložených návrhů odborových organizací následovně. Na volební lístek byli zařazeni tito kandidáti:

1. Robert Benda předseda Rady FVČ, 39 let
2. Jindřich Hlas prezident FSČR, 62 let
3. Jan Kadečka předseda SOSaD a předseda FV SOSaD při ČD, 38 let
4. Aleš Košťál viceprezident FVČ, 35 let
5. Antonín Leitgeb tajemník PV OSŽ při ČD, 55 let
6. Ing. Jarmila Schejbalová viceprezidentka UŽZ, 44 let
7. Jaroslav Vincour viceprezident FSČR, 51 let
8. Vladislav Vokoun 1. místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ při ČD, 54 let

Volby proběhnou 18.–21. 11. (pers)



PRÁVO NA SLEVOU. Od 26. září musí České dráhy přihlížet při odškodňování cestujících za vysoké zpoždění i u části případů, kdy zasáhla vyšší moc. FOTO MICHAL MÁLEK

Evropský soud: platíte za zpoždění způsobené vyšší mocí

Musí železniční dopravce odškodňovat cestující i za zpoždění, které nevzniklo jeho vinou? Typickým příkladem jsou popadané stromy na trati nebo srážky na přejezdech... Až do poloviny září si dráhy na položenou otázku odpovídaly záporně. Ale rozhodnutí Evropského soudního dvora nyní pravidla dramaticky změnilo. Železniční společnosti se tak ocitly vůči dopravcům z jiných sektorů fakticky v diskriminovaném postavení.

dopravce od nutnosti cestujících odškodňovat; obdobná situace je i v dopravě námořní a autobusové. Evropská komise proto již začala přípravné práce na novelizaci uvedeného nařízení.

Dopady na České dráhy

Vzhledem ke skutečnosti, že naše republika má z nařízení výjimku udělenou až do 1. prosince 2014, České dráhy rozhodnutí Evropského soudního dvora uplatňují výhradně na přepravu mezinárodní. Zde je nutné dodat, že nadále zámítáme žádosti o odškodnění v případech, kdy byl cestující o zpoždění informován ještě před nákupem jízdních dokladů nebo vznikla-li nosná část zpoždění mimo Evropskou unii. Navzdory udělení výjimce z nařízení České dráhy odškodňují cestující také ve vnitrostátní dopravě, a to 25 procent z ceny jízdného u zpoždění překračujících 60 minut a 50 procent z ceny jízdného u zpoždění překračujících 120 minut, vzniklo-li zpoždění v rámci železniční přepravy.

Nad rámec nařízení hradí České dráhy cestujícím ve vnitrostátní a mezinárodní dopravě též náklady za náhradní přepravu (včetně taxi) do místa cílové stanice, a to až do výše 50 eur. České dráhy rovněž nad rámec nařízení kompenzují cestující při nedodržení standardů kvality, a to odškodněním 25 procent z ceny jízdného a rezervačního dokladu v případě teplotní nepohody v oddělech na sezení a v ubytovacích vozech v přepravě mezinárodní. Ve vnitrostátní dopravě (ve vlacích R a výše) je poskytováno jednorázové odškodnění formou dobropisu ve výši 30 korun při nedodržení standardu kvality (topení, klimatizace, nezařazený vůz 1. třídy nebo vůz s elektrickou přípojkou na 230 V, nefunkční wi-fi). Letošní novinkou je možnost uplatnit dobropis nejen na nákup nových jízdenek ČD, ale též na nákup v jídelnách nebo bistrovoze. **JAN VÁVRA**

Základní principy odškodňování podle EU

Na odškodnění má nárok cestující, který je přepraven do své cílové stanice se zpožděním 60 a více minut, kdy má nárok na 25% slevu z jízdného. Při zpoždění přesahujícím 120 minut pak dopravci odškodňují ve výši 50% z ceny jízdného. Do celkové ceny, na základě které se stanovuje výše odškodnění, se započítává také cena za místenky

a cena za lehátkové nebo lůžkové příplatky. Částky nižší než 4 eura se dle nařízení zpravidla nevyplácejí. Při ztrátě posledního přípoje (nemožnost pokračovat v cestě týž den) pak mají cestující nárok na úhradu nákladů za přiměřené ubytování, nákladů na přepravu z nádraží do hotelu a vzniklých výdajů na informování čekajících osob.

nostech cestujících v železniční dopravě nepřipravili normu zcela pregnantně, používal se v praxi výklad, že dopravci se mohou zbavit odpovědnosti v případě zásahu vyšší moci, když je zpoždění způsobeno třetí stranou, nebo v případě, kdy zpoždění způsobil cestující.

Vycházelo se přitom z Jednotných právních předpisů pro smlouvu o mezinárodní železniční dopravě osob (CIV), které tvoří přílohu výše uvedeného evropského nařízení. Odborné výklady rovněž přihlížely k tomu, že i v ostatních druhích dopravy (letecká, lodní, autobusová) je vyšší moc považována za důvod pro zbavení se odpovědnosti. Jenže po rozhodnutí Evropského soudního dvora je vše jinak. Pro přesnost dodejme, že železniční dopravci se nadále mohou zříci odpovědnosti za zpoždění z důvodu vyšší

moci u ztráty posledního přípoje a odmítnout uhradit s tím spojené náklady jako taxi nebo pobyt v hotelu. Na tento případ se soudní verdikt nevztahoval.

Pro autobusy a letadla platí měkčí pravidla

Mezinárodní železniční výbor (CIT) a Společenství evropských železnic a provozovatelů infrastruktury (CER) ve společném prohlášení vyjádřily nad verdiktem silné rozčarování. Evropský soudní dvůr totiž nerespektoval stanovisko Evropské komise a fakticky kodifikoval, že železnice se stala jediným druhem dopravy, ve kterém v přepravním právu není brán v potaz zásah vyšší moci ve vztahu k odškodňování cestujících. V letecké dopravě např. existují desítky příčin zpoždění, které osvobozují letecké

Na počátku kauzy byl banální případ, kdy Rakouské spolkové dráhy zamítly žádost cestujícího o odškodnění s poukazem na zásah vyšší moci. Cestující nesouhlasil a obrátil se na rakouský dozorující orgán nad právy cestujících (Schiene-Control-Kommission). Ten rozhodl v prosinci 2010, že zamítnutí odškodnění je neoprávněné a nařídil ÖBB změnit své přepravní podmínky. Dopravce proti tomuto rozhodnutí podal žalobu na rakouský správní soud, který se obrátil na Evropský soudní dvůr v Lucemburku. Nejvyšší soudní instance EU dne 26. září 2013 rozhodla, že železnice nemají právo v takových případech odmítnout cestujícím právo na slevu 25 nebo 50 procent z jízdného. Rozhodnutí vstoupilo okamžitě v platnost.

Dosavadní výklad k vyšší moci přihlížel

Dopravci až do verdiktu Evropského soudního dvora zamítali všechny žádosti o odškodnění v případech, kdy zpoždění bylo způsobeno okolnostmi, které ležely mimo železniční dopravu. Jedná se o situace, kdy je zpoždění zaviněno ze strany cestujícího, bylo způsobeno třetí stranou (např. sebevraždy, nehody, stávky), a konečně pokud zpoždění bylo způsobeno zásahem vyšší moci (záplavy, nepříznivé povětrnostní podmínky atp.). Protože tvůrci nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 o právech a povin-

Monitory dechu hlídají v Brně životy miminek

→ Pokračování ze strany 1

„Tato porucha se vyskytuje především mezi druhým a pátým měsícem života a může vést až k úmrtí. V každém případě v naší nemocnici máme apnoe monitory Babysense, které diagnostikují bezdeší, a my je používáme u všech dětí, které nepotřebují intenzivnější péči a nemáme je tak hlídány monitory vyšších tříd. Na druhou stranu máme obavu je nemonitorovat vůbec. Proto vítáme Babysense, které pro vytipované případy doporučujeme k využití i v domácí péči, kam některé z těchto přístrojů na určitou dobu zapůjčujeme,“ vysvětlil použití primář Borek.

Monitory běží nonstop

Národní železniční dopravce zakoupil během čtyř let celkem 73 monitorů dechu z vlastních finančních prostředků, přičemž celkové náklady na nákup činí



Apnoe monitory předala za České dráhy Alena Bartoňová (vlevo).



Sponzorský dar byl viditelně označený slonem Elfíkem. FOTO AUTOR (2x)

211 700 korun. „České dráhy pomohly zakoupit apnoe monitory již do nemocnic v Jihlavě, Havlíčkově Brodě, Pelhřimově a Třebíči na Vysočině a další střeží dech miminek na gynekologicko-porodnických klinikách Fakultní nemocnice v Olomouci a také u Apolináře v Praze. Fakultní nemocnice v Brně-Bohunicích je tak další v pořadí. Je nám ctí se podílet

na projektu tak důležitém pro zachování lidského života,“ řekla tajemnice generálního ředitele Českých drah Alena Bartoňová, která přístroje předala na neonatologickém oddělení primář Borkovi. Doktor Borek vedle upřímného poděkování za cenný dar ještě doplnil, že přístroje pracují v Bohunicích nonstop, takže jejich spotřeba je poměrně vysoká,

a proto vítá sponzorské dárcovství. „Životnost apnoe monitorů je sice čtyři roky, ale záruční doba od výrobce jsou pouhé dva roky. Pak se musí vyměnit za úplně nové. Je to především z bezpečnostních důvodů. Život a zdraví dětí jsou ale u nás na prvním místě,“ doplnila vedoucí lékařka Drahomíra Jančářová.

Proti syndromu náhlého úmrtí

Nadace Křížovatka vznikla v roce 1995 a klade si za cíl pomáhat postiženým dětem a spoluobčanům. Velký zájem pak věnuje, jako jediná organizace v ČR, právě pomoci dětem ohroženým syndromem náhlého úmrtí. Mezi symptomy nemoci patří zástava dechu dítěte způsobená poruchou centrální nervové soustavy. Děti jsou zdánlivě zdravé, bez potíží, ale náhle umírají ve spánku. Za 18 let své činnosti nadace díky sponzorům předala na 5 tisíc apnoe monitorů na řadě míst v republice. **MARTIN HARÁK**

Modernizace koridorů a uzlů potrvá do roku 2018

V nejbližších letech bude železnice slušnou alternativou pro ty, kteří cestovat nebo přepravovat zboží vlakem musí nebo chtějí. Po roce 2025 ale musíme dobudovat železnici i pro ty, kteří její služby využít sice mohou, ale asi by je to zatím z různých důvodů nenapadlo. Tak to aspoň vidí Jan Ilík, přední odborník ministerstva dopravy, který se zúčastnil konference Českých drah v Jeseníku.

Stane se Česká republika v příštích letech izolovaným ostrovem mezi moderními železnicemi s vysokorychlostními tratěmi? Dojde k oslabení pozice ČR v tranzitní železniční dopravě? Stane se ČR hůře dostupná? Budou politické reprezentace a ekonomická situace vůbec nakloněny další modernizaci kolejové dopravy? I na to jsme se ptali Jana Ilíka, ministerského rady na Odboru drah, železniční a kombinované dopravy, u příležitosti konference v Jeseníku (viz dolní článek na stránce).

Ve vašem příspěvku na konferenci jste mluvil o ofenzivním a defenzivním scénáři vývoje vnitrostátní dálkové dopravy. Co jste tím myslel?

Defenzivní je zachování statu quo, který dnes máme například na trati z Prahy do Českých Budějovic, což by znamenalo, že do určité míry nevyužijeme potenciál infrastruktury, kterou budujeme. Prakticky to znamená, že by regiony až na výjimky byly propojeny pouze zastávkovými rychlíky. Ofenzivní scénář vychází z toho, že by na každé modernizované infrastruktuře měla existovat dvoustupňová obsluha – to znamená i expresní segment, nejlépe v hodinovém taktu, jímž bychom oslovili dálkové zákazníky a přitom nezapomínali na mezilehlá sídla a obsluhu zastávkovými rychlíky.

V mezinárodní osobní dopravě jste prezentovali záměry zlepšení spojení se všemi sousedními zeměmi. V souvislosti s Railjety se často mluví o směru na Břeclav a Vídeň, ale co třeba spojení s Polskem?

V realizaci je modernizace Centrální železniční magistraly Krakov/Katovice – Varšava na rychlost 200–230 km/h, přičemž pro nezbytný stavební kámen, modernizaci příhraniční části Zembrzydowice – Katovice, existuje příslib výstavby v příštím rozpočtovém období EU, řekneme okolo roku 2016. V jednáních s Polskem je dlouhodobým problémem značná nestabilita provozního konceptu a finančního zajištění na polské straně. To je samozřejmě především otázka na dopravce, ale je třeba si uvědomit, že tato nestabilita má vliv na železnici jako celek a působí zejména na vnímání její spolehlivosti.

A co „zabetonovaný“ směr do Bavorska?

Záleží na tom, kdo bude kormidlovat německou politiku a jaké budou možnosti kofinancování z evropských prostředků. Kdyby se jednalo o přeshraniční úsek, který bude pro Němce výhodný z hlediska kofinancování, věřím, že by tato přeshraniční trať mohla být zajímavější než lehký úsek uvnitř Německa. Je to však stále běh na dlouhou trať a bohužel s překážkou dráhou. Uvidíme ale, jak se bude vyvíjet aktualizace základního dokumentu pro priority výstavby dopravní infrastruktury v Německu – Bundesverkehrswegeplanu. Jasněji by mělo být po roce 2015.

Dálková mezinárodní doprava mezi Německem a Rakouskem se přesouvá z Prahy do Norimberka. Hrozí, že Česká republika bude rychlými vlaky objížďena. Jaká je z toho cesta ven?

Určitě budou dvě cesty. První – střednědobá, druhá – dlouhodobá. SRN v současnosti buduje spojení Berlín – Erfurt – Norimberk (– Mnichov), které umožní dojet z Berlína do Vídně rychleji přes Bavorsko než přes Prahu. To je známá věc. Jenže trať z Norimberka do Pasova je již dnes přetížená, což by se mohlo stát omezujícím prvkem. Alternativou, ale spíše jen

mise a je dobře zřetelná z revize politiky TEN-T. Ano, i vysokorychlostní železnici se musíme reálně zabývat. Je otázkou, zda se k tomu přihlásíme nyní nebo až za pár let. Naším úkolem je mít tento projekt připraven. Uvědomte si, že výstavba potrvá asi tři desetiletí. To musí znít pro všechny potenciálně zaangažované více než zajímavě. Zbývá říct: Jdeme do toho!

Co by podle představ ministerstva dopravy mělo patřit k prioritám rozvoje železniční infrastruktury v desetiletí po roce 2015?

Každopádně je potřeba zabezpečit rozvoj železnice ještě před uvedením vysokorychlostních tratí do provozu a s tím maximalizovat využití parametrů stávající infrastruktury. Nemůžeme si dovolit patnáctiletou stagnaci sektoru! To je zcela nepřijatelné. V tomto kroku však bude záležet také na dopravcích a SŽDC a především jejich spolupráci.

Můžete aspoň naznačit váš vztah k čtvrtému železničnímu balíčku?

Balíček má v zásadě dvě části. S technickou takový problém nemáme. Politická



FOTO AUTOR

JAN ILÍK

Pracuje jako ministerský rada na Odboru drah, železniční a kombinované dopravy MD ČR. Studoval nejdříve regionální rozvoj v Ostravě, později geografii na Přírodovědecké fakultě Univerzity Karlovy. Mezi jeho hobby patří zeměpis a železnice. A proč geografie? „Problém dopravy Česka je ten, že řada věcí je řešena příliš inženýrsky, ve velkém detailu. Naopak chybí strategické myšlení, historický pohled, vazby, které vysvětlují, proč se odehrávají právě určité přepravní vztahy v tom či onom prostoru,“ říká. Žije střídavě v Uherském Hradišti a Praze.

část je ošemetná a napříč Evropou vlastně neoblíbená. Naši snahou, či spíše ambicí, je koordinovat pozice menších států. Jejich názory jsou často velmi podobné, protože řeší obdobné problémy. Cílem tohoto úsilí je vytvořit silnou skupinu, která bude vystupovat jednotně a bude moci v řadě bodů oponovat Německu a Francii. Jako jednotlivcům se nám tato činnost bude dělat podstatně hůře. Jmenovitě se jedná o země Visegradu, Belgie, Rakousko a Nizozemí.

Hrozí u nás omezení či pozastavení rozvoje železnice, pokud se politici přikloní k stejnému nebo ještě rychlejšímu rozvoji dálniční sítě?

Určitě riziko tu existuje. Naštěstí za námi stojí Evropská unie, která jasně řekla, že to bude dráha, která bude podporována. To je konečně také důvod, proč se dnes většina národních prostředků dává do silničních komunikací. Samozřejmě bychom byli rádi, kdyby podíl českých peněz byl vyšší, protože bychom získali naději, že dokážeme dráhu zlepšovat skokově. Na druhou stranu proporcionalita tu být musí a zastavení rozvoje silniční infrastruktury také není řešením. Máte ale pravdu, že stát musí mít jasno v prioritách, a to tak, aby v každém páteřním směru dokázal nabídnout konkurenceschopnou silniční i železniční infrastrukturu. Každý mód totiž dokáže efektivně uspokojit jinou poptávku.

MARTIN NAVRÁTIL

KRÁTCE

DVI v Ústí nad Labem na prestižní adrese



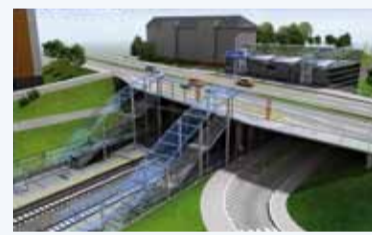
Do moderních prostor přímo v centru města se přestěhovalo Regionální centrum vzdělávání DVI v Ústí nad Labem. Původní, dlouhá léta využívaný objekt u hlavního nádraží opět poškodila červnová povodeň a Dopravní vzdělávací institut se ho proto rozhodl opustit a najít pro výuku dražších zaměstnanců nejen bezpečnější, ale také modernější zázemí. Během prázdnin proběhlo přestěhování do PB Centra v bezprostřední blízkosti centrálního Mírového náměstí v krajském městě. Na prestižní adrese nyní DVI disponuje čtyřmi učebnami a odpovídajícím zázemím pro lektory, ale také výukovými novinkami, např. interaktivní elektronickou tabulí.

Fotografové FISAIC vystavovali v Plasech



V Plasech proběhl dne 29. září Den železnice, na kterém se podílela i skupina foto Zemského svazu FISAIC. Jeho členové připravili výstavu fotografií výhradně s železniční tematikou. Výstava se uskutecnila v opatském sále prelatury kláštera v Plasech 14.–29. září. V sále bylo instalováno 31 panelů se 120 snímky o velikosti 30 x 40 cm od dvanácti fotografů Zemského svazu FISAIC ČR. Výstavu měl na starosti Ivo Kornatovský z fotoklubu Plasy. Vernisáž zahájila ředitelka Městské knihovny v Plasech Věra Soutnerová čtením z knihy Pohádky pana přednosty od Roberta Drozdy.

Problematika IDS na 22. ČD Akademii



Ve čtvrtek 22. října proběhlo již 22. setkání ČD Akademie, tentokrát na téma Integrované dopravní systémy a železnice, provázanost s ostatními druhy dopravy. Přednášejícím byl Ivo Novotný z Dopravní fakulty ČVUT, který v kinosále Generálního ředitelství ČD vysvětloval ze svého úhlu pohledu základní principy IDS. Největší zájem mezi posluchači vzbudila debata o kvalitě přestupu vlak – MHD na konkrétních nádražích v ČR. (rub, il, hop)

MARTIN NAVRÁTIL

Cestujícím záleží na tom, s jakým dopravcem jede

Jak moc bude osobní doprava na železnici konkurenceschopná po roce 2015? Tak zněl námět dvouhodinné konference, kterou České dráhy pořádaly 17. a 18. října v Jeseníku, přesněji v konferenčním sále tzv. Hradu léčebných lázní Priessnitz Jeseník. Akce proběhla ve spolupráci s Dopravní fakultou Jana Pernera, Olomouckým krajem, společnostmi ČD – Informační Systémy, OLTIS Group, IBM, Siemens a T-Systems.

Rozdíly v kvalitě v krajích

Mezinárodní konferenci, podobně jako v minulých letech, charakterizovaly odlišné úhly pohledu odborníků z různých oblastí dopravy i umění naslouchat jeden druhému. Maraton přednášek zahájil pohled cestujících reprezentovaný Miroslavem Vykou ze Svazu cestujících ve veřejné dopravě. Peter Rusko ze společnosti IBM následně prezentoval pohled cestujících a dopravce na technolo-

gie a inovace v oblasti služeb v přepravě cestujících. O službách z pohledu národního osobního dopravce ČD vyprávěl Jiří Nálevka, vedoucí oddělení koncepce, cenotvorby a smluvních vztahů z O16. Poukázal kromě jiného na specifický produktový problém – rozdílnou kvalitu dopravy zajišťované týmy dopravcem v různých krajích a dále nekonzistentnost služeb plynoucích z různých požadavků objednatelů.

„Cestujícím není jedno, s kým jede,“ polemizoval s úvodním před řečníkem Nálevka a přidal žebříček důležitosti kvality cestování z pohledu cestujících (na předních místech jsou pohodlí, cena jízdného, jízdní řád). Řadu zajímavých porovnání autobusové a železniční dopravy přiblížil posluchačům Petr Moravec ze společnosti Abellio. Své vystoupení zakončil mottem Konkurence mezi autobusem a vlakem je nesmysl, ty dopravy spolu musejí spolupracovat. Po



Účastníci konference se svezli také historickým motorákem. FOTO AUTOR

obědě a komerčních prezentacích partnerů se pokusil zaujmout pozornost Zdeněk Tomeš z Masarykovy univerzity Brno tématem Determinace tržeb v osobní železniční dopravě – komparace evropských zkušeností.

Ropný mejdan končí

Bez reakcí z publika se neobešlo vystoupení Jiřího Schmidta z Regiojetu, který ve své přednášce vycházel z předpokládaného růstu cen energií a jejich budoucí omezené dostupnosti. Dle jeho názoru se toto promítne v poptávce po dopravě a v novém vnímání kvality ze strany cestujících. To v důsledku povede dopravce ke snaze optimalizovat energetickou náročnost (rychlost, kapacita) a nabídnout jako protihodnotu širší portfolio „energeticky levné“ kvality (IT, catering, doplňkové služby).

Už tradičně pozitivní reakci přinesly zkušenosti zahraničních hostů – Gott-

KAM JET

Se Šlechtičnou z Brna do Lednice a zpět

V sobotu 16. listopadu České dráhy oslaví 112 let tratě Břeclav – Lednice. Při této příležitosti pojedí parní vlak v čele s lokomotivou Šlechtičnou 475.101 s vozy 3. třídy Rybák a bufetovým vozem s občerstvením včetně jihomoravských vín. Odjezd z Brna hl. n. je v 8.40, příjezd do Lednice v 10.25. Vlak při své první cestě ještě zastavuje v Rajhradě (odjezd v 8.54), v Hrušovanech u Brna (9.01), Vranovicích (9.10), Šakvicích (9.19), Zaječím (9.26), Rakvicích (9.31), Podivíně (9.37), Břeclavi (10.00), Bořím lese (10.05) a Poštorné (10.12). Během dne se parní vlak dvakrát vrátí do Břeclavi (odjezdy z Břeclavi ve 12.00 a 15.00) a teprve napotřetí odjede z Lednice v 16.00 znovu do výchozí stanice Brno hl. n. (příjezd v 17.30). Jízdné za každý úsek činí 40 korun a zpáteční 60 korun, přičemž úseky jsou vymezeny takto: Brno hl. n. – Vranovice, Vranovice – Břeclav, Břeclav – Lednice. Předprodej probíhá v ČD Centru v Brně hl. n., jízdní doklad si lze zakoupit i přímo ve vlaku.

V rámci doprovodného programu si můžete například v Lednici dopřát obecní zabijačku, ochutnávat svatomartinských vín v Lázeňském domě Perla, návštěvu zámeckého skleníku s padesátiprocentní slevou (pro dospělé) a slevu 10 procent při konzumaci v cukrárně zámeckého hotelu. V Břeclavi na vás čeká například cyklomuzeum v parku u nádraží a další výstavy. V kavárně Dvůr, kině Koruna a zámecké vintotéce proběhne degustace svatomartinských vín. V 19.30 program skončí koncertem Pěveckého sdružení moravských učitelů v kostele svatého Václava.

Festival otevřených sklepů na Mutěnicku

O víkendu 16. a 17. listopadu proběhne tradiční Festival otevřených sklepů, který tentokrát nese podtitul Svatý Martin na Mutěnicku. Dvoudenní vinařský svátek představí v Mutěnicích, Dubňanech, Svatobořicích-Mistříně, Hovoranech a Šardicích 30 vinařů přímo v jejich sklepech a návštěvníkům nabídnou 300 vzorků vín včetně vín mladých. Již v pátek 15. listopadu je na programu tradiční předfestivalový banket – tentokrát v restauraci U Chytilů. Na návštěvníky čeká pečená husa a zabijačkové speciality. Hodiny se konají také ve Svatobořicích-Mistříně. Svatomartinský festival začíná v sobotu 16. listopadu, sklepy mají otevřeno od 10 do 21 h. V neděli pak akce pokračuje od 10 do 15 h. V ceně vstupenky je vstup do všech sklepů, degustace vzorků, autobusová doprava mezi vesnicemi a kupony na nákup vína v hodnotě 200 korun.

Návštěvníci mohou využít nabídku Českých drah a získat po předložení jízdenky ČD slevu 20 procent z ceny vstupenky zakoupené na místě. Jízdenka musí mít jako cílové místo Mutěnice nebo Mutěnice zastávka a s platností 15., 16. nebo 17. listopadu. Registrační místo festivalu se nachází v Mutěnicích v areálu Sklepů Jarošek (Pelcová 765) v sobotu od 8 do 15 h, v neděli od 10 do 12 h. Více na www.otevrenesklepy.cz.

(mt, hop)

Pára v Českém ráji připomněla trojici výročí

Nejen oslavy 110. výročí lokálky Jičín – Rovensko – Turnov přilákaly během prosluněného víkendu 5. a 6. října stovky návštěvníků na turnovské nádraží a k okolním tratím. Jubilantem byl i jeden ze dvou účinkujících Kafemlejnků, které se během oslav na třech desítkách kilometrů Českým rájem rozjely hned třikrát. Dvacáté narozeniny slavil také Klub přátel železnic Českého ráje, který se o stoletou parní lokomotivu stará.



NOSTALGIE. Oslavy na Turnovsku probíhaly za přítomnosti dvou Kafemlejnků: domácího stroje 310.0134 a pilsenského 310.072.

FOTO AUTOR

Takhle kulaté výročí slavit v osamocení by byl obrovský hřích. Jubilující domácí stroj 310.0134 proto doplňovali kolegové z občanského sdružení Plzeňská dráha se svým starším Kafemlejnkem 310.072 z roku 1889. Obě lokomotivy patří Českým drahám – do stavu Depa historických vozidel.

Křest litovelským pivem

Nedělní dopoledne bylo ve znamení slavnostní připomínky dvou kulatých výročí. Dvacet let činnosti si připomínali členové turnovského Klubu přátel železnic Českého ráje (KPŽČR). Vedle obnovy řady dobových tažených vozidel se velkou měrou zasloužili o opravu a zprovoznění dalšího Kafemlejnka 310.0134. Právě ten oslavoval rovnou stovku.

Při slavnostním aktu uvozeném vystoupením dechové kapely Brodanka příznivci železnice připravili jedno překvapení. Na stroji, vyrobeném První českomoravskou továrnou na stroje v Libni v roce 1913, zástupce hejtmána Libereckého kraje pro dopravu Vladimír Mastník spolu s místostarostou Litovle Petrem Šrůtkem slavnostně odhalili obnovenou desku se jménem LITOVEL. A hned ji také pokřtili litovelským pivem. Zajímá vás, proč mašinka nese zrovna tohle jméno, které místopisně s Turnovskem vůbec nekoresponduje? Protože byla spolu se svou ocelovou „sestrou“ jménem CHOLINA původ-

Osudy stroje 310.0134 v datech

- 1913: vyrobena v První českomoravské továrně na stroje v Libni, výr. čís. 482
- 9. 9. 1913: technicko-policejní jízda v úseku Nusle – Uhrňetěves
- 11. 5. 1936: dosazena tlaková brzda
- 23. 6. 1951: ČSD ji vyřadily a odprodaly cukrovaru v Bedihošti
- 70. léta 20. stol.: předána skanzenu v České Třebové
- 30. 6. 1981: převod z majetku LD Česká Třebová do majetku stanice Kořenov
- 80. léta: vystavena v Kořenově
- 30. 8. 1993: převezena z Kořenova do Turnova
- 1993–2002: oprava v Turnově a Lužné u Rakovníka
- 10. 5. 2002: oficiální předvedení zprovoznění lokomotivy v Lužné u Rakovníka
- 18. 6. 2002: úspěšná technicko-bezpečnostní zkouška
- 13. 5. 2003: převzetí lokomotivy Klubem přátel železnic Českého ráje

ně určena pro místní dráhu přes Litovel do Senice na Hané. V rámci příprav vznikl nápad členů KPŽČR pozvat zástupce Litovle, nestor drážní historie v regionu a člen klubu Karel Jirásko neváhal odjet na Hanou a zástupce města osobně pozvat.

Jízdy do Mnichova Hradiště i Železného Brodu

„Děkuji této krásné staré dámě, že s námi tak dlouho vydržela a že bude dál jezdit a těšit všechny příznivce železnice. Stejně tak děkuji zástupcům KPŽČR, že dokázali tuto lokomotivu znovu uvést

do života a tím udělat radost všem jejím obdivovatelům,“ řekl litovelský místostarosta Petr Šrůtek. O osudech lokomotivy, která po zachránění z vlečky v cukrovaru Bedihošť léta stála (a trpěla) vystavena ve stanici Kořenov, pohovořil Jindřich Beroušský. Pak už si oba Kafemlejnky dojezdy pro své soupravy a po nástupu davů se vlaky na povel výpravčího v tutéž minutu vydaly na cestu: Dvaasedmdesátka do Mnichova Hradiště a Stotřicetčtyřka do Železného Brodu. „Původně to měl být paralelní rozjezd ve směru Boleslav a Liberec, bohužel na

liberecké trati se zrovna konala výluka, a tak se musela volit trať do Železného Brodu,“ vysvětlil mi koordinátor akce Jaromír Tauchman.

Nákladní souprava a výstava k narozeninám lokálky

Po oba dny v Turnově desítky zájemců využily možnosti prohlédnout si vystavenou historickou nákladní soupravu a další vozidla včetně průmyslové lokomotivy 3629, kterou rovněž opravili členové KPŽČR, resp. Kolejklubu. A nebo ve výpravní budově navštívit výstavu ke 110 letům lokálky, kterou navzdory organizačním těžkostem připravili a již provázeli Karel Jirásko a Kamil Brož.

„Někteří návštěvníci stojí nad telegrafem a diví se, na co to bylo a jak to fungovalo. Jiné zaujmou otisky razítek vlakové pošty, děti se ptají na kartonové jízdenky, edmondsonky,“ říká Karel Jirásko a hned dalšímu z hostů například vysvětluje, proč se zastávce Semínova Lhota, otevřené roku 1957, říká Párková Lhota. Místní prý měli z otevření zastávky takovou radost, že nějaký čas nosili čtětě ke každému vlaku horké párky. A nostalgicky si tento zvyk připomněli i 5. října u páry.

MARTIN NAVRÁTIL



Další fotografie najdete na stránkách zeleznicar.cz.

Hvězdné hostování Papouška pod rakouskými Alpami

Československé parní lokomotivy patří určitě mezi nejpohlednější stroje. Právem jsou proto vyhledávaným cílem obdivovatelů z celého světa. Každoročně zavítají nejen do areálu Muzea ČD v Lužné u Rakovníka, ale v rámci řady nostalgických jízd také k okolním tratím stovky zahraničních obdivovatelů. Skvosty československé lokomotivní konstrukce ale vyrazí za fanoušky i za hranice. Jednu z těchto návštěv absolvoval o posledním zájímavém víkendu Papoušek 477.043.

Ve dvou se to lépe táhne

Jeho cílem se stal 470 kilometrů vzdálený Ampflwang v Rakousku, kde se každoročně pořádá v tamním Lokoparku akce s názvem Ampflwanger Dampflofest (volně přeloženo – Ampflwangská parní slavnost). O tom, že letošní ročník akce bude s mezinárodní účastí, svědčil i podtitul: Mit Papagei und Tau-

cherbrille. Pro německy mluvící fandky lokomotiv právě toto motto znamenalo jedinečnou možnost užít mimo svou domovinu nejen Papouška, ale i Brellovce. Taktéž muzejní T 478.3101 vyrazil totiž do Rakouska společně s Papouškem, kterému, aby ještě lépe dostal své přezdívkové, věnovali jeho opatrovníci několik hodin práce a litrů barvy na jeho sytě červený pojezd.

Cesta pro osádku osmi mužů z Parostrojního spolku Mikádo Louny, působícího při Depu historických vozidel, začala už v pátek 27. září brzy ráno. „Z Lužné jsme vyrazili přes Prahu směrem České Budějovice a Horní Dvořiště do Lince a dále po hlavní rakouské teple ve směru Salcburk až do stanice Timelkam. Odtud vede jedenáctikilometrová vlečka do areálu Lokoparku, který vyrostl na základech úpravny uhlí jako novostavba a slouží muzejním účelům,“ popisuje cestu Radoslav Fyman, předseda spolku.



Papoušek se stal vyhledávanou atrakcí v Ampflwangu. FOTO RADOSLAV FYMAN

Modrá tendrovka z ČKD ale nepřijela jen nečinně pózovat. Hned následující den Papoušek stanul v čele speciálního fotovlaku. Trasa spoje pro lovce snímků vedla ze stanice Ried im Innkreis, kam česká posádka dopravila historickou soupravu ještě před úsvitem, a směřovala zpět do Ampflwangu po jednokolejné trati v impozantním podhůří Alp. „Slučné počasí přilákalo opravdu velké množství fotografů. Jako posádka stroje jsme velmi oceňovali jejich ukázněnost a perfektní práci organizátorů. Jen málokdy se stane, že by nostalgický vlak jel úplně včas,“ říká Radoslav Fyman.

Potlesk pro hvězdu na točně

Odpoledne se pak Papoušek stal hvězdou defilé lokomotiv na točně. I v přesile více než dvou desítek domácích strojů si ty české (jedni zahraniční účastníci) vysloužily potlesk obecnstva. Brellovec dokonce odvezl zvláštní vlak po vlečce

z Timelkamu do Ampflwangu. Posádka si však užila i horkou chvíli vlivem poruchy, které však nejsou u muzejních lokomotiv ničím neobvyklým.

„V sobotu odpoledne přestal Papoušek fungovat kompresor. Na přehlídku na točně nás tak musela vysunout místní záloha. Než proběhlo defilé zbývajících lokomotiv, dokázali jsme závadu odstranit a na točnu jsme na druhý pokus mohli najet vlastní silou. Návštěvníci to ocenili obrovským aplausem,“ popisuje atmosféru Radoslav Fyman. Společně s dalšími drážními nadšenci, kteří se nejen o Papouška starají – Vladimírem Hostkem, Jindřichem Vlasákem, Jaroslavem Pecháčkem, Josefem Chládkem, Janem Zajícem, Janem Seifertem a Zdeňkem Dundrem –, pak po návratu do Lužné mohli do provozní knihy Papouška zapsat další splněnou zahraniční „misi“. Za poslední roky již desátou a jistě ne poslední. VÁCLAV RUBEŠ

Konference ČD Cargo proběhla již podesáté. Cílem této tradiční akce je nejen zahrnout účastníky důležitými informacemi a prezentacemi a seznámit je s obchodní a cenovou strategií, ale i vytvářet prostředí pro neformální setkávání, doplňkové sportovní či kulturní aktivity. A to se v posledních letech v hotelu Harmony bezpochyby daří. Konference patří, vedle účasti na významných dopravně-logistických veletrzích a pořádání sportovních-společenských eventů, mezi nejdůležitější marketingové akce na podporu aktivní obchodní politiky ČD Cargo.

Náplň hlavního jednání dne konference se soustředila do dvou programových bloků. Stěžejními tématy se stala obchodní a cenová strategie společnosti na nadcházející obchodní rok 2014, provozní informace a představení dceřiných společností ČD Cargo působících v zahraničí. Moderátor konference Jan Kovařík úspěšně nahradil Václava Žmolíka z minulých let a svojí pohotovostí a vtípem přispěl k pohodové atmosféře po celý den.

Výsledky za rok 2013

Důležitost a prestiž celé konference umocnil svojí aktivní účastí předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Dalibor Zelený. Samozřejmě i ČD Cargo přijelo v tom „nejsilnějším“ složení, reprezentovaném představenstvem společnosti v čele s jeho předsedou Oldřichem Mazánkem. Ten ve svém úvodním slovu přivítal všechny přítomné a popřál jim zejména příjemný a už-



V KRKONOŠÍCH. Na jubilejní desátou konferenci ČD Cargo přijely asi dvě stovky účastníků především z řad obchodních partnerů.

FOTO AUTOR (2x)

Konference ve Špindlerově Mlýně proběhla v duchu partnerství a důvěry

Tradiční setkání managementu ČD Cargo, obchodních manažerů, provozních pracovníků a zahraničních zástupců s nejnáměnnějšími obchodními partnery a zákazníky se uskutečnilo ve dnech 22.–24. října v hotelu Harmony Club ve Špindlerově Mlýně. Do Krkonoš se letos sjely asi dvě stovky zástupců reprezentujících šedesátku obchodních partnerů ČD Cargo. Zájem předčil očekávání organizátorů, takže část hostů musela bydlet v sousedním hotelu Montana.

tečný den strávený v přátelské atmosféře a konstruktivním dialogu. Generální ředitel Českých drah Dalibor Zelený ve svém vystoupení navázal zejména poděkováním obchodním partnerům s akcentem na obnovu či utužení vzájemného partnerství a důvěry.

Zástupce obchodního ředitele Rudolf Rabas se ve své prezentaci věnoval výsledkům dosaženým v roce 2013. Neopomněl zmínit ani nejnáměnnější obchodně-provozní události končícího roku z pohledu ČD Cargo. Před polední přestávkou zazněla zajímavá prezentace společnosti OLTI, která působí na trhu informačních technologií a softwarových řešení a v řadě případů úzce spolupracuje právě s ČD Cargo. Obchodní ředitelka Slávka Klepková nejen představila tuto společnost působící v rámci obchodní skupiny Oltis Group, ale především se věnovala tématu datových komunikací jako příspěvku ke zvýšení efektivity činnosti zákazníka i dodavatele.

Vize a cíle do dalšího období

Odpolední programový blok konference byl již zaměřen na nosná témata věnovaná obchodní a cenové strategii ČD Cargo.



SLOVO. K účastníkům konference mluví předseda představenstva ČD Cargo Oldřich Mazánek. Přihlíží i generální ředitel ČD Dalibor Zelený.

Člen představenstva a obchodní ředitel Václav Andryšek představil vize a cíle společnosti na další období. Zdůraznil pevnou pozici ČD Cargo v rámci evrop-

ského dopravního trhu, kde již naše společnost poskočila na 4. místo. Dále se věnoval základním cílům plynoucím z podnikatelského plánu na rok 2014, a to

zejména zvýšení tržeb a tržního podílu v rámci tuzemského dopravního trhu. Vysvětlil také důvody připravovaného zvýšení cen na rok 2014 při zachování individuálního přístupu k jednotlivým obchodním případům i partnerům.

Michal Roh, ředitel Odboru podpory prodeje, podrobně vysvětlil jednotlivé aspekty obchodní a cenové strategie na rok 2014. Věnoval se zejména oblastem smluvních přepravních podmínek, přepravě jednotlivých vozových zásilek, komunikaci se zákazníky a v neposlední řadě i tarifním záležitostem. Informoval rovněž o záměru zprovoznění nových internetových stránek ČD Cargo, včetně portálu pro zákazníky.

O úzkém propojení obchodní a provozní činnosti, samozřejmě s akcentem právě na provozní úsek, hovořil člen představenstva a provozní ředitel Zdeněk Meidl. Kromě problematiky přípravy jízdního řádu na příští rok, výlukové činnosti či elektronického odbavení zásilek zákazníkem se dotkl i oblasti optimalizace dopravních a přepravních produktů společnosti ČD Cargo, přepravy nebezpečných věcí či oblasti nakládacího poradenství.

Závěr s tombolou

Nesmíme zapomenout na zbývající nejméně zajímavé přednášky. Nejprve vystoupili zástupci dceřiných společností hájící zájmy ČD Cargo v zahraničí, a to konkrétně v Německu a Polsku. Společnosti CD Generalverretung (Frankfurt nad Mohanem) či Koleje Czeskie (Varšava) jsou již dlouhodobě etablované a úspěšně působí v těchto destinacích, a tak vystoupení jejich představitelů bylo zaměřeno především na změny v rozsahu působnosti a rozšíření atraktivních obvodů obou zmiňovaných společností. Účastníci s těmito změnami seznámili Karel Adam, jednatel německé dceřiné společnosti, a Roman Špaček, prokurista společnosti působící na polském dopravním trhu.

Tečku za odbornými prezentacemi učinila obchodní manažerka ČD Cargo Jana Mlkvá, která představila přepravu v kontejnerech Innofreight. Jedná se nejen o srovnatelnou variantu k přepravám v konvenčních vozech, ale i možnost technologických a cenových úspor pro zákazníky; navíc jsou vhodné pro všechny komodity. Závěrečné slovo patřilo Oldřichu Mazánkovi, který poděkoval všem přítomným za účast a skvělou atmosféru a zároveň je pozval na společenskou večer. Kapela s příznačným názvem Vlak na Dobříš či netradiční tombola s vtipným rozuzlením přispěly k uvolněné a příjemné atmosféře a podtrhly příznivý dojem z konference. Ta proběhla v duchu vzájemného partnerství a důvěry, které by mezi obchodními partnery měly panovat. ZDENĚK ŠILER

V Olomouci zažívají comeback oprav nákladních vozů

Vzájemná synergie opravárenských činností v rámci Skupiny ČD má své konkrétní výsledky. Od loňského roku se opravují některé nákladní vozy ČD Cargo ve dvou depech kolejových vozidel Českých drah – konkrétně v České Třebové a v Olomouci. Do hanácké metropole, kde se věnují opravám vozů řady Eas (vysokostěnné vozy určené zejména k přepravě uhlí, dřeva a železného šrotu), se nyní podíváme podrobněji.

Přes revize až po nový lak

„Vzhledem k velkému počtu správkových vozů řady Eas 52. a 53. skupiny jsme byli pověřeni jak běžnými opravami, tak i občasnými revizemi a technickými kontrolami těchto vozidel,“ říká vrchní přednost DKV Olomouc Dušan Tylich. Denně v olomouckém depu opraví až pět nákladních vozů a měsíčně navíc provedou revizi zhruba na dvou až třech vozech včetně asi pěti technických kontrol. „Revize vo-

zů jsme dříve prováděli v určitém počtu normohodin. Ty jsme ale ve spolupráci s dceřinou společností ČD Cargo minimalizovali na nejmenší možnou míru, především z důvodu finančních prostředků,“ vysvětluje vrchní přednost.

Vedoucí opravny tažených vozidel Jan Kačmár přednostu doplňuje, že mimo běžné opravy se dle potřeby provádějí do měsíce zhruba dvě až tři revizní opravy, které se mají na každém voze provádět v šestileté periodě. ČD Cargo však přešlo na revize dle kilometrického průběhu, nikoli podle času. „Fakticky to znamená, že pokud vozy, které by měly jít do revize, nemají naježděný dostatečný počet kilometrů, provádíme u nich takzvanou technickou kontrolu. Jde asi o pět vozů měsíčně, u kterých zpravidla vyměníme dvojkolí a provedeme zevrubnou kontrolu stavu vozu, což vyžaduje zhruba jeden den práce včetně opravy. Naopak při běžných opravách, kterých děláme



Součástí revizních oprav je i obnovení vnějšího nátěru vozu.

několik za den, většinou rovnáme, popřípadě vyměňujeme poškozené části podlahy nebo opravujeme deformované kovové části vozu.“ Nejvíce prý dávají zabrat podvozky vozů – vozové skříně zpravidla nejsou v tak tristním stavu. Každý podvozek se při revizi musí rozebrat až na holý rám a vyměnit většinu pouzder a příložek. Navíc musí být vyměněny ne-



V DKV Olomouc jsou specialisté také na brzdovou výstroj. FOTO AUTOR (2x)

bo zrenovovány všechny komponenty, které se podílejí na brzdění nebo vedení dvojkolí. Při revizních opravách dostávají vozy také nový lak.

Tým patnácti specialistů

Vzhledem k tomu, že se v olomouckém depu spravují a ošetřují především vozidla osobní dopravy, musí být pro opravy

nákladních vozů k dispozici vyčleněný personál. „Využili jsme útluhu oprav osobních vozů v provozních jednotkách Valašské Meziříčí a Bohumín a převedli některé zájemce z řad opravářů k nám do Olomouce. Dnes máme pro nákladní vozy k dispozici vyškolený patnáctičlenný tým, který je naprosto soběstačný a své práci dokonale rozumí,“ uvádí Kačmár.

Někteří zaměstnanci pamatují ještě opravy nákladních vozů ve velkém, před rokem 2007. Potom se v Olomouci staly hlavní činností opravy osobních vozů s důrazem na podvozky Čörlitz. Nákladní vozy, byť v malé míře, ale nikdy opravovat nepěstali. „Nyní se vracíme jen do původního stavu, kdy jsme byli smíšené depo pro nákladní, ale i osobní dopravu,“ doplňuje Kačmár. MARTIN HARÁK

Dostupné pouze v tištěné podobě

Než začnete číst dále, zkuste si schválně rychle spočítat, kolikery hodiny máte při sobě. Ale všechny! Tedy nejen ty na ruce nebo v mobilu, ale i ve foťáku, tabletu, empétořce či rádiu, řídicí jednotce auta, tak možná i ty na stole nebo na stěně. Čas je jednou když ne z nejdražších, tak jistě nejdůležitějších veličin, které je nutno měřit a zobrazovat. A zvláště na železnici, kde je aifou a omegou většiny činností, jízdní řád a přesný čas jsou doslova siamská dvojčata.



Někdy se zastavíte u historie mechanických a železných hodin a můžete si říci, že to je věc stará. Čas však je stále zajímavý. Pokud vás zaujme ve chvíli, kdy se vztáhne k historii, můžete se podívat na to, jak se měřil čas v minulosti. Jak vyvíjela mechanická hodiny a jak se měřil čas v minulosti. Pro zájemce o historii hodin, který chce vědět, jak se měřil čas v minulosti, může být zajímavé, že v minulosti se čas měřil pomocí slunce, vody, vzduchu, země a dalších materiálů. Na začátku 20. století se začaly používat mechanické hodiny, které byly přesnější a spolehlivější. V současnosti se používají elektronické hodiny, které jsou ještě přesnější a spolehlivější.

Zní docela fantasticky, že do té doby kurýři s přesnými hodinkami objížděli stanice, v nichž si zaměřovali rovnali místní časoměři.

Přichází středověorský čas
Na počátku 12. století přichází středověorský čas. V té době se začaly používat mechanické hodiny, které byly přesnější a spolehlivější. V současnosti se používají elektronické hodiny, které jsou ještě přesnější a spolehlivější.

Středověorský čas byl přesnější a spolehlivější než dřívější časoměři. V současnosti se používají elektronické hodiny, které jsou ještě přesnější a spolehlivější.

Číslice jen do dvanácti
V minulosti se používaly hodiny s číslicemi jen do dvanácti. V současnosti se používají hodiny s číslicemi do 24.



LETNÍ ČAS

Letní čas je čas, který se používá v létě. V současnosti se používá letní čas, který je přesnější a spolehlivější než zimní čas. V minulosti se používal zimní čas, který byl méně přesný a spolehlivější.

JAK SE VYVÍJELO MĚŘENÍ ČASU

- 1891: první praktický a budovatelský čas s c. k. železnicí
- 1921: na Čs. železnici zaveden formální čas s železnicí
- 1940: zavedení zjednoteného železničního času
- 1970: Až do konce 70. let železnice používala dva různé časy: železniční a obyčejný
- 1979: trvalé zavedení zjednoteného železničního času

Z Hostouně do Bezručic
Lokální železniční hodiny naplňovaly úlohu, kterou dnes plní mobilní hodiny. V minulosti se používaly lokální hodiny, které byly méně přesné a spolehlivější.

I pro ciferníky platí historický zákon
Historický zákon říká, že čím dříve, tím jednodušší. V minulosti se používaly jednoduché ciferníky, které byly méně přesné a spolehlivější.

Matiční a podružné hodiny
Kromě matičních hodin existují i podružné hodiny. V minulosti se používaly matiční hodiny, které byly méně přesné a spolehlivější.

Rádiové centrum ve Frankfurtu
Rádiové centrum ve Frankfurtu bylo prvním, který používal elektronické hodiny. V současnosti se používají elektronické hodiny, které jsou ještě přesnější a spolehlivější.



Elektročas a Pragotron byly první elektronické hodiny. V současnosti se používají elektronické hodiny, které jsou ještě přesnější a spolehlivější.



Designové zábrky vylepšily produkci. V minulosti se používaly jednoduché zábrky, které byly méně přesné a spolehlivější.

Designové zábrky vylepšily produkci. V minulosti se používaly jednoduché zábrky, které byly méně přesné a spolehlivější.

Designové zábrky vylepšily produkci. V minulosti se používaly jednoduché zábrky, které byly méně přesné a spolehlivější.

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

MIMOŘÁDNOSTI

Pacov – Obrataň

2. října
Nad ránem mezi stanicemi Pacov a Obrataň se na přejezdu v km 41,356 střetl osobní automobil Opel Astra s osobním vlakem 18400, kterým byla Regionova 814/914.026. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 360 tisíc korun.

Přerov

2. října
V dopoledních hodinách ve stanici Přerov při posunu vykolejila elektrická lokomotiva 363.058-9 a nákladní vůz řady Eas-u na výhybce číslo 208. Škoda byla předběžně vyčíslena na 2 miliony korun.

Ždírec nad Doubravou

5. října
Nad ránem mezi stanicemi Ždírec nad Doubravou a Hlinsko v Čechách najela Regionova 814/914.010 osobního vlaku 5300 na spadlý strom v km 37,400. Škoda byla předběžně vyčíslena na částku 210 tisíc korun.

Brandýs nad Labem

8. října
Dopoledne mezi stanicemi Brandýs nad Labem a Neratovice se na přejezdu v km 1,789 střetl kamion Mercedes s osobním vlakem 19406, kterým byl motorový vůz 809.140-7. Při střetnutí byli lehce zraněni tři cestující. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčíslena na 600 tisíc korun.

Bohdíkov

8. října
Dopoledne mezi stanicemi Bohdíkov a Ruda nad Moravou se na přejezdu v km 61,054 střetl osobní automobil Lancia Kappa s osobním vlakem 3674, kterým byla Regionova 814.231/232. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčíslena na částku 150 tisíc korun.

Březnice – Bělčice

9. října
V odpoledních hodinách mezi stanicemi Březnice a dopravou Bělčice se na přejezdu v km 7,009 střetl osobní automobil Fiat Palio s osobním vlakem 17912, kterým byl motorový vůz 810.570-2. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčíslena na 80 tisíc korun.

Mělník

10. října
Dopoledne v obvodu stanice Mělník se na přejezdu v km 0,618 střetl osobní automobil Škoda Felicia s osobním vlakem 16408, kterým byl motorový vůz 810.229-5. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 35 tisíc korun.

Rychnov nad Kněžnou

12. října
Dopoledne ve stanici Rychnov nad Kněžnou vykolejil při posunu nákladní vůz řady Es přes výkolejku Vkl1. Škoda byla předběžně vyčíslena na 60 tisíc korun. (Mírko)

Dominanta Děčína změní do konce listopadu tvář



PROMĚNA. Most pod děčínským zámekem dostane nejen novou mostovku, ale i průběžné šterkové lože.

FOTO AUTOR

Železniční most spojující levý a pravý břeh Labe v Děčíně podstupuje výraznou omlazovací kúru. Stavba od svého vybudování v roce 1868 prochází v pořadí již třetí změnou. Právě probíhající rekonstrukce, do které bude investováno téměř 80 milionů korun, již měla být dokončena. Čáru přes rozpočet stavbařům i dopravcům však udělaly červnové povodně.

Když se řekne Děčín, většině lidí se vybaví zámek, který byl v letech 1968–1991 okupován sovětskou armádou, nebo Pastýřská stěna s unikátním zoo v lesoparku s romantickým výletním belvederem. Pro železničáře má však Děčín ještě další dominantu: most, který od roku 1868 (vybudován Českou severní dráhou) spojuje Děčín hlavní nádraží a Děčín východ.

Na 358 metrech překlenuje Labe i ústí řeky Ploučnice. Pro všechny vlaky směřující nejen do Šluknovského výběžku a na Českolipsko či Liberecko, ale po pravém břehu Labe také ve směru Ústí nad Labem-Střekov, je využití tohoto jednokolejného mostu nejkratší cestou. Jeho technický stav však už dlouhá léta volal po rekonstrukci.

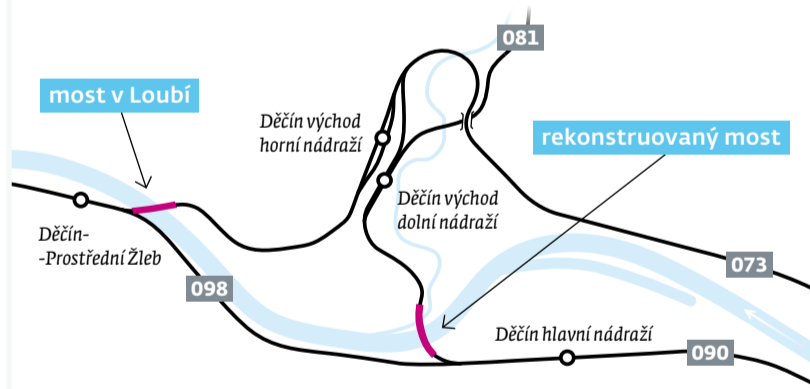
Téměř čtyřicetileté provizorium končí

Most se v minulosti měnil jen dvakrát. Poprvé v letech 1892–1895, kdy byla Schifkornova příhradová konstrukce z litiny a kujného železa nahrazena spolehlivější nýtovanou. Tu nahradilo v roce 1976 armádní mostní provizorium. Ač provizorní, přežilo až do nového tisíciletí. O rekonstrukci se sice hovořilo již v roce 2007, došlo však jen na modernizaci mostovky klenoucí se nad ústím Ploučnice a ostrohem. Zbývajících zhruba 80 milionů korun se nenašlo. Teprve loni se podaří-

MOSTY V DĚČÍNSKÉM UZLU

Dnes již jen nákladní dopravě slouží druhý (a trochu opomíjený) železniční most v Děčíně. Je jednokolejný a překonává Labe originálním způsobem, kdy je mostovka výrazně zešíkma vůči toku řeky. Spojuje Děčín východ (nákladní nádraží) a Děčín-Prostřední Žleb, kde se napojuje na 1. tranzitní koridor ve směru do Německa. Byl vy-

budován později než „hlavní“ železniční most v Děčíně v roce 1874, ovšem do dnešních dní se zachoval prakticky v původní podobě (prošel několika generálními opravami). Mohutné pískovcové pilíře svědčí o původním zámeru Rakouské severozápadní dráhy vybudovat kapacitní dvoukolejný most. K tomu však nikdy nedošlo.



lo zajistit investiční krytí díky významné pomoci evropských fondů – v maximální výši překročí dotace 61 milionů. Investor, kterým je Správa železniční

dopravní cesty, tak 28. listopadu 2012 oficiálně odstartoval stavbu s názvem Rekonstrukce mostu v km 2,089 tratě Děčín – Jedlová.

Harmonogram rozdělený na několik etap počítal s tím, že v průběhu letošního dubna až srpna bude vše připraveno na velkou, 49 dní trvající výluku, během níž se vymění celá mostovka. Jenže na počátku června, kdy byla na březích téměř vybudována staveniště a technologické zázemí pro zahájení náročného opěracího, zasáhly Čechy povodně.

S velkou vodou přišlo dvouměsíční zpoždění

Povodeň nejenže znemožnila pokračovat v práci, ale poničila část staveniště a na ostrohu mezi Ploučnicí a Labem strhla část ocelové konstrukce do řeky. Původní termín výměny mostovky tak musel být z 19. 8.–7. 10. přesunut na období 28. 9.–29. 11. Od konce září skutečně mezi hlavními a východními děčínskými nádražím přestaly jezdit vlaky. „Veškerá osobní doprava je nahrazena náhradní autobusovou, přičemž rychlíky z Ústí nad Labem do Liberce a zpět jsou v úseku z/do Děčína nahrazeny v celé trase. Důvodem je další výluka související s povodní, a to v úseku Křižany – Rynoltice. Pokud bychom rychlíky nahradili jen v úseku Děčín hl. n. – Děčín východ, museli by cestující do autobusů přestupovat dvakrát. Takto je to pohodlnější,“ vysvětluje důvody náhradní dopravy na tak dlouhém ramenu ředitel KČOD Ústí nad Labem Daniel Jareš. Nákladní doprava je vedena odklonem přes stanici Děčín-Prostřední Žleb a Labe překonává po mostě nedaleko přístavu v Loubí (viz box). Zde je však nutná úvrať, což s sebou samozřejmě přináší určité provozní komplikace.

Opět s horní mostovkou

Rekonstrukce děčínské železniční dominance je opravdu rozsáhlá. Nejdříve proběhla sanace pilířů a částí opěr, vrtání mikropilotů a betonáž nových úložných prahů opěr. Nejnáročnější je však odstranění staré mostovky a následné ulo-

Teprve loni se podařilo zajistit investiční krytí díky významné pomoci evropských fondů – v maximální výši překročí dotace 61 milionů.

žení nové ortotropní. K tomu dochází doslova po centimetrech v kombinaci podélných a příčných posunů jednotlivých mostních polí po podpěrných ocelových konstrukcích. Do finálního stavu zbývá vybudování nového průběžného šterkového lože, trakčního vedení a dokončovacích prací. Nová mostovka bude opět horní a její vzhled by měl korespondovat s navazující částí přes ústí Ploučnice, vybudovanou v roce 2006. Varianta s dolní mostovkou podle SŽDC nepřicházela v úvahu z důvodu povodňových plánů, kdy hladina stoleté vody sahá pouhých 110 centimetrů pod konstrukci mostu.

VÁCLAV RUBEŠ

RSM: Vodňany důstojně přivítaly 120. výročí nádraží

Vodňany jsou městem v okrese Strakonice v Jihočeském kraji. Nacházejí se 29 km severozápadně od Českých Budějovic na řece Blanicí. Sedmitisícové sídlo je známé svou rybářskou a rybníkářskou tradicí. Železniční stanice Vodňany leží na trati číslo 197 (Čičenice – Prachatic – Volary), a protože první vlak sem přijel v roce 1893, oslavila letos tato stanice 120 let od svého otevření.

Historie a současnost stanice

V sobotu 14. října 1893 se konalo slavnostní zahájení provozu nové železnice. První vlak odjížděl ze stanice Vodňany-Čičenice (původní název) v 7 hodin ráno. Jízdy se zúčastnili někteří významní představitelé tehdejší vlády a samosprávy, například ministr obchodu markýz Oliver Bacquehem či Jiří Kristián František kníže Lobkowitz, vrchní zemský maršálek Království českého. Ve stanici

Vodňany město uvítali vlak představitelé města v čele s purkmistrem Františkem Heritesem, spolky, školní mládež a občané. Vlak pokračoval v jízdě již v 7 hodin a 32 minut.

Oslava 120. výročí připadla na sobotu 7. září ve spojení s tradiční vodňanskou Mariánskou poutí. Vedle data došlo i ke změně směru příjezdu historického vlaku, který dorazil od Prachatic. Ve Vodňanech vlak vítali nejen představitelé města v dobových oblecích, ale i široká veřejnost. Nádraží a následně i historický vlak zažily obležení železničních nadšenců. Program se odehrával na ploše nákladového obvodu a jeho přilehlém okolí. Na rampě vyhrávaly kapely, u výpravní budovy pod rampou sedělo obecenstvo, poblíž stály stánky s produkty regionálních výrobců a v čekárně řada malých návštěvníků nadšeně obdivovala výstavu železničních vozidel i funkční repliky na kolejkách.



OPRAVENÉ NÁDRAŽÍ. V roce 2006 ve Vodňanech zmodernizovaly České dráhy výpravní budovu, která zde stojí od konce 19. století. FOTO AUTOR

Investice do budov i okolí

Celé akci předcházela důkladná příprava nejen ze strany města jako pořadatele, ale i ze strany správce majetku – Českých drah, konkrétně Regionální správy majetku Plzeň. Bylo nutné zajistit důsledné posečení travnatých ploch, provést údrž-

bu a úklid výpravní budovy a v neposlední řadě i úklid nákladového obvodu.

Jak už jsme uvedli, nádražní objekt v této stanici stojí od roku 1893. V roce 2006 byla výpravní budova opravena, rekonstruovala se střecha, fasáda, veřejná WC, sklepní prostory, inženýrské sítě

a došlo i k úpravě jejího bezprostředního okolí. Další pozitivum přinesla demolice dřevěného skladiště v roce 2009, které již nesloužilo potřebám železniční dopravy a svým vzhledem narušovalo ráz nádraží. Na základě žádosti města České dráhy odprodaly v roce 2011 část zbytného pozemku. Nový vlastník zde předpokládá vybudovat parkovací místa. RSM Plzeň také spolupracuje s městskou policií při řešení neoprávněného parkování osobních, ale především nákladních vozidel na drážních pozemcích.

Vedle zhodnocování majetku ve vlastnictví Českých drah v této stanici výrazně investovala i Správa železniční dopravní cesty. Tato státní organizace se především postarala o zavedení samovratů, úpravu kolejí, osazení nových nástupišť a modernizaci dvou železničních přejezdů poblíž nádraží. Ve Vodňanech to prostě žije i na nádraží.

JIŘÍ STUNA

Ruská vláda považuje expanzi železnice za klíčovou pro další hospodářský rozvoj. K hlavním investičním projektům patří modernizace Bajkalsko-amurské magistrály a Transsibiřské magistrály nebo vysokorychlostní trať do Kazaně. Některé souvisejí i s nadcházejícím mistrovstvím světa ve fotbale. Na dopravní investice každopádně poputují stovky miliard rublů.



FOTO MARTIN ČERNÝ

V Rusku tečou stovky miliard do dopravních projektů

Modernizace ruské železniční infrastruktury se stává skutečností. Plány v polovině letošního roku představil na hospodářském fóru v Petrohradu sám prezident Vladimír Putin. Hned poté ruská vláda zveřejnila detailní časový harmonogram modernizace Transsibiřské magistrály a Bajkalsko-amurské magistrály. Napojení infrastruktury na východ Asie dostalo v současnosti nejvyšší prioritu, protože železniční nákladní přeprava z asijských přístavů Tichého oceánu za posledních pět let vzrostla o 55 procent. V současnosti je na obou nejdůležitějších magistrálách ročně přepraveno 110 milionů tun zboží.

Prioritou je posílit spojení na Vladivostok

Zatížení železniční sítě v posledních letech dosahuje na vrchol svých možností a na Transsibiřské magistrále již existují „úzká“ místa, která brzdí další rozvoj nákladní přepravy. Podle současných propočtů lze mezi Moskvou a Vladivostokem přepravit maximálně 120 milionů tun. Transsibiřská magistrála je celá v provozu od roku 1916, její délka činí 9 288 km a je považována za nejdelší železniční trať na světě.

Na modernizaci tratí Transsibiřské magistrály a Bajkalsko-amurské magistrály a dalších dvou velkých projektů, které byly jmenovány Putinem, bylo vyčleněno v přepočtu asi 10,6 miliardy eur. Jak zdůraznil prezident Putin, jedná se o „startovní kapitál“, který nepokryje ani polovinu plánovaných nákladů. Zbytek



SAPSAN. Jedním z důvodů investic do infrastruktury je i snaha využít rychlosti moderních vozidel jako v případě ICE-3 od firmy Siemens. FOTO WIKIPEDIA

by měli dodat soukromí investoři. Další zmiňované velkoprojekty se plánují pro evropskou část Ruska. Jedná se především o automobilový okruh kolem hlavního města Moskvy, který se počítá za pátý okruh a je potřebný pro nálehavé odlehčení přeplněné městské infrastruktury.

Z Moskvy do Kazaně potrvá cesta čtyři hodiny

Druhý velkoprojekt představuje vysokorychlostní trať z Moskvy do Kazaně s milionem obyvatel, která se nachází 800 kilometrů od hlavního města. Kazaně se v poslední době prezentovala jako ruské středisko islámu, turistický mag-

net a rychle rostoucí středisko hospodářství a nových technologií. Výstavbu vysokorychlostní tratě se cestovní doba mezi Moskvou a Kazaně zkrátí z dnešních 11,5 hodiny na necelé čtyři hodiny.

Toto rozhodnutí bude mít za následek dočasně zmrazení plánované výstavby vysokorychlostní tratě mezi Moskvou a Petrohradem. Ruské železnice pro vysokorychlostní tratě již v předešlých letech objednaly a vyzkoušely vysokorychlostní jednotky ICE-3 Sapsan neboli Sokol od firmy Siemens. Zatím však tyto jednotky jezdí většinou po „normálních“ kolejích a jejich maximální rychlost není využívána.

Příprava na mistrovství světa ve fotbale v roce 2018

Podle vyjádření ministerstva dopravy je vysokorychlostní trať do Kazaně první částí trasy z Moskvy do Jekatěrinburku, který se nachází na Uralu a je jakýmsi imaginárním přechodem mezi Evropou a Asií. Trať je i součástí infrastrukturálních plánů, kterými se chce Rusko připravit pro přidělené mistrovství světa v kopané v roce 2018. Toto mistrovství se bude konat v jedenácti ruských městech, která jsou mezi sebou vzdálena tisíce kilometrů. Jak uvádí Mezinárodní fotbalová asociace FIFA, je nutno v Rusku do roku 2018 postavit 7 711 kilometrů silnic a 2 024 kilometrů železnic, což představuje náklady asi 35 miliard dolarů.

Stále více se v Rusku ozývají hlasy, že plánované mistrovství světa v kopané bude „druhým Sočím“. Jinými slovy to znamená, že investice do infrastruktury pro dotčená města se zvýší asi na čtyřnásobek oproti normálu. Jenže přirovnání s olympiádou přináší i nebezpečí korupce. Nedávno byly ze zneužití peněz obviněny i Ruské státní dráhy. Jejich šéf Vladimír Jakulin si totiž podle novinářů postavil novou luxusní vilu na pozemku o rozloze sedmi hektarů s umělými jezírky, což vyvolalo nepříjemné otázky. Jenže na investice kvůli fotbalovému mistrovství už tolik peněz nezbude. Státní pokladna se přece jen kvůli olympiádě vyčerpala. Dopravní infrastruktura se ovšem musí modernizovat i z mnohem prozaičtějšího důvodu – v předchozích desetiletích byla zanedbávána.

STANISLAV HÁJEK
Zpracováno podle Die Welt.

KRÁTCE

POLSKO

Nakoupí osmivozové Flirty pro dálkovinu

Společnost Stadler v konsorciu s polským Newagem uspěla u PKP Intercity s nabídkou dvaceti osmivozových elektrických jednotek Flirt3 v provedení pro dálkovou dopravu. Cena kontraktu včetně 15 let údržby činí 350 milionů švýcarských franků (asi 7,35 miliardy korun). Všechny jednotky mají být dodány do konce roku 2015. Vlaky nabídnou vysoký komfort včetně bistra, v 1. třídě sedačky s upořádáním 2+1 a šest toalet. Jednotky jsou určeny pro rychlost 160 km.

ARGENTINA

Finanční injekce pro Buenos Aires

Téměř 1,2 miliardy dolarů poskytne Inter-American Development Bank na modernizaci železniční sítě Roca v Buenos Aires. Konkrétně v úseku Plaza Constitución – La Plata se chystá elektrizace napájecím systémem 25 kV/50 Hz za 74 milionů dolarů, obnova mostů a dalších staveb za 102 milionů dolarů, 82 milionů dolarů bude stát obnova tratě a 120 milionů dolarů nové sdělovací a zabezpečovací zařízení. Trasu z Buenos Aires do La Plata dnes využívá 37 milionů cestujících ročně. Provozovatel očekává, že v prvním roce po elektrizaci tento počet stoupne na 55 milionů.

SLOVENSKO

Na přejezdech méně mrtvých, ale víc nehod

Slovenské železnice ŽSR zaznamenaly v prvním pololetí letošního roku 25 nehod na přejezdech, o dvě nehody více oproti stejnému období roku 2012. Zahynulo při nich šest osob, což je o dvě méně proti lednu až červnu předchozího roku. Počet zraněných se zvýšil o tři – na osm osob. Škody při nehodách dosáhly u ŽSR 28 054 eur, u drážních vozidel 65 600 eur. Při dalších 113 nehodách mimo přejezdy zahynulo celkem 50 osob, z toho šlo ve 24 případech o sebevraždy.

NĚMECKO

Bombardier dodá DB elektrické lokomotivy

Německé dráhy a společnost Bombardier uzavřely rámcový kontrakt na dodání až 450 elektrických lokomotiv v hodnotě 1,5 miliardy eur. Platnost smlouvy je do roku 2023. Zároveň nabyla účinnosti dohoda na výrobu prvních 130 strojů z rámcového kontraktu – 110 jich bude pro DB Schenker Rail a 20 pro DB Regio. Stroje vycházejí z rodiny Traxx, která je schválena v sedmácti zemích Evropy a v rámci které už bylo vyrobeno 1 600 lokomotiv, z toho jich 700 slouží pod značkou DB.

ŠVÝCARSKO

Bezpečnostní systémy versus vysoké náklady

Společnost SBB po železniční nehodě, kdy došlo ke srážce vlaků poblíž Granges-près-Marnand, zkoumá možnost urychlení implementace bezpečnostních systémů. Dosud projekty zaměřené na bezpečnost železniční dopravy čelily problémům s vysokými náklady. Výkonný ředitel Švýcarských spolkových drah chce urychlit implementaci systému ETCS, ale současně upozorňuje, že zavedení systému v celé zemi do roku 2025 představuje náklady dvě miliardy franků (42 miliard korun).

EVROPSKÁ UNIE

Invesys Rail a Siemens potvrdily spojení

Evropská komise dala zelenou převzetí firmy Invesys společností Siemens. Bylo realizováno ve druhém čtvrtletí 2013. Invesys Rail je jedna z vedoucích firem v oblasti zabezpečovací techniky a řízení kolejové dopravy. Má silné zastoupení ve Velké Británii, Španělsku, USA a Austrálii. Siemens a Invesys Rail již spolupracovaly při řešení některých významných projektů řídicí techniky. Jedním z nich je automatizace provozu ve 21 km dlouhém tunelu londýnského metra Crossrail, kde došlo k spojení sítě dálkové železniční dopravy a MHD. (Peš, oz, zh)

Tatranská Kométa zazářila znovu v provozu

Historická elektrická Kométa je opět připravena k nostalgickým jízdám ve Vysokých Tatrách. Po dvouleté pauze se vůz vydal 29. srpna na slavnostní jízdu z Popradu do Starého Smokovce a Tatranské Lomnice. Oprava električky byla velmi složitá, netežší z všeho ale prý bylo sehnat sponzory. Celkové přímé náklady se vyšplhaly na 60 tisíc eur (více než 1,5 milionu korun).

V zimě odhrnovala sněž

Poštovní a zavazadlový elektrický vůz Tatranských elektrických železnic (TEŽ) vyrobila v roce 1912 budapeštská firma Ganzs elektrickou výzbrojí od společnosti Siemens-Schuckert. Električka, která měla původní číselné označení 22, sloužila k přepravě kusových zásilek. Později byla přeznačena na M 200.402, následně ještě na M 26.001 a konečně od roku 1965 nesla označení EMU 26.001. Vozidlo bylo využíváno po rekonstrukci v padesátých



Historický vůz prošel rekonstrukcí v ŽOS Vrútky. FOTO ARCHIV VKŽ

letech minulého století jako pracovní vůz, ale především v zimě k prohrnování sněhových závějů z tratě se sněžným pluhem. Po odstávce z provozu byla v roce 1987 historická električka v lokomotivním depu v Popradu opravena a do vozidla byly dosazeny podélné lavice, aby mohlo vozit při historických jízdách cestující.

Nechybělo mnoho a tento vzácný technický exponát mohl skončit jako nepojízdný stroj v některém muzeu. Přesně 15. srpna 2010 se stala električka po zásahu bleskem nepojízdná, byla sice opravena, ale o rok později přišla další pohroma. Kvůli zkratu na elektrickém motoru byla v srpnu loňského roku odvezena na opravu do ŽOS Vrútky. Měsíc srpen se stal pro Kométu vůbec důležitým, a to ve špatném, ale i dobrém smyslu. Letos 9. srpna se električka vrátila na koleje!

Přežila díky ochotným firmám

Znovuzrození starého vozu do provozuschopného stavu se podařilo díky řadě firem, počínaje ŽOS Vrútky přes Siemens, Tatragónku Poprad a v nemalé míře i nadšencům z Veterán klubu železnic Poprad. Generální ředitel sekce železniční dopravy a drah slovenského

ministerstva dopravy Jiří Kubáček listu Železničné ozveny sdělil: „Když jsem v roce 1990 nastupoval do funkce vedoucího podnikového muzea ČSD v Bratislavě, Kométa jezdila. Posloužila pro filmování a po jeho skončení byla električka odstavena. Státní odbor technického dozoru byl ale přesvědčen, že toto vozidlo nesmí jezdit, protože ohrožuje bezpečnost. A tak se stalo, že jedna z mých prvních bitev v nové funkci byla o to, aby toto vozidlo mohlo jezdit. Električka přežila doslova svojí smrt.“

Díky ochotným lidem a firmám dnes může tento klenot na kolejích využívat opravené historické elektromotory Siemens. Od stejné firmy pochází i speciální pojistka, která chrání před zásahem blesku. Krásný tmavozelený stroj již zase vyjíždí na úzké koleje podtatranských elektrických železnic, včetně originálního letního vlečného vozu, s nímž tvoří skvostnou soupravu. MARTIN HARÁK



PAMÁTKA. Technicky unikátní horská dráha Most – Dubí – Moldava s přechodem do Saska dodnes budí obdiv.

V minulosti dávné i nedávné měly jedny z nejfatálnějších důsledků nehody, kdy ujely vozy nebo skupiny vozů po tratích s velkým spádem či došlo na vlaku k selhání brzd. Stačí vzpomenout například Krounu v roce 1995. Historické prameny prakticky na každé lokalitě s dlouhými spády registrují jedno či více ujetí vozů. Pokud se to obešlo bez následků, zpravidla zapomenutých. Zde je jedna z nehodových událostí s relativně dobrým koncem.



DUBÍ ČILI OBER-EICHWALD. V úvratové stanici se počátkem 20. století potkaly osobní vlak a těžký vlak s uhlím. FOTO SBÍRKA AUTORA (2x)

Za sychravého počasí dne 11. listopadu 1922 před polednem sjížděl pravidelný nákladní vlak č. 982 z Moldavy. V 11.47, na minutu včas(!), se vlak rozjel z Nového Města v Krušných horách. Tvořilo jej devět vozů, tři uhláky řady Ke byly se zátěží (dva obsazené brzdaři), tři uhláky prázdné, jeden prázdný zavřený vůz a uprostřed vlaku brzdařem obsazený služební vůz D 50-199. Hmotnost vlaku taženého strojem 77.01 (později 403.201 ČSD) výtopny Hrob, vedeného tamním strojevedoucím Josefem Paškem, byla 142 tun, požadované procento brzdění 39%, tj. 55 t, bylo hodnotou brzdící váhy 65 tun bezpečně splněno.

Brzdař zmizel za jízdy, táhlová tyč se zlomila

Vše probíhalo standardně až do okamžiku, kdy u posledního, návěstního vozu Ke 334-609 (hmotnost 29 tun, obsazen brzdařem Kastnerem) došlo k přelomení táhlové tyče k brzdě. Brzda přestala účinkovat, brzdící procento pouze 36 tun již nemohlo stačit a rychlost vlaku se navzdory přibrzdování ruční brzdou na tendru a sypání písku pod kola začala nebezpečně zvyšovat. Topič opakovaně dával píšťalou návěst Zadržte úplně! Zápis dále uvádí, že hrobský brzdař Václav Hruška vyšel ve 12.03 hodin v jemu příkázaném voze D na přední stupátko, aby

Dlouhý spád u Moldavy prověřil náročnou práci brzdařů

se přesvědčil, co se děje. Přitom v km 149,2, poblíž vzdálenostního návěstidla před Dubím, nešťastnou náhodou vypadl, aniž by to vlakové mužstvo zpozorovalo. Při pozdějších výsleších potvrdili strojní topič Josef Tymich (výt. Hrob), vlakvedce Seifert i brzdaři Franz Klusba a Kastner (který ukazoval, že se něco přihodilo na brzdě), že si pádu Hrušky vůbec nevšimli.

Hrušku odvezli do Hrobu

Vlak 682 dojel na trvalém spádu 37,2 promile do úvratového Dubí a tady se mu našťásti podařilo zastavit. Pochopitelně s náskokem, již ve 12.05 hodin. Místo plánovaných 28 minut ujel 7 kilometrů za pouhých 18 minut a dosáhl rychlosti až 45 km/h. „Od brzdění stroje sršely plameny,“ uvedl do protokolu jeden z vlakového personálu. Vůz Ke, kde byla zjiště-

Lokomotiva 77.01

Klostergrab (Hrob, v. č. 535 z roku 1884) je první z celkem osmi typu BU IV výrobných lokomotivkou ve Floridsdorfu speciálně pro Moldavskou horskou dráhu (nejprve pětice z roku 1884, potom další trojice z roku 1886). Pod hlavičkou společnosti Pražsko-úchcovské dráhy (PDE) nesla číslo 26. Čtyřsériální lokomotivy s maximální rychlostí 35 km/h a méně obvyklým dvouosým tendrem byly přiděleny výtopně Hrob. Některé z nich dosluhovaly ještě po 2. světové válce, často na posunu ve východních Čechách. Lokomotivu u ČSD označenou 403.201 počátek okupace zastihl ve výtopně v Suchdole nad Odrou. Převzaly ji zde DR, které ji přeznačily na 55.7121 a v červnu 1944 odprodaly zpět protektorátním železnicím. Vyřazena byla v roce 1950.

na závada, byl odstaven. Mezitím syn strážníka tratě č. 129 Klausmitzera nalezl zraněného brzdaře (utrpel zlomeninu pravé nohy a patrně vnitřní zranění) a na zádech jej odnesl do dubské stanice. Vlak 982, který zanedlouho pokračoval v jízdě směrem do Mostu, jej mohl odvézt k dalšímu ošetření železničním lékařem dr. Kudláčkem do stanice Hrob. Odtud zraněného dopravili osobním vlakem 818 do okresní nemocnice v Mostě, kde byl dodatečně vyslechnut. Při tom vysvětlil, že k jeho pádu na levou stranu tratě došlo po jednom z cuknutí vlaku ztrátou rovnováhy.

Nehodu vyšetřil dubský přednosta vrchní revident Adolf Bizek a předal výsledky šetření Okresnímu soudu a Okresní politické správě v Teplicích-Šanově a ředitelství drah v Praze. I tato nehoda potvrdila oprávněnost „šturcu“ v Dubí

Vlak 682 dojel na trvalém spádu 37,2 promile do úvratového Dubí. Místo plánovaných 28 minut ujel 7 km za pouhých 18 minut.

i odvrtné koleje před stanicí Hrob. Dochované dokumenty o této události s dobrým koncem jsou mimo jiné cenným dokladem o podobě nákladních vlaků na jedné z našich nejnámějších horských drah. **MARTIN NAVRÁTIL**

INZERCE



ČD travel, s.r.o., Perlová 3, tel. 972 243 051-55. e-mail: obch@cdtravel.cz, lazne@cdtravel.cz, web: www.cdtravel.cz, provozní doba: pondělí-pátek 9.00-17.00 h
Pobočka: Praha hl. nádraží 972 241 861, provozní doba: 1. 5.-30. 9.: pondělí-pátek 9.00-18.00 h, sobota 9.00-14.00 h, 1. 10.-30. 4.: pondělí-pátek 9.00-17.00 h



Česká republika

Luhačovice-Pozlovice – hotel Vega***

Babí léto, termín 21. 10.–22. 12. 2013

Cena: 3 980 Kč/2 osoby/pobyt, nástupní dny Ne, Po, Út, St, 4 190 Kč/2 osoby/víkendový pobyt

Cena zahrnuje: 2 noci s polopenzí, 2x relaxační masáž, 1x vinnou perličkovou koupel pro ženy, 1x pivní hydromasáž pro muže, 2x inhalaci Vincentky na osobu, 1x saunu, 1x infrasaunu, 2x whirlpool, 2x župan, 2x pantofle, dárek na pokoj, 20% slevu na další procedury.



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.



Česká republika

Karlova Studánka – LD Libuše, Slezký dům

Podzimní relaxace, termín: 20. 10.–15. 12. 2013

Cena 6 500 Kč/osoba/pobyt

Cena zahrnuje: 6 nocí s plnou penzí, konzultaci s lékařem, 12 procedur dle lékařského předpisu, 4x vstup do bazénového komplexu na 80 min.



Slovensko

Podhajská – penziony Quatro II a III

Prodoužený Quatro víkend 21. 10.–30. 12. 2013

Cena 1 950 Kč/osoba/pobyt

Cena zahrnuje: 3x ubytování v penzionech Quatro II/III, 3x snídaní formou švédských stolů, 2x hodinový vstup do termálních bazénů nového WELLNESS ENERGY (v příjezdový a odjezdový den), 2x celodenní vstup do termálních bazénů ENERGY I, parkování. Dítě 3–12 let na přistýlce 1 450 Kč.



Slovensko

Lázně Sliač – LD Palace***

Lázeňský benefit – zkrácený/klasik 15. 10.–15. 12. 2013

Lázeňský benefit – zkrácený léčebně rehabilitační pobyt – klasik: akční cena 2 999 Kč/os. 3 noci, 3x plná penze, balneo-rehabilitační program, 7 léčebných procedur. Bonus: volný vstup do rehabilitačního bazénu, voda 31 st.

Lázeňský benefit – léčebně rehabilitační pobyt – klasik: akční cena 6 538 Kč/os., neděle–neděle: 7 nocí, 7x plná penze, balneo-rehabilitační program, 14 léčebných procedur. Bonus: volný vstup do rehabilitačního bazénu, voda 31 st., volný vstup do fitness.



Slovensko

Bojnice – hotel Damona Regia

Lázně na zkoušku a pobyt pro seniory 62+, snížení ceny z 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.

Díky ČÉDÉsu jdou ze školy rovnou do provozu

Opustit sladká studentská léta a vykročit do pracovního života obvykle nebývá jednoduché. Příběhy dvou stipendistů z programu ČÉDÉS se však opojení z pomaturitních večírků a posledních prázdnin vymykají. Oba skočili do provozu po hlavě – s radostí a nadšením. Možná i proto, že Marek Kováč i Adam Vyčichlo měli možnost si železnici „osahat“ již dříve.

nkoust na maturitním vysvědčení dvacetiletého Adama Vyčichla ještě nezachl a už se hlásil o práci u Českých drah v Depu kolejových vozidel Praha. Mladý student letos úspěšně dokončil pražskou dopravní průmyslovku v Masné ulici. Vzhledem k tomu, že se zapojil do Stipendijního programu ČÉDÉS, měl zaměstnání garantované.

Miluje vůni nafty a Nikolku

Když jsme se potkali na pražském hlavním nádraží, jeho pohled směřoval za nezaměnitelným zvukem motorového vozu řady 854. „Katry jsou moje nejoblíbenější stroje, zejména 854.027 se jménem Nikolka, proto jsem také usiloval o místo v provozní jednotce v pražských Vršovcích. Po absolvování kurzu a nezbytném zácviku bych chtěl jezdit právě na této řadě,“ vysvětluje Adam Vyčichlo, který se do těchto strojů zamiloval už jako dítě díky víkendovým pobytům v Luštěnicích. Právě tam kolem jejich chalupy totiž Katry projížděly na trati z Nymburka do Mladé Boleslavi.

gramu ČÉDÉS podporovaly čtyři roky jeho studia. „Střední školu jsem začal studovat počínaje školním rokem 2009/2010, kdy ČÉDÉS odstartoval. Jeho výhod jsem tak mohl využívat celé čtyři roky, což bylo super. Jen mi trošku chyběla možnost brigád u Českých drah při studiu,“ shrnuje své zkušenosti se stipendijním programem.

mi nevyčerpateľnou studnicí starší strojevodoucí, kteří jsou členy okolních spolků. Pronikám i do tajů parní trakce a bylo by mi ctí se postavit i za jejich regulátor,“ vysvětluje s tím, že to je zatím vzdálený cíl. Nejprve ho čeká 43 týdnů trvající výcvik, z velké části teoretický kurz ve školícím středisku Dopravního vzdělávacího institutu v České Třebové.

maturitou jsem však byl rozhodnutý pokračovat v rodinné tradici a chtěl jsem dál studovat na železničním učilišti v Košicích, ale objevil jsem na webu článek pojednávající o programu ČÉDÉS. Nabídka mě zaujala – přesně tak jsem si představoval podporu zaměstnavatele pro své budoucí pracovníky a litoval jsem, že něco podobného neexistuje na Slovensku.



MAREK KOVÁČ

Absolvent dvou středních škol (nejprve obor Zahradní architektura) dokončil svá studia na Střední škole technické a dopravní v Ostravě-Vítkovicích v červnu 2013. Na dohodu o pracovní činnosti vykonává profesi průvodčího v RCVD Ostrava od jara 2011, po druhé maturitě přijal hlavní pracovní poměr jako vlakvedoucí v RCVD Brno. Nyní se připravuje na kurz pro strojvedoucí. K jeho oblíbeným vozidlům patří starší motorové řady 750, 754, 735, 830, věnuje se turistice a sbírá turistické známky. K dalším zájmům patří modelářství – zvažuje své prostorové možnosti pro vybudování kolejiště v měřítku H0. Bydlí v Turzovce na Slovensku.

Zkusil jsem se ale přihlásit do programu na jedné z českých partnerských škol a byl jsem přijat,“ říká Marek, který se do ČÉDÉSu také zapojil již v roce 2009.

Vzhledem k tomu, že již jednu maturitní zkoušku složil, mohl od roku podzim roku 2011 u Českých drah částečně pracovat i při studiu na Střední škole technické a dopravní v Ostravě-Vítkovicích. Po nezbytném zácviku začal jako průvodčí u RCVD Ostrava. „Jezdil jsem nejen o prázdninách a o víkendech, ale občas jsem vzal i odpolední směnu po škole. Přestože mým studijním oborem byla Elektrotechnika zaměřená na profesi strojvedoucího, zkušenosti z reálného provozu mi dost pomohly při výuce dopravy ve třetím ročníku,“ říká Marek. Po složení maturity letos v květnu se podobně jako Adam co nejdříve viděl na stanovišti lokomotivy – ideálně Břežlovce. Stejně jako Adam projde kurzem v České Třebové. Oba bývalé studenty nyní čeká konfrontace ideálů s provozní praxí. Přejme jim, aby se nedali jen tak odradit. **VÁCLAV RUBEŠ**

ADAM VYČICHLO

Absolvent Střední průmyslové školy dopravní v Praze Masné ulici, oboru Elektrotechnika, a stipendista ČÉDÉSu v letech 2009–2013 nastoupil do Depa kolejových vozidel Praha, Provozní jednotky Vršovice, v září 2013. Od začátku prázdnin působil také jako průvodčí na dohodu o pracovní činnosti. Po dokončení kurzu a výcviku na jaře příštího roku dosáhne statusu strojvedoucího. K jeho nejoblíbenějším vozidlům patří motorové vozy řady 854 a Bartotky řad 749/751. Ty se také staly středem zájmu jeho modelářského hobby – sbírá jejich modely v měřítku H0. Kromě toho se zajímá o železniční vozidla provozovaná za druhé světové války. Bydlí v Praze.



FOTO AUTOR (6x)

Naopak „elektriky“ budoucího strojvedoucího příliš neberou. „Kdybych si musel vybrat z elektrické trakce, byla by to Laminátka nebo Plecháč, ale upřímně řečeno, když po šichtě nesmrduj nafou, není to ono,“ směje se Adam, kterému České dráhy prostřednictvím pro-

Přesto dostal možnost podívat se na drážní profese nejen ze školní lavice. „Angažuji se ve Spolku přátel parních a motorových lokomotiv v Lužné u Rakovníka a v rámci nostalgických akcí působím jako průvodčí zvláštních vlaků. Kromě takto nabytých zkušeností jsou

Průvodčím se stal již na střední

O čtyři roky starší Adamův kolega Marek Kováč je původem ze Slovenska. Přestože má předpoklady ke strojívedoucímu řemeslu genetické (otec i bratr jsou strojvedoucími), vystudoval nejprve zahradnickou architekturu. „Před

POŠTA

Nadstandardní ochota v Kunovicích

Chtěla bych se podělit o milý zážitek, kterého se mi dostalo 24. září. Cestovala jsem právě z Brna do Uherského Brodu. V Kunovicích jsem přesedala do jiného vlaku a byla jsem překvapená a dojatá, s jakou ochotou a úsměvem mi pomohl se zavazadlem průvodčí se služebním číslem 10 0450. Moc bych si přála, aby bylo víc takových mladých lidí, kteří s ochotou pomáhají nám starším a starým. Mám totiž stále víc zkušeností s negativním postojem k nám důchodcům. Není to poprvé, co jsem se s ochotou tohoto milého a příjemného člověka setkala. Je úslušný k maminkám s kočárkem, babičkám s holí, lidem s těžkým zavazadlem. Byla bych moc ráda, kdyby byl za tyto služby veřejně pochválen. Zaslouží si to od nás všech, kterým již pomohl, i od těch, kteří se s jeho krásným přístupem k nám cestujícím teprve setkají.

JINDŘIŠKA KROČILOVÁ

Ochotným zaměstnancem ČD byl Roman Seménka ze Střediska vlakových čet Veselí nad Moravou, RCVD Brno.

V Jeseníku mě mile překvapila peronizace

Píše vám invalidní babička z Jeseníka. Letos na jaře jsem si stěžovala, že mi na nádraží v Jeseníku chybí peronizace, takže se nám těžko nastupuje do vlaku. Dozvěděla jsem se, že snad příští rok. Mrzelo mne to a o to větší bylo moje překvapení, když jsem 3. září chtěla cestovat ranním rychlíkem a viděla jsem, že u první koleje je sypané vyvýšené nástupiště. Problém, jak se dostat do vlaku, vlastně odpadl. Zřejmě to udělali z traťového okrsku v Jeseníku, za což jsem jim moc vděčná. Hned se nám invalidům cestuje lépe. Věřím, že to nebyla tak velká investice.

Ještě jsem se v Železničáři dozvěděla, že v příštím jízdním řádu se bude rychlík Jeseník – Brno jmenovat Alois Nebel. No, bude to jistě zajímavé, ale spíše doufám, že staré vozy budou vyměněny a hlavně se v nich bude v zimě topit!

HANA KOLKUSOVÁ

Při plánování přípojů nespolehejte na zázrak

Rozhodl jsem se navštívit rozhlednu ve Spešově na Blanensku. Samozřejmě vlakem, jak jinak. Problém byl v tom, že přípoje z Plzně do Brna v Praze prakticky neexistují. Posuďte sami – například rychlík z Plzně přijíždí v 7.44, zatímco rychlík do Brna odjíždí v 7.47. Opačným směrem je to ještě horší (příjezd i odjezd mají rychlíky ve stejnou minutu). Přesto jsem chtěl zkoušet štěstí, avšak pro případ nezdaru jsem měl v záloze trasy k náhradním cílům v Olomouci nebo Mladé Boleslavi (rozhlédnutí opravdu přibývalo). Když jsme ze Smíchova odjížděli s minutovým zpožděním, požádal jsem vlakvedoucího, aby mi připravil kolo. V 7.45 jsem s ním na pražském hlavním nádraží uhaněl do podchodu. První nástupiště nic, ale na druhém kmitaly číslice 7.47 rychlíku 867 Slavkov. Vřítel jsem se na peron plnou silou právě v okamžiku pravidelného odjezdu, ale kolo se mi podařilo do služebního vozu naložit. To, že jsme nabrali 30 minut zpoždění, mě netrápilo, protože na zdolání 10 kilometrů dlouhé cesty k rozhledně jsem měl dvě hodiny.

Při zpáteční cestě to ale bylo větší drama. Počítal jsem s tím, že rychlík přijede s náskokem. Jinak bych musel v Praze čekat hodinu na přípoj. Z Blanska jsme odjížděli s minutou zpoždění, ve Svitavách jsme kvůli čekání na přípoj nabrali dalších deset. Začínal jsem být klidný – to už se nemůže povést. Jenže mezi Českou Třebovou a Pardubicemi se karta obrátila. Ve městě perníku měl náš vlak zpoždění pět minut, v Kolíně jen tři. A do Libně jsme přijeli s minutovým náskokem! Opět jsem začal za vlakvedoucími, aby mi dopředu připravili kolo. A když jsme ani při výjezdu z tunelu Nového spojení nezastavili, věřil jsem v úspěch. Zastavili jsme skutečně s minutovým náskokem a já dosprintoval na vedlejší koleje. A pak ze se zázraky dějí jen v pohádkách. Nicméně se domnívám, že tak velká města by si zasloužila trochu lepší spojení. Na zázraky se totiž věčně spoléhat nedá. **JIRÍ ŠTEKL**

Dopisy jsou redakčně upraveny a kráceny.

KŘÍŽOVKA

R. Gómez de la Serna (1888–1963) – španělský spisovatel: PŘELÉZÁ-LI HLEMÝŽD ZEĎ, TEDY V NADĚJI, ... (dokončení v tajence).

POMŮČKA: ATYS, TIL	RUKA	OBLINNA	NEVĚŠTÍ Z KANÁRSKÝCH OSTROVŮ	LEDŮVCOVÁ USAZENINA (GEO.)	NĚMECKÝ NÁZEV ODŘY	SPINIT	POHÁDKOVÁ POSTAVA	VADA	OSAHÁNÍ	OBUVNICKÁ STOLÍČKA	NAPŮSTĚNO BARVOU	KRY	REZIGNOVANÝ SOUHLAS	KULOVNICE S KRÁTKOU HLAVNÍ	UČINIT BOHATŠÍM	SACHOVÁ REMIZA	ÚKON
ZNOJ			DOMÁCKÝ TOMÁŠ NALOŽEN DO SOLI			SMYČKA			TAŽNÁ ZVÍRATA				SEDESÁT KUSŮ				
ŠPANĚLSKÁ HLAVNÍ TRÍDA						NA TOM MÍSTĚ			TVRDÉ ČERNÉ DŘEVO				STAROVĚKÁ POČETNÍ POMŮČKA				
ZÁČÁTEK TAJENKY						NE			VÝZVA KE SKOKU				PRAŽSKÝ ZELEZÁŘ ČÁST KART. LISTKU				
DVAKRÁT SNÍŽENÝ TON			ČESKÝ PROZAIK POTOMCI (SLOV)						AROMATICKÉ BYLINY PRIMITIVNÍ PAPIROVINA				SLOSOVÁNÍ POROST RAŠELNÍŠTÍ			POLEVKOVÉ KNEDLÍČKY	HOSTINA (KNIŽNĚ)
	OLINA	POKOLENÍ POVEL KE STŘELBĚ			PRACOVAT NA STAVU KÓD KANADY				KUROVITÝ PIAK ČISTIT VODOU			HRA O VŠECHNO HRUBY DOM. PRODUKT					
ALKOHOLIK						NA JINÉ MÍSTĚ			KONEC TAJENKY								
PODSTAVEC DELA						KRÁSNÝ (KNIŽNĚ)			NĚMECKÝ KONEC				VÝKLEK VEZDI				
PATŘÍCÍ ALÉNE						ZPŮSOB BARVENÍ TKANIN			POTÁČ (TEXTIL)				MYTOLOGICKÝ KRASAVEC				

Dostupné pouze v tištěné podobě

12

ZA POZNÁNÍM



NAHRAĐILA KOŘUKU. Cable Car, jak tramvaj v San Francisku nazývají, se poprvé rojeval před 140 lety. Dosaď dohdy zde pravo zajišťoval koně, kteří se v špičce hořáků do blízkých ulic.

FOTO: PROPHETA

San Francisco se turistům chlubí tramvají na ocelovém laně



Bylo to v roce 1873, kdy se mohlo San Francisco začít pyšnit první lanovou tramvají. V angličtině se jí říká Cable Car nebo Cable Tram. Kalifornské město na západním pobřeží USA se rozhodlo pro tento netradiční dopravní prostředek – kombinaci tramvaje a lanovky – především kvůli náročnému členitému terénu. Navzdory masovému rozvoji individuální automobilové dopravy se zde můžete po kolejích svázat i dnes, přestože už ne v takovém rozsahu jako v minulosti.

Na začátku října uběhlo přesně 140 let od okamžiku, kdy v San Francisku uvedli do provozu první lanovou tramvaj. Důmyslný dopravní prostředek nahradil těžký poštovní koněkou vozovou dopravu, která nemohla za svažitého počasí spolehlivě přemáknout kopcovitý terén. Na mnohé trase tramvaje, která se dostala do velkého množství filmů a stala se velkou turistickou atrakcí, se podíleli Andrew Smith Hallidie a William H. Mason.

Tramvaje se staly ve městě tak populární, že se staly největším značným terémem. V době největšího rozmachu zde bylo na 170 kilometrů kolejí, po kterých jezdilo 600 vozů. V provozu nebyly jen 900 vozů, jak se má v současnosti, ale i souky vůči. Taktičtina vozů se říká „dummys“. Pokrok ve veřejné dopravě a v dopravě individuální se po letech velmi poděpsal i na charakteristickém dopravním prostředku v tomto městě na pobřeží Tichého oceánu. Bohužel od ro-



Obrovské kladky zajišťují pevné spojení vozu a polytetrafluorethylenu ocelového lana.



Bláznivá tramvaje má výhled přes podlaží na pobřežní dálnici. FOTO: WIKIPEDIA.COM

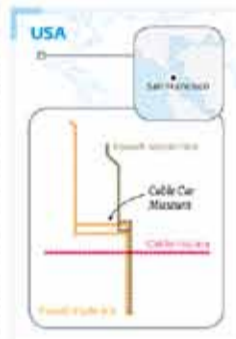


Šedesátá léta. Na kovárně v centru města nastupují cestující na tramvaje už v osamitosti, kdy přiváží k hlučným terénu oděrní vůči.

FOTO: WIKIPEDIA.COM

vozu je dána maximální rychlost lana (1,5 km/h). Ocelové lano je vedeno ve žlábku upravené mezi kolejemi a je poháněno z centrálního motoru v hlavní stanici. Do konce jedné vlny netlačí, došlo se spíše k jeho volnému pádem, za neustálého brzdění pomocí obrovské špičky ozvu. gipso a na poličného křaválu.

Celý systém byl vymyšlen takovým způsobem, aby řidič (či gripman) měl v podlahu vozu přidržet kolektor a mohl tak kontrolovat jak neobíjí sítě zaháknutí za věšák lana. Š hákem obložil dubovým dřevem se vytlačoval lano k dubovému klínu. Klínový vlak byl vždy protažený, protože by byl zvedlý, aby vykonával činnosti spolek. A proto se stalo normou jejich každodenní nové zřazování. Stačí totiž jen osem hodin, aby se „okoupaly“. V místě přechodu kolejových odboček a výhybk se musí držet ústřední, neboť vozy tu profilují strážka. Troska plácí omlně zastřevk, kde zase musí vory nastavit.



Centrální motor v hlavní stanici uměří říje vozu zohřát stupně 21 procent.

Doprava i stavebnictví musí počítat se zemětřesením

Letos je to tedy 140 let, co funguje v tomto kalifornském velkoměstě, kde žije asi 800 tisíc obyvatel, netradiční kolegovy dopravní prostředek. Ten přečkal i třetí světovou válku, která toto město postihla, při níž bylo pobito mnoho domů a celých čtvrtí. San Francisco se totiž rozkládá přímo na samanduském zlomu, který má vliv na zemětřesení. In naproti příla v letech 1906 a 1909. V současné době se ve městě stavějí budovy a prvky zvyšující jejich odolnost vůči otřesům země. Přesně tedy tomuto zajišťovému odětu v hoptech, které bývá často poměrně domšly, zejména otřesů, pobčených bodů a mnoho dalších kilometrů bez neobd na Cable Car.

JAN DUORAK

Předplaťte si čtrnáctideník
Železničář
 na telefonu 972 233 090