# Železničář

ČÍSLO 25 | ROČNÍK XIX ČTRNÁCTIDENÍK SKUPINY ČESKÉ DRÁHY 20. PROSINCE 2012 | CENA 12 KČ


# Dnešní studenti jsou pro nás budoucí zaměstnanci

FOTO WUNDERMAN, VÁCLAV RUBEŠ

Na jaře 2013 proběhne výběrové řízení do dalšího běhu Stipendijního programu ČéDés. Žáci z posledního ročníku základních škol a studenti z partnerských středních škol již nyní mohou podávat přihlášky. Z velké části z nich se za pár let stanou zaměstnanci Českých drah, především strojvedoucí. Program ČéDés tímto způsobem umožňuje přilákat do firmy mladé a chytré lidi.

Kvalifikovaný a zkušený strojvedoucí je pro každého železničního dopravce opravdový poklad. České dráhy mají v tomto směru velkou výhodu – pracuje u nich asi 3 900 profesionálních strojvedoucích. Na druhou stranu průměrný věk u technických profesí u ČD je poměrně vysoký, a proto je třeba hledat cesty, jak nahradit pracovníky odcházející do zaslouženého důchodu mladými lidmi. Pro tento účel funguje již několik let Stipendijní program ČéDés, kterým České dráhy navíc podporují studium na dopravních školách a odborný rozvoj dovedností žáků, kteří mají zájem uplatnit se v oblasti železniční dopravy.

### Přihlášky do programu přijímáme do konce února

Stipendijní program ČéDés byl zahájen 1. září 2009 a na jaře roku 2013 se uskuteční již 5. běh výběrového řízení. Do tohoto programu se mohou přihlásit žáci 9. ročníku základní školy, kteří mají zájem uplatnit se u společnosti České dráhy na technické a provozní pracovní pozici, zejména na pozici strojvedoucí. Nicméně o stipendijní program se mohou ucházet také žáci, kteří již na partnerské střední škole studují vybraný maturitní obor. Termín podání přihlášky do stipendijního programu je 28. února 2013. Do prvního ročníku příští září nastoupí 20 studentů, tedy stejně jako letos.

Uchazeč, který bude úspěšný při ústním pohovoru, bude odeslán na zdravotní prohlídku k drážnímu lékaři. Vybraným uchazečům pak bude nabídnut stipendijní program. Žák, který podepíše smlouvu, získá během studia finanční výhody a benefity a zároveň se zaváže nastoupit do pracovního poměru k ČD na dobu minimálně 5 let. Do stipendijního programu budou vybíráni výlučně žáci s vysokou motivací pracovat u společnosti České dráhy. Důležitým výběrovým kritériem je také dosavadní studijní prospěch. Každoroční velký zájem o stipendijní program jednoznačně poukazuje na to, že České dráhy jsou vnímány jako stabilní a perspektivní zaměstnavatel. Vždyť na jedno místo v programu připadá 5 až 6 uchazečů!

Finanční výhody účasti v programu nejsou zanedbatelné a jistě tvoří důležitou část motivace žáků a studentů. České dráhy jim totiž nabízejí pravidelný měsíční příspěvek na studium, příspěvek na ubytování v domově mládeže a příspěvek na studijní pomůcky. Mezi další benefity patří jízdní výhody ve spojích ČD, odborná praxe a jistota pracovního uplatnění. Milým bonusem je i přístup k Železničáři zdarma.

### SEZNAM PARTNERSKÝCH ŠKOL ČD

- SPŠ Edvarda Beneše a OA, Břeclav
- VOŠ a SŠ technická, Česká Třebová
- SŠ, České Velenice
- VOŠ a SPŠ strojní, stav. a dopr., Děčín
- SOŠ, Nové Město na Moravě
- SŠ železniční a stavební, Šumperk
- SŠ technická a obchodní, Olomouc
- SŠ techn. a dopr., Ostrava-Vítkovice
- VOŠ a SPŠ dopravní, Praha 1
- SŠ elektrotechniky a stroj., Praha 10
- SPŠ dopravní, Plzeň
- SOŠ logistická a SOU, Dalovice

### Nastupují strojvedoucí ze škol

V září 2011 nastoupilo do pracovního poměru u ČD 9 absolventů stipendijního programu. Všichni absolventi byli zařazeni na pozici strojvedoucí v přípravě, úspěšně absolvovali odborný kurz, složili všechny požadované odborné zkoušky a v současné době pracují na pozici strojvedoucí. V letošním roce nastoupilo na pozici strojvedoucí v přípravě osm absolventů stipendijního programu, v současné době se připravují na plnohodnotný výkon na pracovní pozici strojvedoucí.

Více informací o programu ČéDés, podmínkách výběrového řízení a přihlášku ke stažení najdete na webových stránkách www.cd.cz v sekci O nás a Kariéra. V případě dotazů pište na e-mailovou adresu stipendium@gr.cd.cz nebo volejte na telefonní číslo 972 232 763. Všem zájemcům přejeme hodně úspěchů. Těšíme se na vás. **PETR HORÁLEK**

S přispěním Věry Nadějové

SLOUPEK

## Můžeme být hrdí na výsledky naší práce

České dráhy mají za sebou další náročný, ale úspěšný rok. I když si na konečná čísla musíme ještě chvíli počkat, už teď víme, že se nám do vlaků vracejí cestující a jejich spokojenost roste. To je nejdůležitější ukazatel úspěchu. Jestliže jsme loni přepravili 166 milionů zákazníků, letos to bude o další tři miliony více. Nepochybně je to zásluha kvalitnějších služeb poskytovaných naším personálem a také výsledek masivní modernizace vozidel.

**Petr Žaluda**
generální ředitel a předseda představenstva Českých drah

V tomto směru jsme letos měli skutečné žně. Na tratích začaly jezdit nové motorové jednotky RegioShark, elektrické jednotky RegioPanter, přibylo CityElefantů, Regionov i motorových vozů Regio-Shuttle RS1. Tím však obnova vozidlového parku nekončí, další vlaky budeme od výrobců přebírat v následujících měsících. V období 2010–14 investujeme do nákupu a modernizace více než 27 miliard korun. Velkým příslibem pro naše cestující i pro nás je schválení nákupu sedmi jednotek Viaggio Comfort, které nasadíme na dálkové spoje Praha – Brno – Vídeň – Graz.

Přes nástup dalšího konkurenčního dopravce na linku Praha – Ostrava jsme i tady pro letošní rok obstáli se ctí. Pendolina dokázala konkurenty porazit rychlostí, kvalitou gastronomického servisu i doplňkových služeb, jakým je například nejspolehlivější připojení k internetu. Plníme tedy vše, co se od národního dopravce očekává. Na rozdíl od konkurentů vypravíme 6 800 spojů každý den, postupně zlepšujeme komfort cestujících v celé republice a děláme to za ceny, které jsou přijatelné pro zákazníky i objednatele.

# Rozvážíme Betlémské světlo jako součást oslav Vánoc

Tradičně o třetím adventním víkendu přivezli junáci a skauti vlakem z Vídně Betlémské světlo. „Světlonoši“ letos dorazili do Brna v sobotu 15. prosince v 18.37 h vlakem EC 74 Franz Schubert. V sobotu 22. prosince pak plamínek pokoje a míru budou rozvážet vlaky Českých drah po celé republice.

Betlémské světlo se stalo neodmyslitelnou součástí Vánoc nejen na náměstích, v kostelech nebo veřejných institucích, ale také v mnoha domácnostech. Rakouští skauti ho během adventu předávají svým delegacím z mnoha zemí Evropy. O Betlémské světlo může zažádat každý, protože skauti ho budou převážet nejen vlakem, ale i umisťovat do různých institucí, jako jsou knihovny, na vánoční trhy, na náměstí a do kostelů. Tato tradice začala v roce 1986, u nás se poprvé objevila v prosinci 1989. Podrobnosti najdete na www.betlemskesvetlo.cz. **(hop)**

# Poslední Regionova opustila Šumperk

Ve středu 12. prosince 2012, přesně ve 12 hodin a 12 minut, vyjela z areálu šumperské společnosti Pars nova poslední vyrobená motorová jednotka Regionova. Vozidlo s označením 814.310 odvezl zkušený strojvedoucí Petr Stuchlý z rakovnické provozní jednotky DKV Plzeň, což samo o sobě neslo určitou symboliku. Právě do Rakovníka totiž zamířila před sedmi lety první prototypová Regionova 814.001. Celkem bylo vyrobeno 237 Regionov, z toho 236 slouží Českým drahám.

Ze závodu společnosti Pars nova vyjela 237. Regionova. FOTO **MARTIN HARÁK**

„Jsem opravdu dojatý,“ řekl strojvedoucí Petr Stuchlý před odjezdem. „Do Šumperka jezdím s motorovými vozy přes dvacet let, a tak se tady znám s velkou řadou lidí nejen z dílny, ale i z technického zázemí. Odvezl jsem celou řadu nových Regionov, což ale dneškem skončilo. Uzavřela se tak jedna etapa na železnici,“ trochu si povzdechl pan strojvedoucí, který na rozloučenou nejen několikrát zahoukal, ale i zamával všem přítomným hostům.

→ Více se dočtete na straně 8


**Mikulášské jízdy pro děti i pro dospělé**
Na začátku prosince pořádají České dráhy již tradičně akce spojené s Mikuláši a čerty.
STRANA 2

**Designér, jehož jméno se stalo symbolem**
Podle Aleše Najbrta má korporátní identita fungovat od lokomotivy po samolepku.
STRANA 3

**Jak se v Plzni rodí šelma zvaná RegioPanter**
Zajeli jsme se podívat do Škodovky, jak krok po kroku vzniká elektrická jednotka.
STRANA 5

**Svět železnice 2012 na stranách Železničáře**
Rekapitulujeme, o čem jsme psali od ledna do prosince. A vyhlašujeme soutěž!
VNITŘNÍ DVOUSTRANA 6–7

NABÍZÍME

## ČD Yetti platí nově i pro Kubovu Huť

I v letošní lyžařské sezoně mají cestující Českých drah možnost využít zvýhodněného nákupu skipasu ve Skiareálu Lipno. Novinkou je ovšem možnost využít lyžařské nabídky ČD Yetti i ve Skiareálu Kubova Huť. Až do 31. března 2013 si každý cestující při koupi vybrané jízdenky může vyžádat vydání bezplatného voucheru ČD Yetti, který opravňuje k zakoupení skipasu v obou zmíněných areálech se slevou 30 procent. Za jakoukoli jízdenku do stanice Kubova Huť nebo do stanice Lipno nad Vltavou má cestující nárok na 1 voucher. U Skupinové víkendové jízdenky (dříve SONE+) je nárok maximálně na 2 vouchery, u klasické skupinové jízdenky má nárok na jeden voucher každý cestující. Voucher obdrží i ten zákazník ČD, který si koupí Celodenní jízdenku (celostátní nebo pro vybraný region – dříve ČD Net) nebo využije nabídku Vltava–Dunaj Tiket+. Do stanice Lipno nad Vltavou jezdí široká škála vlakových spojů, které ve stanici Rybník navazují na vlaky z Prahy, Českých Budějovic i Lince. Na trati Strakonice – Kubova Huť – Volary a zpět jezdí vlaky Českých drah po dvou hodinách. **(tis)**

KAM JET

## Reprezentační ples železničářů

Srdečně vás zveme na XXI. reprezentační ples železničářů, který se již tradičně koná poslední lednovou sobotu, tedy 26. ledna 2013 od 20.00 hodin v Národním domě na Vinohradech v Praze. Vstupenky je možné zakoupit na sekretariátu Unie železničních zaměstnanců v budově F Masarykova nádraží vždy v úterý a čtvrtek od 8.00 do 12.00 hodin. Bližší informace na telefonu 972 246 142 nebo e-mailu uzzphasek@uzz.cd.cz.

## Silvestr a Nový rok na kolínské řepařce

Již tradiční akcí budou silvestrovské a novoroční jízdy zvláštních vlaků na Kolínské řepařské drážce v Sendražicích. Pořadatelé zvou zájemce jak poslední den v letošním, tak první den v novém roce k netradičnímu svezení po unikátní úzkokolejné železničce, po které vyjede vláček se třemi vytápěnými vozy, mezi kterými nebude chybět vagon pro kočárky a vozíčkáře. Spoje vyrážejí po oba dny z výchozí stanice Kolín-Sendražice vždy v 10.00, 12.00, 14.00 a 16.00 do stanice Výrovna a v 11.00, 13.00 a 15.00 do stanice Mlýnek, přičemž jízdy jsou tam i zpět (končí se opět v Sendražicích). Pro více informací navštivte web http://zeleznicka. bloudil.cz.

## Vlak sedmi moří na Kubovu Huť

Rozloučit se se starým rokem stylově, jízdou ve zvláštním vlaku, můžete také na jihu Čech. Posledního prosince vyjedou zvláštní spoje s podtitulem Vlak sedmi moří mezi stanicemi Vimperk a Kubova Huť v čele s Bardotkou řady 749. Stifterův pošumavský železniční spolek, který akci organizuje, láká zájemce nejen na jízdu zvláštním vlakem v drsné krajině kolem lesů Boubínského pralesa, ale také na pojízdnou pohádkovou kancelář nebo vlakovou poštu na nádraží v Kubově Huti. Vlaky odjíždějí z Vimperka v 7.46, 10.12, 11.46 a 13.46, z Kubovy Huti v 8.50, 11.00, 12.50 a 14.50. Turisté se mohou navíc zúčastnit silvestrovského výstupu na vrchol Boubína. Více informací na www.sweb.cz/spzs. **(rub, em)**

Na různých místech republiky uspořádaly České dráhy na začátku prosince zvláštní jízdy s mikulášskou a čertovskou tematikou. Zájem cestujících byl značný, adventní a pohádkové bytosti procházely vlaky a rozdávaly suvenýry i radost. Na několik těchto akcí jsme se vyjeli podívat.

Tak kdepak máme ty děti? FOTO **MARTIN NAVRÁTIL**

**ADVENT VE VLAKU.** Tradičním centrem mikulášských oslav v Praze bylo nádraží v Braníku. Zvláštní soupravu táhla parní Šlechtična, které pomáhal (kvůli vytápění) motorový Brejlovec. FOTO **VÁCLAV RUBEŠ**

# Mikulášské a čertovské jízdy pobavily děti i dospělé

**OKOUZLENÍ.** Pravé zimní počasí dodávalo jízdám správný říz. FOTO **MARTIN NAVRÁTIL**

Sycení páry, cinkot čertovských řetězů i andělské úsměvy. Kdo se první prosincovou sobotu či neděli vypravil do pražského Braníka, tomu určitě utkvěly v paměti právě tyto obrazy. Po oba víkendové dny připravily České dráhy ve spolupráci se SŽDC, ČD Cargo a Domem dětí a mládeže Prahy 5 nejen dětem zážitek, na který se s většími či menšími obavami těší každá ratolest – mikulášskou nadílku obohacenou zážitkem z jízdy parním vlakem.

### Děčínská Šlechtična na návštěvě v Praze

Pro každoroční nápor zájmu o mikulášské jízdy si letos organizátoři připravili dokonce čtrnáctivozou soupravu složenou z dvounápravových Rybáků a čtyřnápravových Bajek v čele s děčínskou parní krasavicí – Šlechtičnou 475.179, které na postrku pomáhal neméně legendární první vyrobený Brejlovec T 478.3001 s domovem v České Lípě. „Dvě lokomotivy jsou použity zejména kvůli vytápění soupravy párou. Motorový Brejlovec má jako jediný funkčního Pegase, tedy zařízení pro parní vytápění, a tak se se Šlechtičnou podílí na vytváření tepelné pohody rovným dílem," vysvětluje Petr Pavlík, dozorčí provozu SŽDC, který stojí za pořádáním pražských akcí Českých drah. Přestože souprava byla skutečně prvotřídně vytopena, velká část rodičů neodolala a využila nabídky bufetového vozu i k vnitřnímu zahřátí. Atmosféru adventu tak dokreslovala i vůně svařeného vína.

Šlechtična s Brejlovcem se v jasné, ale mrazivé sobotě rozjela celkem čtyřikrát, stejně jako v oblačnější neděli. První okružní trasa vedla z Braníka přes Vršovice, Smíchov a Radotín zpět do Braníka. Po poledni Mikulášský vlak objel Prahu z Braníka přes hlavní nádraží a Prahu-Libeň opět do Braníka a následně vyjel v sobotu z Braníka do Prahy-Holešovic a zpět a v neděli vedla jeho okružní trasa přes Čakovice. Jen v sobotu proběhla navíc večerní jízda z Braníka přes Smíchov do Prahy-Zličína a zpět. Sobotní čertovskou jízdu po půvabné trati Pražského Semmeringu zakončil po návratu do domovského Braníka slavnostní ohňostroj.

**STRAŠENÍ.** Čerti si u maminek ověřovali, jak byla jejich dítka celý rok hodná. A když moc ne, tak... FOTO **VÁCLAV RUBEŠ**

O správnou atmosféru se staraly celkem čtyři mikulášské družiny, které procházely soupravou při všech jízdách. Jeden Mikuláš měl ovšem problémy s chytáním rovnováhy během kodrcání vlaku přes výhybky, takže mu padající čepice odkryla tvář a tím i pravou identitu, což mu přineslo od dospělé části cestujících škodolibý smích. Jak ošemetné může být vysmívání se důstojnosti Mikuláše ale záhy předvedl duchapřítomný čert. Uhlí proto tentokrát nedostaly zlobivé děti, ale rozjaření dospělí! A bylo ho opravdu dost, ostatně Šlechtična si vezla plně naložený tendr.

### Ve východních Čechách hned dva víkendy za sebou

Pardubické KCOD organizovalo spolu s partnery hned dvě mikulášské jízdy. V sobotu 1. prosince vyjel parní Velký bejček neboli Líza 423.009 (VUZ) na nejstarší jízdu tohoto typu v Česku z Letohradu do Dolní Lipky a zpět. Parní Líza si se sedmivozovou soupravou hravě poradila, na postrku ji totiž pomáhala českotřebovská Žehlička, která soupravu zároveň vytápěla. Mikulášský parní vlak, který letos absolvoval již svou 24. sezonu, doslova praskal ve švech. Při stejné výši jízdného jako loni bylo cestujících téměř o stovku více – přes 600. „Z tohoto důvodu došly i drobné cukrovinky, proto organizátoři neprodleně dokoupili další a děti je obdržely hned po zastavení Mikulášského vlaku v Letohradě," říká Michal Štěpán, ředitel KCOD Pardubice, který nezapomněl poděkovat partnerům akce a pochválil organizační spolupráci s Letohradským železničním klubem.

O týden později, v sobotu 8. prosince, se v DKV v České Třebové znovu zatápělo pod kotlem. Na programu byla jízda dvou párů zvláštních parních vlaků z Chocně do Vysokého Mýta a Litomyšle a zpět, kterou za podpory měst a vesnic na trati připravily depo ČD a Společnost železniční v České Třebové. Jak pro historická kolejová vozidla (soupravu Rybáků, dílem dovezených z Brna), českotřebovský bufetový přípojný vůz i „párovku", tak zejména pro strojní a vlakovou četu to byl takříkajíc křest mrazem. Před ranním odjezdem ojíněné soupravy padaly z úst zachumlaných pasažérů možné i nemožné hodnoty odčítané z domácích venkovních teploměrů. Děti se těšily na nadílku sladkostí, omalovánek či výtisků časopisu Můj vláček a dobrou náladu ještě vylepšenou modrou oblohou a zasněženou krajinou nepokazila ani dvojice vcelku dobráckých čertů, takže i slziček v očích nejmenších bylo méně než jinde.

Kostýmy a dobové uniformy během cesty z Oslavan. FOTO **MARTIN HARÁK**

Mikuláš, čert a anděl chodili i ve východních Čechách. FOTO **MARTIN NAVRÁTIL**

### S párou na oslavanský jarmark

Na jižní Moravě připravily České dráhy – společně s městem Oslavany a tamním Divadlem Na mýtině – již třetí ročník jízdy parního vlaku „Mikuláš". V mrazivou, ale sluncem prozářenou první prosincovou sobotu vyrazil zcela zaplněný vlak z brněnského hlavního nádraží směr Moravské Bránice a Oslavany. Zcela stylově jezdily navíc k hlavnímu nádraží dvě historické tramvaje s Mikulášem a čerty.

„Byli jsme doslova ohromeni obrovským zájmem o letošní Mikulášský vlak, který byl po vyhlášení nabídky vyprodán během pěti dnů!" říká Michal Teplík z brněnského KCOD, který celou akci připravoval. „Letos jsme objednali z brněnského Depa kolejových vozidel osvědčenou parní lokomotivu 433.001, zvanou Skaličák, pocházející z roku 1948. V soupravě za ní bylo zařazeno sedm historických vozů ze čtyřicátých a padesátých let včetně pojízdného bufetu, kde si bylo možné zakoupit suvenýry a studené a teplé nápoje. Vlak doprovázeli průvodčí z Chornického železničního klubu v dobových uniformách. Celý vlak byl povinně místenkový a vzhledem k velkému zájmu jsme museli řadu našich zákazníků odmítnout. Bylo nám to moc líto, ale už i tak byl vlak technicky na hraně svých možností," vysvětluje Michal Teplík.

Během cesty do Oslavan dostaly všechny děti časopis Můj vláček a obrázek s čertovským domečkem, do kterého sbíraly na oslavanském zámku razítka se splněnými čertovskými úkoly. Díky spolupráci s herci z oslavanského Divadla Na mýtině byli ve sklepeních, na nádvoří a arkádách oslavanského zámku připraveni čerti, kteří jednotlivé skupiny rodičů s dětmi prováděli. Na všechny čekal na nádvoří zámku tradiční jarmark s vánoční atmosférou. Zpět do jihomoravské metropole se vlak z Oslavan vydal již za tmy, po půl sedmé večer. V příjemné atmosféře procházeli vlakem dva Mikulášové s anděly, kteří dětem výměnou za domečky s razítky rozdali mikulášský balíček se sladkostmi a drobnými upomínkovými předměty včetně adventního Elfíkova čokoládového kalendáře.

**VÁCLAV RUBEŠ, MARTIN NAVRÁTIL, MARTIN HARÁK**

*Další fotografie najdete na stránkách zeleznicar.cd.cz.*

# Jeho příjmení se stalo symbolem pro naše barvy a design

Když se řekne NAJBRT, většina čtenářů Železničáře si vybaví vozidlo Českých drah v modro-modrém nátěru v příslušném provedení. Pak si možná ještě uvědomí, že s tím má cosi společného nějaké grafické studio nebo dokonce konkrétní člověk téhož jména. Aleš Najbrt se už stal opravdu nedílnou součástí korporátní identity ČD.

Ve ztichlé vilové čtvrti, kousek nad rušným centrem Anděl, jsme navštívili Aleše Najbrta, grafika, výtvarníka, ale i zpěváka či herce, abychom poodkryli další z tajů korporátní identity ČD a ČD Cargo. Grafické studio Najbrt, které za nimi stojí, ale není jen Aleš Najbrt, na zakázkách pro ČD podle typu úkolu pracuje od dvou do sedmi lidí. Vedle creative directora jsou už několik let motorem neustále se rozvíjející korporátní identity ČD hlavně Petr Štepán a Bohumil Vašák.

**Co říkáte na to, že vaše příjmení se už pro širokou veřejnost stalo synonymem pro nátěry vozidel Českých drah?**
Když jsem se to dozvěděl, hodně mě to zaskočilo. Řekli mi to kluci ve studiu, trochu se tomu smáli a hned mi ukazovali nějaké diskuze na ŽelPage a jinde. Netušil jsem, že s tím šotouši přišli tak brzo a tak rychle se to vžilo. Když se účastním jednání s ČD, běžně to přede mnou používají: tohle bude v najbrtu a támhleto ne! Už jim to ani nepřijde. A já už se s tím smířil.

> Společnost si musí nastavit určitá pravidla a hodnoty a ty dodržovat a za nimi stát.

**Máte radost z toho, že tisíce vozidel osobního dopravce mají vzhled, který jste jim dali vy?**
Spolupráce s ČD je podstatná součást našich aktivit. Za ta léta se podařilo změnit mnoho věcí, od orientačních systémů na nádražích po sady piktogramů pro vnější a vnitřní použití, a pracuje se na dalších. Když se začínalo repasemi starších vozů, ne každý vnímal nové nátěry pozitivně, ale postupně, s příchodem nových vlaků v moderním designu, se reakce výrazně lepšily. Teď, když připravujeme Railjety s našimi sadami piktogramů a naší grafikou, to už je opravdu radost!

**Když jedete vy nebo vaši kolegové vlakem, sledujete vývoj?**
Pozorně sledujeme každou maličkost. Je to pro nás srdcová záležitost. Identita by měla sloužit desítky let a je pro nás důležité, aby v celém systému fungovalo všechno společně – od nápadných nátěrů lokomotiv po samolepku.

**Jak se na vozidlech objevily ony modro-modré barvy?**
Potřebovali jsme, aby barvy do určité míry reflektovaly národní barvy. Současně neměly být zaměnitelné s evropskou konkurencí. Takže jsme moc na výběr neměli. Nebyla to otázka líbí – nelíbí, ale zařazení do struktury vizuálních identit národních nebo jiných dopravních společností.

**ALEŠ NAJBRT**
Akademický malíř Aleš Najbrt spoluzaložil a vede grafické studio zodpovědné za vizuální styl Českých drah. Po Střední průmyslové škole grafické vystudoval Vysokou školu uměleckoprůmyslovou v Praze (1988), byl mimo jiné art directorem časopisu Reflex a šéfredaktorem časopisu Raut. Působí jako herec divadla Sklep, zpěvák orchestru M.T.O. Universal Praha a s Františkem Skálou a Jaroslavem Rónou je členem sketařského tria Tros Sketos. Spoluvlastní vinárnu Bokovka v Praze.

FOTO AUTOR

**Můžete uvést, jak jsou záležitosti návrhů designu – nátěry, písma – pracné, jak dlouho se dělají?**
Některé úkoly vyřešíme za měsíc, ale třeba orientační systém nádraží jsme začali řešit před pěti lety a teprve loni ho dokončili. Taková práce ale nikdy nekončí, věci se mění, pořád se objevují upgrady…

**Jaký je význam korporátní identity?**
Tvář konkrétní společnosti, a to platí i v dopravě, jako součást marketingových strategií je velmi významná. Je důležité, aby všichni, kdo se na ní podílejí, respektovali určitou filozofii, určitou ideu společnosti, a respektovali nastavenou korporátní identitu, respektovali, co je vytvořeno, respektovali manuály a pravidla. Když se toto nastavení nedodržuje, dochází k nedorozuměním jak v rámci společnosti, tak především navenek.

Zákazníky to mate a dnes, v konkurenci vlaků žlutých a černých, je to víc patrné než dřív, kdy se řešil jen vztah ČD a zahraničí. Společnost si musí nastavit určitá pravidla a hodnoty a ty dodržovat a za nimi stát. Pak bude důvěryhodná, rozpoznatelná a akceptovaná. To platí u sportovního oblečení, aut, vlaků, kdekoli.

**Jakou roli u vytváření vizuálního vzhledu firmy hraje nápad? Byl nějaký u zrodu korporátu ČD?**
Když jsme s kolegou Štěpánem přemýšleli například o značce pro ČD Cargo, říkali jsme si: co je tam podstatné, co to je ČD Cargo? Společnost, která převáží velké kontejnery se zbožím. A to jsou vlastně takové velké dárky-balíčky, které ČD Cargo zabalí a odveze. A modro-modrá krabička byla na světě. Bez nápadu to nejde, ale je to jenom začátek. Pak začíná spousta odborné práce.

**Zastavil bych se na chvíli i u korporátního písma ČD Fedra designéra Petera Biľaka. Jak ho hodnotíte z pohledu designéra?**
Je to kvalitní písmo s dostatečně velkým množstvím verzí na to, aby splnilo velmi různorodé požadavky a potřeby ČD. Má i serifovou verzi vhodnou pro drobné texty, kterou vy používáte v novinách. Vedle barev a značky vás podle písma musejí zákazníci rozpoznat. Fedra neporušuje staletí zavedené proporce a tvary jednotlivých písmen v latinkové abecedě. Vychází z tradičních principů, a proto má šanci vydržet velmi dlouho. Iniciovali jsme vznik písma, které jsme tehdy potřebovali pro ČD Cargo, a podařilo se ho prosadit coby firemní pro ČD. Velmi se osvědčuje.

**Proč jsou si loga České televize a společnosti ČD Cargo tak podobná? Barevnou podobu lze vysledovat i u Českých drah a města Ostravy…**
Ve vizuálním stylu Ostravy, který jsme dělali až po stylech společností ČD Cargo a České dráhy, používáme zcela jiná písma a jeho barevnost vychází z heraldických barev města Ostravy. Jen shodou okolností jsme všechny tři styly dělali my. Modro-modrých značek existují tisíce. U České televize a společnosti ČD Cargo je třeba podobnost dána tím, že v obou případech šlo o redesign značek, který se projevil spojením dvou stylizovaných písmen. Důležité bylo vyřešit rozdělení písmen v případě jednobarevného použití. To je technický problém, který není běžnému uživateli na první pohled zřejmý. Nejde tedy o to, že by nás bavila nějaká barva nebo styl a používali jsme je na všechno. To, jak loga vypadají, má racionální důvody a některé z nich sahají hluboko do historie.

**Jak hodnotíte úroveň současného českého grafického designu?**
Objevuje se řada mladých, šikovných designérů, kteří navazují na tradici českého designu a přitom jsou přirozeně ovlivňováni svými kolegy v zahraničí. Úroveň českého grafického designu vidím do budoucna pozitivně.

**Máte vůbec ještě čas na volnou tvorbu?**
Málo. Máme značku Mojemoje, v níž jsme sami sobě zákazníky. Třeba na výstavy teď ale není skoro vůbec čas.

MARTIN NAVRÁTIL

# Cvičili jsme nejlepší počítač – lidský mozek

Poměrně nedávno jsme v Železničáři psali o realizaci projektu „Rozvoj dovedností zaměstnanců provozu Českých drah“, který probíhá od června. Je realizován v rámci Operačního programu Praha – Adaptabilita, Prioritní osa 1 – Podpora rozvoje znalostní ekonomiky a je spolufinancován z Evropského sociálního fondu. Úvodní kurzy pořádané v září a říjnu byly zaměřeny na rozvoj zkušeností souvisejících s výpočetní technikou, chcete-li na IT dovednosti. Lektoři se zaměřili na výuku efektivnějšího využití programů Microsoft Word a Microsoft Excel při pracovních činnostech, práci s internetem a pronikání do tajů webových vyhledávačů.

## Jak zesílit pozornost

Další vlna vzdělávacích akcí navázala na výše zmíněné semináře, tentokrát pod trošku tajemným názvem Brain Jogging. Nejde ale o nic jiného než trénink využití nejvýkonnějšího počítače, který máme k dispozici – lidského mozku.

Brain Jogging neboli podpora paměti či trénink mozku je cvičení a trénování mentální výkonnosti. Není žádným překvapením, že některé profese na železnici jsou opravdu náročné na pozornost, rychlost a správnost rozhodnutí, sledování více věcí najednou, chápání pokynů či textů, krátkodobou i dlouhodobou paměť a další specifické nároky. Není to jen otázka inteligence, kvalifikace a zkušeností zaměstnance, ale i otázka výkonnosti v oblasti tzv. kognitivních funkcí.

## Stimulace paměti

V průběhu kurzu se účastníci – zaměstnanci, kteří zastávají náročné pozice a pravidelně musí absolvovat zkoušky z vnitřních předpisů a nařízení – seznámili s možnostmi a metodami, jak posilovat a stimulovat paměť, jak prohlubovat schopnost soustředění, jak se zdokonalovat v porozumění řeči, logickém myšlení a prostorové orientaci. To vše si vyzkoušeli formou praktických cvičení.

Školení zaměstnanců částečně financovala Evropská unie. FOTO AUTORKA

Účastníci kurzů, které se konaly 19., 30. a 31. října, je hodnotili jako velmi prospěšné a přínosné pro jejich práci. Celkem se kurzů zúčastnilo 45 zaměstnanců z Kontaktního centra, RCVD Praha a KCOD Praha. Kurzy i koordinaci projektu organizovalo Oddělení rozvoje lidských zdrojů GŘ ČD ve spolupráci se Štěpánem Lvem z KCOD Praha. Kladné hodnocení kurzů je důkazem, že realizace těchto aktivit je smysluplná a účelná. Mezi další kurzy, které připravujeme, patří například projekt s názvem „Praha – centrum dění“, který nabídne účastníkům možnosti, jak zlepšit své schopnosti v poskytování komplexních informací zákazníkům ČD o hlavním městě.

KATEŘINA VTÍPILOVÁ

OPPA PRAHA PRAGUE EVROPSKÁ UNIE

Evropský sociální fond
Praha & EU: Investujeme do vaší budoucnosti

## KRÁTCE

### Vánoční setkání manažerů a odborářů

Ve středu 12. prosince se ve vládním salonku na pražském hlavním nádraží uskutečnilo tradiční vánoční setkání managementu Českých drah a odborových organizací. Generální ředitel a předseda představenstva ČD Petr Žaluda poděkoval všem přítomným za dobře odvedenou práci a popřál hodně zdaru a úspěchů do roku 2013. Stručně také zhodnotil současnou situaci ve společnosti. Na setkání přišli i zástupci dceřiných společností ČD.

### Kolektivní smlouva na rok 2013 podepsána

Dne 13. prosince byla uzavřena Podniková kolektivní smlouva ČD, a.s., na rok 2013. Zaměstnavatel si pro kolektivní vyjednávání stanovil dva hlavní cíle: zachování sociálních jistot pro své zaměstnance a udržení potřebného sociálního smíru. Sociální partneři při vědomí obtížných ekonomických podmínek a své míry společné odpovědnosti za jistoty zaměstnanců se s těmito cíli ztotožnili, takže se podařilo nalézt shodu na výsledné podobě kolektivní smlouvy. Finální text vychází z podnikové kolektivní smlouvy pro rok 2012 a v oblasti benefitů pro zaměstnance nedoznala změn. Zaměstnanci ČD budou s podnikovou kolektivní smlouvou seznámeni prostřednictvím zaměstnavatele i odborových organizací standardním způsobem.

### Pohádkové odpoledne ve Fantově budově

V kulturním sále ve Fantově budově pražského hlavního nádraží můžete znovu vidět hru Nejlokomotivovatější lokomotiva. Loutkové představení vám ve dnech 20.–23. a 27.–31. prosince předvede soubor ProDivadlo, a to od 15 h, na Silvestra od 14 h. Hra je určena pro děti od 3 do 11 let a vystupují v ní i modely lokomotiv. Hlas černokněžníka Zababy namluvil Jiří Lábus.

### Opava východ je letos nejkrásnějším nádražím

Nejkrásnějším nádražím roku 2012 byla vyhlášena stanice Opava východ. Titul Pohádkové nádraží získaly Mnichovice a Nemilkov. Prestižní anketu tradičně vyhlašovala Asociace Entente Florale CZ – Souznění ve spolupráci s Českými drahami. Do letošního ročníku bylo nominováno 31 stanic a zastávek, celkem přišlo 8 584 hlasů. K akci se podrobněji vrátíme v příštím čísle.

### Z mobilního webu už koupíte jízdenku

Mobilní web Českých drah byl s platností od nového jízdního řádu rozšířen o další užitečnou funkci. Na svém chytrém telefonu či tabletu si cestující k vyhledanému spojení může zakoupit rovnou i jízdenku. Mobilní eShop je k dispozici všem uživatelům mobilních zařízení s nejrozšířenějšími operačními systémy bez ohledu na značku telefonu či poskytovatele služeb. **(hop, rub, mn)**

## MIMOŘÁDNOSTI

### Libochovice
27. listopadu
Nad ránem mezi dopravnami D3 Libochovice a Koštice nad Ohří se na přejezdu v km 18,875 střetl autobus Mercedes-Benz Intouro s osobním vlakem 6580, kterým byla motorová Regionova 814/914.001. Nikdo nebyl zraněn. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčíslena na 85 tisíc korun.

### Strážnice
27. listopadu
Dopoledne mezi žst. Strážnice a Sudoměřice nad Moravou se na přejezdu v km 8,985 střetl osobní automobil Honda Civic s osobním vlakem 2758, kterým byla motorová Regionova 814.209/210. Při střetnutí byl lehce zraněn řidič osobního automobilu. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 570 tisíc korun.

### Mělník
29. listopadu
V odpoledních hodinách v žst. Mělník vykolejil při posunu nákladní vůz řady Gbgkks na výhybce číslo 18. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 170 tisíc korun.

### Lázně Kynžvart
29. listopadu
Ve večerních hodinách mezi žst. Lázně Kynžvart a Dolní Žandov najela elektrická lokomotiva 363.128-0 osobního vlaku 7312 na spadlý strom v km 435,420. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 10 tisíc korun.

### Havlíčkův Brod
1. prosince

Dopoledne mezi žst. Havlíčkův Brod a dopravnou D3 Humpolec se na železničním přejezdu v km 7,418 střetl osobní automobil Renault Laguna s osobním vlakem 15960, kterým byl motorový vůz 810.640-3. Řidička automobilu byla při střetnutí těžce zraněna. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčíslena na 165 tisíc korun.

### Český Těšín
3. prosince
V nočních hodinách v žst. Český Těšín vykolejil při posunu nákladní vůz řady Eanos přes příčný pražec kusé staniční koleje 110b. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 11 tisíc korun.

### Mladá Boleslav
4. prosince
Ve večerních hodinách v železniční stanici Mladá Boleslav hlavní nádraží vykolejil při posunu motorový vůz 854.029-6 na výhybce číslo 33. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 30 tisíc korun.

**(MirKo)**

# Třicáté čtvrté číslo
## Vědeckotechnického sborníku ČD

Na internetu se 3. prosince objevilo letošní druhé číslo Vědeckotechnického sborníku Českých drah. Sborník obsahuje další příspěvky z oblasti železniční dopravy, které si kladou za cíl přinést původní odborné práce řešící technické a technologické problémy a zásadní otázky z oblasti řízení, ekonomiky a ekologie ve vztahu k železnici.

**NA JEŠTĚD.** Lanovou dráhu v Liberci provozují České dráhy. FOTO **VÁCLAV RUBEŠ**

Na stránkách www.cd.cz si můžete otevřít 34. číslo Vědeckotechnického sborníku ČD. Cesta k němu je následující: O nás – Tiskové centrum – Magazíny a periodika. Aktuální vydání obsahuje 13 příspěvků.

**1. Ing. Jindřich Borka – Bezkontaktní technologie v odbavovacích systémech**
Příspěvek představuje systémový pohled na odbavení cestujících, uvádí architekturu odbavovacího systému a jednotlivé části odbavovacího systému. Příspěvek definuje roli bezkontaktních technologií a vysvětluje princip jejich zapojení do moderních odbavovacích systémů.

**2. Ing. Petr Brouček – Řešení energetické bilance vozů osobní dopravy**
Článek se zabývá problémem zvyšující se energetické náročnosti nových i modernizovaných osobních vozů a poukazuje na omezené možnosti z hlediska výkonu jejich napájení. Tato skutečnost nutí projektanty i uživatele osobních vozů k hledání efektivních úspor elektrické energie. Tyto úspory jsou v článku nastíněny a dále diskutovány zejména z hlediska jejich možné aplikace. Autor se odvolává na požadavky vyhlášek UIC a norem technické interoperability TSI.

**3. Doc. Ing. Radovan Doleček, Ph.D. – Metodika zkratových zkoušek na AC soustavě pro měření nebezpečných napětí**
Příspěvek se zabývá vznikem nebezpečného napětí (přístupné napětí a dotykové napětí) po použití uzemňovacího nebo ukolejňovacího lana trakčního vedení. Je popsána metoda ověřování vzniku napětí a jsou připojena schémata měřicích obvodů.

**4. Ing. Jan Hlaváček, Ing. Michal Musil, Ph.D., Ing. Jakub Vágner, Ph.D. – Hlukové emise a vibrace v systému železnice – výsledky projektu „NOVIBRAIL"**
Příspěvek se zabývá výsledky národního projektu „NOVIBRAIL", který je řešen s podporou TAČR. VUZ je hlavním řešitelem a koordinátorem projektu (2011–2013), na jehož řešení se podílejí také Dopravní fakulta Jana Pernera Univerzity Pardubice a VÚKV. Příspěvek seznamuje s hlavními cíli projektu a s dosud dosaženými výsledky v hodnocení efektivity současných protihlukových a protivibračních opatření jak na infrastruktuře, tak i na vozidlech.

**5. Ing. Tomáš Horák, Ing. Martina Lánská, Ph.D. – Návrh parametrů synergie letecké a vysokorychlostní železniční dopravy**
Tento článek se věnuje interakci mezi vysokorychlostní železniční dopravou a dopravou leteckou. V rámci této interakce se objevuje jak konkurence, tak i vzájemná spolupráce, která může být přínosná a žádoucí. Článek blíže charakterizuje některé parametry určující preferenci přepravního modu zákazníkem – cestujícím a parametry provozní, které popisují zázemí přepravních modů.

**6. Ing. Jiří Kaštura – Diagnostika trolejového vedení**
Diagnostika trolejového vedení je proces, který umožňuje pomocí měření stanovit charakteristiky trolejového vedení. Toto měření provádí měřicí vůz, jehož technické parametry jsou dány dvěma hlavními skupinami měřených parametrů trolejového vedení, konkrétně se jedná o geometrické a dynamické parametry. Pro analýzu různých poruch na trolejovém vedení je možno výhodně použít kontroly prováděné pomocí tepelných zobrazovacích metod.

FOTO **VÁCLAV RUBEŠ**

**7. Ing. Mgr. David Krásenský, Michal Sklenář – Veřejná doprava Jihomoravského kraje: deset let systémové a technologické integrace IDS JMK**
Jedním z nejlépe propracovaných systémů IDS v České republice je jihomoravský. Autoři shrnují desetiletou činnost organizátora KORDIS JMK, jejímž výsledkem je ze systémového hlediska propracovaná síť vzájemně navazujících linek a spojů, z technologického hlediska pak funkční, jednotně řízený systém využívající moderní informační a komunikační technologie pro zjišťování přesné polohy vozidel.

FOTO **MARTIN HARÁK**

**8. Ing. Radek Kratochvíl – doc. PhDr. Mária Jánešová, CSc. – Porovnání finančních ukazatelů liberecké a petřínské lanové dráhy**
Článek stručně porovnává dva odlišné typy lanovek: lanovou dráhu na Petřín a lanovou dráhu na Ještěd, a to zejména z hlediska počtu přepravených osob, přímých nákladů a tržeb plynoucích z provozu těchto lanových drah.

FOTO **MARTIN NAVRÁTIL**

**9. Dr. Ing. Aleš Lieskovský, Dr. Ing. Ivo Myslivec, Ing. Jan Patrovský – ETCS a AVV – spolupráce v praxi**
Článek popisuje spolupráci vlakového zabezpečovače ETCS a automatizačního systému AVV, užívaného na vozidlech Českých drah. V rámci Pilotního projektu ETCS v ČR bylo zprovozněno propojení obou zařízení tak, aby AVV bylo schopno řídit vlak v rámci limitů daných a kontrolovaných ETCS. Jsou prezentovány některé poznatky ze zkušebního provozu.

**10. Ing. Adolf Mazurka – Přenosná osobní pokladna – technické řešení**
Článek popisuje vývoj HW přenosných osobních pokladen používaných u Českých drah, silné a slabé stránky variant technického řešení POP, funkcionality přenosných terminálů a poskytuje přehledovou informaci o používaných typech POP u zahraničních železnic.

**11. Ing. Ivan Novák, CSc. – Vývoj kombinované přepravy po železnici**
Pozitivní vývoj kombinované přepravy dobře dokumentují souhrnné údaje za období 1993–2011 nejen v ČR, ale částečně i v Evropě. Zpracování statistických údajů za delší období je poměrně složité, mnohé údaje nejsou vždy kompatibilní nebo nejsou dostupné. Z přehledů a grafů vyplývá stále rostoucí význam kombinované přepravy na evropském přepravním trhu i v rámci železniční nákladní dopravy.

**12. Ing. Jiří Pohl – Systémové řešení hluku železniční dopravy**
Hluk je průvodním jevem vlakové dopravy a sestává z dílčích složek. V současnosti je na konvenčních železnicích dominantní složka hluku, která vzniká valením kola po kolejnici. Ta je významně ovlivněna rychlostí jízdy a také drsností povrchu kol i kolejnic. Stav povrchu kol ovlivňuje nejen hlučnost jízdy vlaku, ale i velikost jízdního odporu vozidel. Technická opatření pro snížení drsnosti kol (zejména odklon od používání brzd s litinovými špalíky) proto vedou k poklesu emisí hluku, ke snížení jízdního odporu vozidel a tedy i ke snížení spotřeby energie. Při hodnocení hlučnosti vozidel je potřeba všímat si též složek hluku s kmitočtem přes 20 kHz, který dospělí neslyší, ale který vadí dětem.

**13. Doc. Dr. Ing. Roman Štěrba – Mezinárodní železniční statistika UIC a sektorové analýzy**
Příspěvek popisuje sektorovou statistiku Mezinárodní železniční unie (UIC) z pohledu jejího účelu, náplně činnosti, publikací a organizace práce Statistické skupiny UIC. Konsenzuální metodické zajištění mezinárodní železniční statistiky je klíčovým kritériem pro komparativnost dat a věrohodnost ukazatelů mezi jednotlivými členskými železničními společnostmi. Mezinárodní železniční statistika UIC slouží jak k rozborům a analýzám pro podporu manažerského řízení firem a realizovaných dopravních procesů, tak je i důležitým podpůrným nástrojem pro formulaci strategických cílů železničních podniků.

**JANA MARKOVÁ**

# Pražská integrace si připomněla 20 let novou knihou

Slavnostní křest výpravné knihy 20 let železnice v PID od Václava Haase odstartoval letošní Den Pražské integrované dopravy. Ten se již tradičně konal ve spolupráci s KCOD Praha a v pátek 30. listopadu probíhal především na Masarykově nádraží.

### Cenný zdroj informací i snímků

Mezi kmotry zmíněné publikace, kteří knihu „potrestali" šumivým vínem, patřili Martin Jareš, vedoucí Odboru plánování organizace ROPID, a dále ředitel KCOD Praha Alois Kašpar a Petr Vychodil z Odboru regionální dopravy GŘ ČD. Písemnou a obrazovou rekapitulaci dvou desítek let, po něž hraje železnice významnou roli v systému Pražské integrované dopravy, si jistě nenechá ujít nikdo, koho zajímá historie železnice v Praze.

Dílo vzpomíná i události na železnici po oddělení správce infrastruktury od národního dopravce včetně modernizace pražského uzlu. Václav Haas poděkoval všem, díky nimž mohla kniha spatřit světlo světa – grafikovi Pavlovi Macků a fotografům Tomáši Posavádovi, Jiřímu Benešovi, Miroslavu Valentovi, Janu Cisovskému a Ondřeji Řepkovi i vydavateli Radimu Říhovi. Poslední dva jmenovaní poskytli historické záběry.

Křest symbolicky ukončila houkačka speciálního vlaku, který připravila společnost KŽC Doprava a jenž do večera celkem čtyřikrát dopravil zdarma početné zájemce o jízdu přes Libeň a Krč do Radotína místy, kde běžně nejezdí osobní doprava. Soupravu s dobovými motoráky M 262.1168 a 183 na obou koncích doplňovaly vozy Bix včetně celodenně obležené bufetové Bixovny, kde pokračovala autogramiáda knihy.

### Kdo je největší šotouš?

Pominout v rámci programu nemůžeme prodejní stánek SAXI a informační stánky ČD a organizace ROPID na Masarykově nádraží. Hlavně ten poslední se doslova zmítal pod trvalým náporem cestujících, kteří si chtěli nabrat všechny čerstvé linkové jízdní řády linek PID. Odpoledne proběhlo ve znamení klání v tradiční znalostní soutěži o Největšího šotouše PID. Mohu potvrdit, že otázky byly dosti obtížné. V klání nakonec vyhrál Matěj Petrouš.

**KŘEST.** Na Masarykově nádraží se slavilo za létání špuntů. FOTO **AUTOR**

A jak celodenní akci zhodnotil vedoucí Odboru marketingu a tiskový mluvčí organizace ROPID Filip Drápal? „Určitě velmi pozitivně. Hlavně nás překvapilo obležení stánku návštěvníků díky novým materiálům, které tu rozdáváme. Velmi vytížený byl také historický vlak," uvedl Filip Drápal, který ještě poznamenal, že příští rok bude Den PID pořádán v září, a to v rámci tzv. Týdne mobility.

**MARTIN NAVRÁTIL**

VÝHERCI ZNALOSTNÍ SOUTĚŽE

| | |
|---|---|
| 1. místo | Matěj Petrouš (31 bodů) |
| 2. místo | Pavel Dušek (29 bodů) |
| 3. místo | Antonín Martínek (27 bodů) |

Maximální počet bodů byl 36.

Nová vozidla pro regionální dopravu si poměrně rychle budují renomé pohodlných vlaků. Aby si cestující mohli užít jejich nízkopodlažnost, komfort či připojení k internetu, musí technici odvést stovky hodin různorodé práce. Více než sto tisíc součástek a šedesát kilometrů kabeláže projde rukama zaměstnanců Škody Transportation při montáži jednoho RegioPantera. Vydali jsme se proto přímo do Plzně, abychom vám přinesli pohled z výroby.

**VOZIDLO PRO REGIONY.** V plzeňském areálu společnosti Škoda Transportation získává RegioPanter finální podobu i potřebné vlastnosti. FOTO **AUTOR (4x)**

# Jak se rodí RegioPantery aneb šelmy v nedbalkách

Je devět hodin ráno a my čekáme u páté brány plzeňské Škodovky. Tam se nás ujímá Filip Snášel, který bude v příštích hodinách hrát roli našeho průvodce. Čekali jsme prostředí dýchající historií, místo toho nás zarazila až sterilní čistota v moderních budovách technokratického střihu. To, že se nacházíme na kultovním místě českého železničního průmyslu, připomíná jen známá cihlová zeď lemující zkušební kolej. Ale nejsme tu kvůli historickému rozjímání, zajímá nás žhavá současnost. Chceme se podívat, jak se rodí RegioPanter.

## Příprava začíná na Moravě

Jednotky 7Ev, jak je RegioPanter výrobcem označován, začínají svůj život v Ostravě v areálu společnosti Škoda Vagonka. „Tam se z hliníkových profilů svařují tubusy jednotlivých vozů a pak je hrubá konstrukce převážena do Plzně. Soupravy tak vlastně ujedou více než 400 kilometrů ještě před tím, než se stanou opravdovým vlakem," popisuje náš průvodce logistiku výrobce. Tato operace s převozem přes celou rebubliku je nezbytná. Škoda Vagonka Ostrava má totiž v rámci skupiny Škoda jako jediná know-how pro výrobu protlačovaných hliníkových profilů použitých na tubusy jednotlivých vozů. Z Ostravy však základ budoucí jednotky nezamíří rovnou do montážního závodu, ale nejprve do společnosti MOVO Plzeň, kde dostane několik různých vrstev nátěrů. Do kabátku v korporátních barvách ČD se oblékne až ve Škodovce, odkud také vyrazí po necelých čtyřech měsících jako zcela dokončený výrobek k odběrateli.

Poznali byste RegioPantera v této podobě během zkoušek?

## Porod v moři kabelů

Při vstupu do hlavní montážní haly nás přivítaly čerstvou barvou zářící skříně budoucí třídílné jednotky 440.003. Zarazil nás relativní klid, který všude vládl. „Proces výroby se diametrálně liší například od výroby automobilů. Vždyť se jedná o víceméně kusovou výrobu, která musí být velice precizní. Na každý druh prací proto máme specialisty, kteří se věnují jen své části kompletace jednotky," vysvětluje Filip Snášel. Při pozorování pracovníka, který zapojuje do svorkovnic jeden drátek po druhém z neuvěřitelně tlustého kabelového svazku v místě, kde bude zanedlouho sedět strojvedoucí, je zřejmé, že tady by asi robotický stroj nebyl nic platný. V celé jednotce se navíc instaluje na 60 kilometrů kabeláže, a to chce opravdu hodně velké zkušenosti s tím, co kam přesně patří.

**VŠUDE DRÁTY.** Montáž kabeláže v interiéru probíhá za pomoci všelijakých stoliček a židliček. Technici navíc pracují jen při umělém osvětlení.

Kompletace začíná spojením hliníkové skříně s ocelovou konstrukcí kabiny, která chrání strojvedoucího. Poté se umístí podlahová kabeláž a potrubí, následuje napěťová zkouška podlahy. Současně se pracuje na kabeláži střechy a osazení střešní výzbroje. Montuje se obložení interiéru, nakonec spřáhla, zavazují se podvozky. Další fází, kterou jsme měli možnost zhlédnout, byla montáž kabeláže v interiéru. Přestože v prostorách haly jsou velice dobré světelné podmínky, uvnitř budoucího vloženého vozu panuje téměř tma. Tři technici, kteří v útrobách jednotky zapojují rozsáhlou elektroinstalaci, odvádějí svou práci za svitu různých pracovních svítidel, napůl sedí, napůl stojí na bizarně vyhlížejících stoličkách či židlích. Při jejich fotografování si říkáme, jak dlouho je člověk schopen s úplně zakloněnou hlavou zapojovat elektroinstalaci pohonu dveří, jejichž svorkovnice jsou taktak na dosah ruky, to všechno ve změti kabelů připomínající doupě hadů. Kabelů, kablíků a drátů je tu opravdu neskutečné množství.

Zaměstnanci Škodovky právě tlačí podvozek pro dalšího RegioPantera.

Jestliže montáž RegioPantera představuje rozvážný a pečlivý, zhruba měsíc trvající proces, po přetažení přes přesuvnu do protější haly nastává další fáze zrodu – oživování a zkoušení. „Ve zkušebně jednotkám vdechujeme život," ukazuje Filip Snášel do další haly, kde technici pracují na RegioPanterech, tramvajích ForCity nebo třeba lokomotivách řady 363.5 pro ČD Cargo.

## Zkoušením k dokonalosti

RegioPanter stráví ve zkušebně několik dalších týdnů, během kterých se naučí vše, co musí umět – počínaje řídicím systémem, informačním systémem pro cestující nebo třeba technologií wi-fi. Ve zkušebně panují velmi přísná bezpečnostní opatření, silové části elektrické výzbroje jsou pod proudem a nebezpečný úraz by tak mohl být dílem okamžiku. Při pořizování snímků jsme proto opatrní a náš ostražitý průvodce nás následně vyprovází ven – ke zkušební koleji.

Na několik set metrů dlouhé koleji se odhalí správný či chybný postup montáže i práce. „Po absolvování zkušební jízdy a finálním doladění je jednotka předána zákazníkovi, kde následně vykoná ještě technicko-bezpečnostní zkoušku. Vzhledem k tomu, že první kusy ujely v rámci schvalovacího procesu desetitisíce kilometrů, další jednotky jsou již po vyrobení předávány do provozu," říká Filip Snášel. Tato chvíle čeká i na RegioPantera 440.002, u kterého se s areálem plzeňské Škodovky loučíme. **VÁCLAV RUBEŠ**

*Další fotografie a video najdete na stránkách zeleznicar.cd.cz.*

INZERCE

# Dostupné pouze v tištěné podobě

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

Připravujeme

# Poslední vyrobená Regionova
## opustila brány závodu v Šumperku

Po sedmi letech skončila v Šumperku výroba motorových Regionov, které vznikaly z asi 30 let starých vozů řad 810 a 010. V pořadí 237. jednotku ve středu 12. prosince odevzdali zástupci společnosti Pars nova dopravci. Regionální vozidla nyní jezdí na tratích ve všech krajích republiky, přičemž zajišťují výkon necelé třetiny všech osobních vlaků Českých drah.

V Šumperku právě skončila jedna železniční éra. V závodě společnosti Pars nova, která patří do skupiny Škoda Transportation, ukončili výrobu Regionov. Výjimečný projekt přinesl obnovu vozidlového parku třicet let starých motorových vozů řad 810 a 010 a znamenal i určitý posun v kvalitě cestování prakticky ve všech českých a moravských regionech.

„Jednotky Regionova nyní jezdí ve všech krajích České republiky. Pokrývají asi z 30 procent provoz všech osobních vlaků a denně najezdí více než 63 tisíc kilometrů. Vlaky poskytují vyšší komfort pro cestující než původní motorové vozy hlavně díky pohodlnějším sedačkám či bezbariérovému řešení pro vozíčkáře, cestující s kočárky a s jízdními kolyˮ, komentoval událost výkonný ředitel pro marketing a produkty Českých drah Miroslav Šebeňa.

### Ryze český výrobek

Výroba Regionov probíhala kompletně v České republice a více než 95 procent komponentů bylo české výroby. Náklady na přestavbu jedné jednotky představovaly asi třetinovou cenu oproti novým vozidlům pro podobný počet cestujících. „Modernizace znamenala smysluplnou obnovu vozidlového parku Českých drah a kromě finančních úspor měla pozitivní vliv i na zaměstnanost v regionech. Výroba Regionov zajistila stabilizaci pracovních míst pro asi 250 zaměstnanců Pars nova a odhadem pro dalších 200 až 300 pracovníků u našich subdodavatelů,ˮ řekl na malé slavnosti přímo v šumperské továrně předseda představenstva Pars nova Tomáš Ignačák.

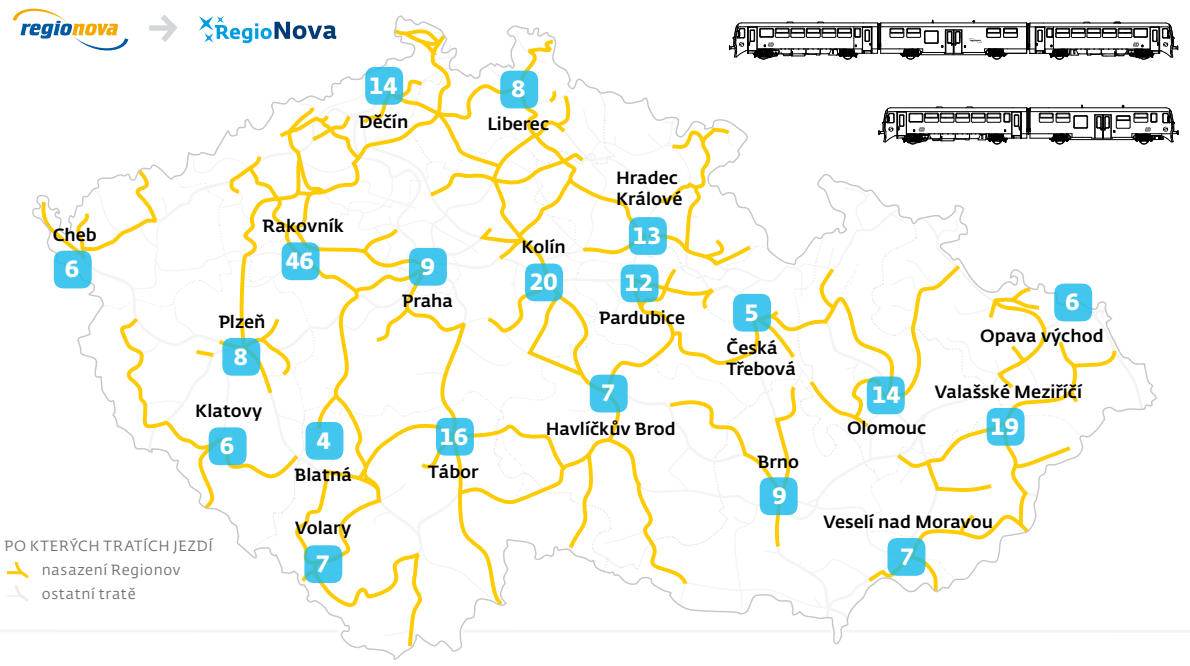
Na naši otázku, jaký dopad má ukončení výroby na zaměstnanost v závodě, Tomáš Ignačák odpověděl: „Vedení šumperské továrny se touto situací zabývalo již delší dobu a jsem rád, že se nám podařilo nasmlouvat další zakázky v takovém objemu, že nikoho nebudeme muset propustit. Nyní naše síly napneme do velkých rekonstrukcí osobních vozů, ale i elektrických lokomotiv, a budeme se také zabývat vyvazovacími opravami.ˮ

### Snaha o pohodlné sezení

Českým drahám bylo dodáno celkem 210 dvouvozových Regionov řad 814 a 814.3 a 26 třívozových Regionov řady 814.2. Navíc byl jeden dvouvozový vlak dodán pro společnost Železnice Desná. Regionovy jsou oproti původním vozům řady 810 vybaveny loketními a vysokými zádovými opěrkami včetně podhlavníků, mají ergonomický tvar sedáků, které jsou potaženy textilem. Významnou změnou se stala také vakuová toaleta a stahovací okna. V novém jízdním řádu 2013 se na Českých drahách turnusově plánuje nasazení 169 dvouvozových a 22 třívozových jednotek. Další jednotky slouží jako záloha pro plánované a mimořádné opravy a řešení mimořádných událostí.

**MARTIN HARÁK**

### ROZMÍSTĚNÍ REGIONOV PODLE PROVOZNÍCH JEDNOTEK DKV




### Pár faktů o Regionovách

- Délka všech 237 vyrobených jednotek činí přesně 7 058,6 metru.
- Jedna turnusová jednotka najede denně v průměru 342 kilometrů.
- Ve všech Regionovách je dohromady 21 360 míst k sezení.
- Celková délka nově instalované kabeláže činí asi 3,6 milionu metrů.
- Motory všech Regionov mají celkovou sílu 63,6 MW.
- Až na jednu výjimku slouží všechny Regionovy Českým drahám.
- Drtivá většina jezdí ve žluto-zeleném nátěru. Na severní Moravě natrefíte i na modré Regionovy v klasických barvách ČD (najbrt).

INZERCE

ČD Travel Člen Skupiny ČD

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

**Dovolená 2013**

**12. 12. 2012 vyšel nový katalog Dovolená 2013**

Jako jedna z prvních cestovních kanceláří jsme přistoupili k nové formě distribuce katalogu. Katalog „Dovolená 2013ˮ již nebudeme tisknout, ale zveřejníme jej na našich internetových stránkách www.cdtravel.cz.

Těšit se můžete jak na vaše oblíbené hotely, tak i na novinky, které jsme pro vás připravili.

Více informací včetně cestovní smlouvy najdete na www.cdtravel.cz.

**Maďarsko**

**Bükfürdö – hotel Corvus *****

SILVESTR 29. 12.–2. 1. 2013

Cena: 5 990 Kč/6 990 Kč/osoba/pobyt

Cena zahrnuje: 3/4 noci s polopenzí, 1x silvestrovskou večeři + galavečer s živou hudbou, půlnoční bufet, volný vstup do sauny a whirlpool, parkování a wi-fi zdarma.

**Slovensko**

**Silvestr v Bojnicích – hotel Regia Damona**

Termín: 27. 12.–1. 1. 2013

Cena: 4 250 Kč/os./pobyt

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

**Česká republika**

**Silvestr v Luhačovicích – wellness hotel Pohoda ******

Termín: 27. 12.–2. 1. 2013

Cena: 8 970 Kč/osoba/pobyt

Cena zahrnuje: 6 nocí s polopenzí (snídaně a večeře formou bufetu), 1x perličkovou koupel se zábalem, 1x aromaterapeutickou masáž zad a šíje, 1x koupel s minerální solí Biotermal, 1x regenerační masáž zad a šíje Artrinem, 1x infračervenou kabinu.

**Česká republika**

**Mariánské Lázně – hotel Kriváň **** Silvestr**

Temín: 28. 12.–4. 1. 2013. Cena: 7 350 Kč/osoba/pobyt

Cena zahrnuje: 7 nocí s polopenzí (snídaně formou bufetu, večeře výběr z menu), 1x celkovou masáž, 1x masáž obličeje, 1x oxygenoterapii, 2x aplikaci plynovými injekcemi, 1x parafín na ruce, volný vstup do sauny, wi-fi na pokoji. Silvestrovský program: slavnostní večeře, live music, soutěže, tombola, novoroční přípitek, ohňostroj.

**Francie**

**Paříž + Versailles**

6denní vlakový poznávací zájezd

Termín: 18.–23. 4. 2013. Cena: 5 290 Kč. Cena zahrnuje: 3x ubytování, 3x snídani, 4x místenku, služby vedoucího zájezdu.

Cena nezahrnuje: místní dopravu, vstupy, komplexní pojištění klienta (individuální pojištění pro cesty, pobyt a na storno zájezdu – 138 Kč), vlakovou dopravu. Při včasné koupi vlakových jízdenek cenově výhodné i pro „neželezničářeˮ!

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

**ŽELEZNICE SPOJUJE.** Projekt VDE 8 má pro Němce symbolizovat sjednocení východní a západní části země. Cena představuje více jak 10 miliard eur. FOTO **DB (3x)**

# Spojení Berlín – Norimberk ohrožuje náš 1. koridor

Projekty na obnovení železničního spojení mezi bývalou NDR a SRN přijaté v roce 1991 se v případě trasy Berlín – Norimberk chýlí pomalu ke konci. Po 26 letech od schválení bude mít tato stavba dopad i na tranzit přes Českou republiku. Přestože ještě není zcela dokončena, již nyní je spojení mezi Berlínem a Vídní rychlejší přes Norimberk než přes Prahu.

Pod názvem Dopravní projekty „Německá jednota“ (VDE – Verkehrsprojekte Deutsche Einheit) přijala spolková vláda v roce 1991 plán obnovy spojení mezi bývalou NDR a SRN. Jeden z nejrozsáhlejších projektů nese označení VDE 8 a jde o velmi rychlé spojení Berlína s bavorskou metropolí Mnichovem. Kompletní uvedení do provozu se plánuje v roce 2017, tedy 26 let po jeho schválení, ale už dnes přinášejí dokončené dílčí stavby výrazné zrychlení.

## Desetimiliardová investice

Projekt VDE 8 představuje buď modernizaci stávajících tratí, nebo výstavbu nových vysokorychlostních mezi Norimberkem, Erfurtem, dvouměstím Lipsko/Halle a Berlínem. V souhrnu to představuje kolem 500 kilometrů tratí a investici přibližně 10 miliard eur. Spolu s dokončenou modernizací a stavbou vysokorychlostní tratě mezi Mnichovem a Norimberkem se tak podaří zkrátit cestovní dobu mezi spolkovým a bavorským hlavním městem ze současných asi 6 hodin na pouhé 4 hodiny.

Velkou pozornost této trati bychom měli věnovat i u nás. Část mezi Lipskem a Erfurtem sice zkrátí dobu jízdy z Prahy přes Drážďany do Frankfurtu i dál na západ, ale rychlé spojení Berlína s Dunajským koridorem může v budoucnosti znamenat přesun tradiční tranzitní dopravy mezi Berlínem, Vídní a Budapeští z našeho 1. koridoru přes Prahu na německé a rakouské vysokorychlostní tratě. Již nyní je jízdní doba z Berlína přes Norimberk do Vídně asi 9 a čtvrt hodiny, cesta přes Prahu je o téměř půlhodinu delší.

## Úsek Norimberk – Ebensfeld

Podívejme se, co přináší projekt VDE 8 v jednotlivých úsecích. Část tohoto 82 kilometrů dlouhého úseku vede hustou zástavbou aglomerací Norimberka a Fürthu, proto je zde kapacita tratě rozšířena v délce 38 kilometrů z Norimberku do Forchheimu na čtyři koleje. Dvě z nich s rychlostí 160 km/h budou sloužit S-Bahnu. Koleje vyhrazené dálkové dopravě projdou jen modernizací a umožní rychlostí 230 km/h. Vedení nákladní tratě v městské aglomeraci si vyžádá výstavbu 6,8 km dlouhého tunelu.

## Úsek Ebensfeld – Erfurt

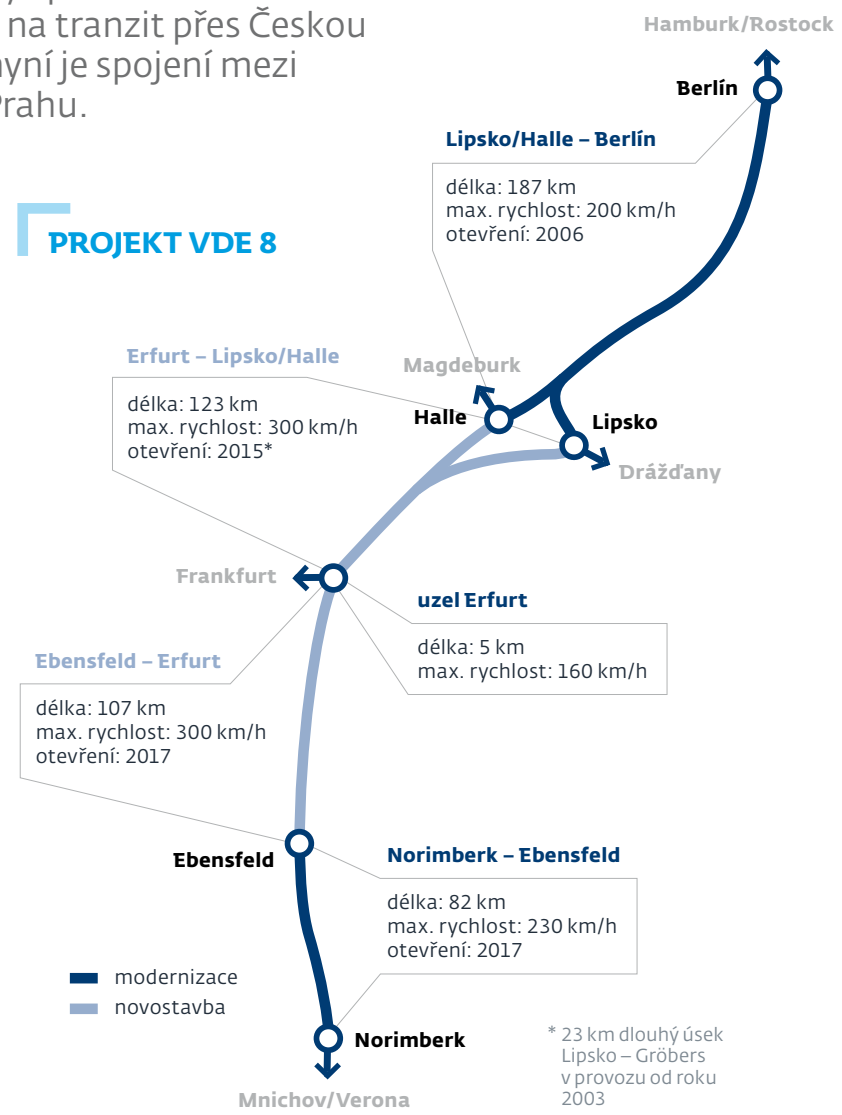
V dalším úseku byla zvolena stavba zcela nové, 107 kilometrů dlouhé vysokorychlostní tratě pro rychlost 300 km/h. Stavebně se jedná o nejnáročnější úsek

Z Berlína do Mnichova se v roce 2017 dostanete za pouhé 4 hodiny.

vedený hornatou oblastí Horních Franků a Duryňského lesa. Jen na tomto úseku se nachází 22 tunelů o celkové délce 41 kilometrů a 29 viaduktů o délce 12 kilometrů. Některé z těchto staveb mají unikátní parametry, například se zde nacházejí dva nejdelší tunely projektu VDE 8: Bleßbergtunnel s délkou 8 314 metrů a Silbergtunnel o délce 7 391 metrů. Nejdelší viadukt má úctyhodnou délku 1 681 metrů.

## Úsek Erfurt – Lipsko/Halle

Na 123 kilometrů dlouhém úseku mezi durynským Erfurtem a saskými Lipskem a Halle se setkávají hlavní koridory spojující sever a jih (Hamburk a Berlín s Norimberkem a Mnichovem) a východ se západem (Drážďany s Frankfurtem). V tomto úseku vzniká nová vysokorychlostní trať pro 300 km/h s odbočkami do



**V TERÉNU.** Stavební firmy musí na nových či modernizovaných tratích vybudovat velké množství tunelů, mostů a viaduktů.

Halle i Lipska. Na nové trati leží tři tunely o celkové délce 15,4 kilometru a 6 viaduktů s celkovou délkou 14,4 kilometru. Nejdelším je Unstruttalbrücke s délkou 2 668 metrů a výškou až 50 metrů. Ještě větší délku má však soustava několika mostů v oblasti řek Saale, Elster a Aue, jejíž součástí je vedle hlavního mostu pro rychlost 300 km/h také odbočná větev do Halle s rychlostí 160 km/h. Celá soustava mostů měří přes 8,5 kilometru a stojí na více než 200 pilířích.

## Úsek Lipsko/Halle – Berlín

Zatím jediný plně dokončený a provozovaný úsek projektu VDE 8 leží v geograficky nejpříznivější oblasti na území bývalé NDR. Trať je zde vedena bez rozsáhlejších umělých staveb. Jen dva větší mosty přes Labe a Muldu měří dohromady necelých 900 metrů. Trať dlouhá 187 kilometrů byla pouze modernizována pro rychlost 200 km/h a do provozu uvedena již v roce 2006. **PETR ŠŤÁHLAVSKÝ**

## KRÁTCE

NĚMECKO

### Modernizované soupravy IC v provozu

Společnost Deutsche Bahn zahájila rozsáhlou modernizaci souprav InterCity za přibližně 250 milionů eur. U 770 vagonů má být prodloužena životnost do roku 2023. Některé z nich jsou přitom v provozu již 40 let. Obnova se týká např. 46 tisíc sedaček, 42 tisíc m² koberců nebo zřízení elektrických zásuvek. První kompletně modernizovaná souprava byla představena na začátku října v Hamburku Altoně. Nasazovány budou nejprve na linky z Hamburku přes Brémy, Kolín a Mohuč do Frankfurtu a Stuttgartu.

POLSKO

### Zrychlení spojení u Štětína a Olštýna

V plném proudu je výstavba železničního spojení na letiště Goleniów u Štětína. Letos v létě již byly hotové náspy, zářezy a začala pokládka železničního svršku. Trať má být v provozu v roce 2013 a umožní zkrátit cestovní čas mezi letištěm a Štětínem na 40 minut a Kolobrzegem na 90 minut. V poločase výstavby je také 50 kilometrů dlouhé spojení letiště Szymany a města Olštýna. Na modernizované části tratě bude zvýšena rychlost ze 70 na 100 km/h, částečně až na 110 km/h, a vlaky tak zvládnou trasu za 45 minut.

JAPONSKO

### Vlak Super Komachi si odbyl premiéru

Na konci listopadu byla oficiálně prezentována první z 23 vlakových souprav výrobní série E6, které jsou předmětem dodávky pro provoz tratě Mini-Shinkansen Akita na Japonských železnicích – východ. Vlaky nesou název Super Komachi. Sedmivozové soupravy s malým profilem jsou připraveny pro dodávku v období do jara 2014. První vlaky budou dány do provozu v březnu 2013. Každá souprava má pět motorových vozů a dvě řídicí jednotky. V budoucnu mají jezdit až 320 km/h.

ŠPANĚLSKO

### Kam půjdou investice v příštím roce

Podle oznámení ministryně Any Pastor vydá Španělsko v příštím roce na investicích do železnice částku 4,7 miliardy eur. Z této částky má být 3,3 miliardy použito na vysokorychlostní projekty, 332 milionů na konvenční síť, 116 milionů na vozidlový park a 82 milionů na předměstské sítě. Co se týče vysokorychlostních projektů, investice se budou týkat zejména trasy Madrid – Viga (1,07 miliardy eur). Hlavní projekty na konvenční síti zahrnují zrušení úrovňového křížení, na něž je přiděleno 20,7 milionu eur.

FRANCIE

### Dopravci žádají náhrady kvůli stávce

Soukromí poskytovatelé železničních dopravních služeb žádají minimální záruku služeb během stávek zaměstnanců společnosti SNCF. Jakékoli omezení práce zaměstnanců francouzského národního přepravce se pokaždé dotkne i jich. Pod SNCF totiž patří i vykonávání správy infrastruktury (formou subdodávky pro RFF). Podle soukromých dopravců dochází při obnovování služeb po skončení stávky k upřednostňování SNCF při alokaci drážní kapacity na jejich úkor. Přepravci žádají buď náhradu nákladů za neuskutečněné jízdy, nebo oddělení SNCF od železniční infrastruktury.

RUSKO

### Kdo vyhrál při prodeji Freight One

Na podzim proběhla dlouho očekávaná aukce 75 procent akcií (minus dvě akcie) ruského nákladního železničního přepravce Freight One, jenž je vlastněn státem. V boji zvítězila společnost Independent Transport Company Vladimira Lisina, která zaplatila 125,5 miliardy rublů, což bylo jen nepatrně více, než činila vyvolávací cena (125,375 miliardy). Polovina ceny je financovaná z bankovních úvěrů. Řada analytiků očekávala spíše vítězství ropné společnosti Nefte TransServis. **(PešŤ, acri, mez)**

MÉDIA

### Pražské tramvaje i vozovny aktuálně

Dopravní vydavatelství Malkus vydalo na podzim letošního roku publikaci z pera Roberta Mary o tramvajových vozidlech aktuálně provozovaných v hlavním městě. Kniha také stručně představuje tramvajové vozovny. U fotografií jsou v dolní části uvedeny popisky zpravidla s názvem zastávky, v případě traťových záběrů pak s názvy ulic. Nedílnou součástí publikace jsou statistiky vozidel v přehledných tabulkách. Knihu lze zakoupit za cenu 89 korun.

### Setkání lokomotiv řady 52 v Lužné

V nedávné době vyšla ve vydavatelství Malkus barevná fotografická brožura, která pojednává o letošním červnovém setkání lokomotiv německé konstrukce řady 52 v železničním Muzeu Českých drah v Lužné. Setkání se konalo na počest 70. výročí od vyrobení prvního stroje této řady, který se stal nejznámějším modelem tzv. válečných lokomotiv. U ČSD byla tato řada používána po roce 1945 pod označením 555.0. Publikace je například k dostání za 45 korun.

### Úzkorozchodné mašinky na Moravě

Právě vychází dokumentární film na DVD s názvem Úzkorozchodné železnice na Moravě a ve Slezsku. Film pojednává o dvou železničkách rozchodu 760 mm, které vznikly na konci 19. století: o dráze Ondrášov – Dvorce na Moravě (provoz tu skončil v roce 1933) a Třemešná ve Slezsku – Osoblaha, kde stále jezdí spoje ČD. Další filmové zastavení je na nové dráze rozchodu 600 mm v areálu Muzea průmyslových železnic ve Zbýšově nedaleko Brna. V závěru filmu se dostaneme na muzejní (původně průmyslovou) železnici o rozchodu 600 mm v Mladějově na Moravě. Film obsahuje i historické záběry těchto lokomotiv z doby, kdy byla mladějovská šamotka v plném provozu. DVD o délce 58 minut lze zakoupit za 250 korun. **(mh)**

# Nedožité čtyřicáté narozeniny první střídavé Žehličky

**SPOLEHLIVÉ.** Žehličky pod střídavou měděnou pavučinou patří ke strojům s minimem závad. FOTO **MARTIN ŠARMAN (2x)**

Vždy stály opodál rychlých expresních strojů a silných nákladních mašin. Ukryté v kolejištích nákladních ranžírů a přednádraží ale dodnes vykonávají těžkou černou práci u posunu. Vůbec první Žehlička řady 210 by letos oslavila čtyřicátiny, ovšem svůj život položila na oltář pokroku, který nakonec zůstal nevyužit.

Málokdo si dnes vzpomene na to, že právě střídavé Žehličky dnešní řady 210 svým technickým řešením léta patřily ke světové špičce. Byly to první sériově vyráběné lokomotivy s polovodičovou regulací výkonu, které tehdejší ČSD zařadily do svého stavu a dodnes jsou jedinými posunovacími lokomotivami na střídavý proud v celém bývalém Československu. V letošním roce je tomu právě 40 let, co opustila brány plzeňské Škodovky první z nich. Tehdy nesla tabulky s označením S458.0001 a ve svém „rodném listě“ měla uvedeno výrobní číslo 6414/1972.

## Úsporná specialistka

Výjezd lokomotivy z výrobního závodu však není začátkem, ale jen jednou z kapitol dlouhého příběhu vývoje vozidla, jaké do té doby v Československu nemělo obdoby. Zatímco pod „stejnosměrnými dráty“ u nás postupně jezdilo a jezdí několik desítek typů elektrických lokomotiv a jednotek, na střídavé soustavě jsou to jen tři typy traťových lokomotiv, jedna řada elektrických jednotek a právě posunovací lokomotivy S458.0, od roku 1988 přeznačené na řadu 210. Potřeba posunovacích lokomotiv byla logickým důsledkem rozrůstající se elektrizace především větších železničních uzlů jako Plzeň, Cheb, Brno, Břeclav nebo Bratislava, kde byl, podobně jako u stanic na stejnosměrné soustavě, zájem odstranit hluk a zápach spalin z posunovacích motorových lokomotiv.

Tehdejší ČSD proto ve Škodě objednaly sérii moderních posunovacích lokomotiv, které měly být konstrukčně maximálně podobné stejnosměrným posunovacím lokomotivám řady E458.0 (dnes řada 110), jejichž prototypy vyjely ze Škodovky v roce 1971. Výsledná podoba obou typů lokomotiv vzešla z dlouhého výzkumu a plně odpovídala primárnímu určení lokomotiv pro posun. Bohatě prosklená věžová kabina uprostřed vozidla umožňovala velmi dobrý rozhled na všechny strany, tvar kapot dovoloval přímý výhled strojvedoucímu na nárazníky pro přesné a rychlé najíždění na vozy, řešení schůdků a prostorných čelních plošin zase umožnilo bezpečnou jízdu posunovačům. Tyristorová regulace rozjezdu a možnost práce v několika režimech jízdy, včetně pojezdu velmi nízkou rychlostí s maximální tažnou silou, činily lokomotivu velmi hospodárnou, co se týče spotřeby elektrické energie.

**STANOVIŠTĚ.** Pro svůj hlavní účel – využití k posunu – byly Žehličky vybaveny věžovou kabinou s vynikajícím výhledem a volantovým kontrolérem.

## Uspěla doma i v zahraničí

Lokomotivy si pro svou pohodlnou obsluhu a spolehlivost velice brzy získaly oblibu strojvedoucích i ošetřujícího personálu. Po vyrobení zmíněného prototypu a první série třiceti lokomotiv v roce 1973 objednaly ČSD na roky 1979 až 1983 dodávky dalších 43 strojů. Jejich celkový počet se tak v Československu ustálil na 74 kusech. Kromě Žehliček pro ČSD ale zaznamenala Škoda s těmito stroji i dvojici exportních úspěchů, a to když dodala v roce 1983 desítku podobných lokomotiv na vlečky elektráren TENT v dnešním Srbsku, kde jich je většina dodnes v provozu, podobně jako 20 vylepšených lokomotiv z let 1991 a 1992, které slouží na železnicích v Bulharsku.

## Nový život, který se nepovedl

Osud vůbec první zástupkyně řady však nebyl radostný. První střídavá Žehlička byla v rámci zkušební modernizace, realizované v roce 1990 přímo ve výrobním závodě, vybavena novější elektrickou výzbrojí, jejíž součástí byla také elektrodynamická brzda s možností rekuperace. Na úspěšný zkušební provoz prototypu pak měly v 90. letech navázat sériové dodávky obdobných strojů řady 211. Žehličky nové generace však kvůli nedostatku finančních prostředků ČSD zůstaly jen v plánech a osamocený prototyp 209.001 se stal jen přítěží v údržbě kvůli řadě unikátních náhradních dílů. V roce 1996 byla lokomotiva spatřena v provozu naposledy, deset dalších let pak jen coby zdroj náhradních dílů pro ostatní Žehličky postávala po depech v Chebu a Brně-Maloměřicích, než byly její pozůstatky sešrotovány v České Třebové.

Přestože prvnímu prototypu na jeho pozemské pouti štěstí příliš nepřálo, drtivá většina ostatních strojů této řady dále slouží na kolejích v Česku i na Slovensku a ty nejstarší z nich oslaví své kulatiny už příští rok. Až někdy některou z nich potkáte, zkuste jí alespoň v duchu poděkovat za všechnu tu „neviditelnou“ práci, kterou denně vykonává. A určitě si tuto lokomotivu řádně prohlédněte – není o nic méně elegantní než všechny ty Laminátky, Gorily nebo Zamračené. **ROSTISLAV KOLMAČKA**

## Proč název Žehlička?

Význam na první pohled záhadné přezdívky vyplyne na povrch ve chvíli, podíváme-li se na využití lokomotivy. Pendluje od jednoho konce nádraží na druhý a evokuje tak pohyb po žehlicím prkně. Podobně jako skutečná žehlička spojená se zásuvkou kabelem i posunující Žehlička funguje na elektřinu dodávanou sběračem. A nakonec tvar skříně lokomotivy – věžové stanoviště snad vzdáleně připomíná rukojeť, kterou je možno uchopit a s lokomotivou pak libovolně šoupat po kolejích.


# JE ČAS NA PŘEDPLATNÉ PRO ROK 2013

*Chcete mít aktuální přehled o dění ve Skupině České dráhy?*
*Máte rádi svět železnice a kolejové dopravy?*
*Zajímáte se o drážní historii?*

*Předplaťte si Železničáře na příští rok.*
*Celkem vyjde 25 čísel vždy o 12 stranách.*

**Za 25 čísel Železničáře zaplatíte 250 Kč.**
Běžná cena Železničáře činí 12 Kč, pro předplatitele je ale snížena na 10 Kč za číslo.

**Pokud máte zájem o zasílání Železničáře i časopisu ČD pro vás, zaplatíte 400 Kč.**

Jako novinku nabízíme i dárkový kupon (voucher), takže předplatným můžete obdarovat někoho blízkého, třeba k narozeninám.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| číslo 1 | 10. ledna | číslo 10 | 16. května | číslo 19 | 26. září |
| číslo 2 | 24. ledna | číslo 11 | 30. května | číslo 20 | 10. října |
| číslo 3 | 7. února | číslo 12 | 13. června | číslo 21 | 24. října |
| číslo 4 | 21. února | číslo 13 | 27. června | číslo 22 | 7. listopadu |
| číslo 5 | 7. března | číslo 14 | 11. července | číslo 23 | 21. listopadu |
| číslo 6 | 21. března | číslo 15 | 25. července | číslo 24 | 5. prosince |
| číslo 7 | 5. dubna* | číslo 16 | 8. srpna | číslo 25 | 19. prosince |
| číslo 8 | 18. dubna | číslo 17 | 29. srpna | | |
| číslo 9 | 3. května* | číslo 18 | 12. září | | |

* Jedná se o pátek. Posun nastane kvůli státnímu svátku v příslušném týdnu.

## JAK NÁS KONTAKTOVAT

Předplatné je možné objednat e-mailem na adrese balikova@gr.cd.cz, telefonicky na čísle 972 233 090 nebo poštou na adrese: České dráhy, a.s., Odbor marketingu a komunikace, redakční oddělení, nábř. Ludvíka Svobody 1222, 110 15 Praha 1. Současní předplatitelé měli v minulém čísle dostat složenku k úhradě do konce ledna 2013! Pokud se tak ale nestalo nebo chtějí změnit údaje, platí výše uvedené kontakty i pro ně. Přijímáme pouze předplatné na adresu v České republice!

*Děkujeme za Vaši přízeň*

**BÁSNÍK.** František Tylšar sice pracuje jako vlakvedoucí, ale svůj volný čas zasvětil tvorbě veršů pro radost svou i čtenářů. FOTO **AUTOR, ARCHIV FRANTIŠKA TYLŠARA**

# Jahodový vlakvedoucí a jihočeský železniční poeta

Ačkoli takřka denně obléká modré sukno uniformy, jeho životní filozofie má barvu spíše růžovou. Vlakvedoucí z Veselí nad Lužnicí a věčný optimista František Tylšar v sobě objevil dar, jak vyjádřit svůj pozivní pohled na život veršem. Říká, že inspirací je mu částečně jeho profese, díky které se stává součástí zajímavých životních příběhů, ale i krásnější polovina lidstva.

Pokud jste nikdy nepřišli poezii na chuť, je pro vás světem, kterému nerozumíte a v myšlenkách básníků se ztrácíte, určitě nepřestávejte číst. Představíme vám totiž člověka, jehož verše jsou až infantilně jednoduché, a přesto poutavé a pozoruhodně výstižné. Jejich autorem je vlakvedoucí František Tylšar, který se poezii začal věnovat teprve před třemi roky. Přesto vydal již tři sbírky a jeho stále se rozrůstající pravidelná čtenářská obec čítá úctyhodných 1 600 lidí.

## K básním ho přivedly předpisy

„Železnice je mým druhým domovem. Profesně se pohybuji pouze tam, kde jsou koleje a vlaky. Začínal jsem jako průvodčí nákladních a osobních vlaků v Nezamyslicích. Následně mě osud zavál do stanice Český Těšín, kde jsem pokračoval jako vlakvedoucí," popisuje svou životní pouť František Tylšar. Opravdový začátek jeho literární tvorby ale přišel se zcela novou profesí, když nastoupil jako „školař" v Českých Budějovicích. Následovalo období na ředitelství DVI, kde pracoval jako manažer vzdělávání. Psaní se mu stalo denním chlebíčkem, i když o nějaké poezii samozřejmě nemohla být řeč. Jeho tvorbou byly tehdy výukové materiály.

„Práce v předpisové oblasti a ve vzdělávání mě hodně bavila, ale vzhledem k organizačním změnám jsem se vrátil ke své původní profesi. Abstinence od jakéhokoli psaní rychle přinesla potřebu něco tvořit," vzpomíná na své básnické začátky. I když jeho nutkání trošku zavání téměř chorobnou touhou po literární realizaci, nepřipadá si jako grafoman. „Začalo to jen krátkými verši pro pár přátel na sociální síti. Míra jejich líbivosti se hodnotila počtem virtuálních jahod a vzhledem k tomu, že se setkávaly veskrze s úspěchem, můj pseudonym Jahodový básník byl nasnadě. Rok poté proto spatřila světlo světa má první sbírka s názvem Jahodové verše."

## Ženy tajemné, ženy inspirující

Náměty poezie Jahodového básníka označuje sám autor jako témata, která přinášejí lidem radost. Ostatně Radost je i název jeho druhé básnické sbírky. Začtete-li se ale do veršů této sbírky pozorně, poměrně záhy objevíte mezi řádky autorův obdiv k ženám. Ještě čitelnější je inspirace lepší polovinou lidstva ve třetí sbírce Milování. „Sbírka obsahuje jemně eroticky laděné verše plné romantiky. Najdete v ní však i silnější erotické příběhy, které se někomu mohou zdát až perverzní," říká autor v předmluvě a sám nepokrytě přiznává, že ženy mu byly vždy tou nejlepší inspirací. „Dlužno podotknout, že moje manželka je autorkou nejen řady inspirujících zážitků, ale i ilustrací v mých knihách," směje se František Tylšar.

## Nejen ve verších má své hájemství

Přestože básně tvoří největší podíl v tvorbě Františka Tylšara, stranou nezůstavají ani další literární formy. „Připravuji další dvě knihy, jednou z nich budou veršované pohádky pro děti i dospělé. Kromě toho píšu také pro časopis Veselsko a na příští rok připravuju společný projekt antologie tvorby autorů z našeho mikroregionu. Další oblastí mé literární činnosti je psaní písňových textů pro skupiny A proč ne a Duo VP," popisuje své literární portfolio. A když zrovna nepíše, věnuje se fotografování, hře na kytaru, četbě a zejména své rodině.

Jako autor rozvíjející svůj talent úzce spolupracuje s Jihočeským klubem Obce spisovatelů, který mu pomáhá s motivací i odborným růstem. „Rád bych poděkoval zejména spisovatelce a novinářce Hance Hosnedlové, ale i ostatním, kteří mě posouvají vpřed," říká vlakvedoucí, kterého můžete potkat v osobních vlacích na jihu Čech. Pokud chcete poznat Františka Tylšara jako Jahodového básníka, určitě navštivte jeho stránky http://profandu.webnode.cz Možná si jeho neobyčejné verše o obyčejných věcech zamilujete. **VÁCLAV RUBEŠ**

### *Slova*

*Slova jsou střípky v krasohledu,*
*metamorfózy rybích očí...*
*Mnohá jsou z ohně, jiná z ledu,*
*některá trpká, další z medu,*
*najdeš v nich lásku, kapku jedu.*

*V období štěstí, i když zle je,*
*slovo za slovem k cíli spěje.*
*Bůh dal jim moc čaroděje*
*a teď se lidem shora směje.*
*Lidstvo se modlí, ódy pěje...*

*Já pochopit to nedovedu.*
*A boží mlýny stále mlčí...*

## KŘÍŽOVKA

**J. R. Lowell (1819–1891) – americký básník a kritik: POUZE HLUPÁCI A MRTVOLY ... (dokončení v tajence).**

| POMŮCKA: APO, KSA | KÓD SAÚDSKÉ ARÁBIE | ÚKON | NESLUŠNĚ JÍST | JESTLIŽE | | USRKNUTÍ (ŘIDČ.) | ZÍSKANÁ ZA PENÍZE | DÍLO MALÍŘE | KOMEDIANT (HANL.) | | FILIPÍNSKÁ SOPKA | PANENKA JAKO DOKONALÁ DÍVKA | LÍC MINCE (-S) | CIRKULOVAT | | SET-TOP BOX (ZKR.) | NADÁNÍ | OPOJENÁ ALKOHOLEM | NENIČIT | ZNAČKA ELEKTRO-SPOTŘEBIČŮ | POPRAVČÍ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| DRUH SPOJENÍ TRÁMŮ | | | | | HOVĚZÍ DOBYTEK | | | | | STAROVĚKÉ POČÍTADLO | | | | | STVOL | | | | | | |
| VÝPLŇ OKEN | | | | | VALAŠSKÁ ŽENA | | | | | MEZINÁR. NÁZEV SOUHVĚZDÍ PÁVA | | | | | PAPÍR K LEPENÍ NA STĚNY | | | | | | |
| ÚTOK | | | | | TENISOVÝ DVOREC | | | | | DRAVEC | | | | | PŘERUŠO-VANĚ SVÍTIT | | | | | | |
| | | | | | RET | | | | | TRUP | | | | | NOČNÍ MOTÝL | | | | | | |
| | UZLÍČEK V TKANINĚ | MRCHO-ŽRAVÝ PTÁK | | | | NOTOVÝ ZÁPIS | | | | | PRVEK ZNAČKY BR | | | | | ELIŠKA | | | | TA DRUHÁ | LIHOVINA |
| | | NÁZEV HLÁSKY | | | | SEVEŘAN | | | | | VELBLOUDÍ KŘÍŽENEC | | | | | SVĚTOVÁ STRANA | | | | | |
| **TAJENKA** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| SMYČKY | | | | JEDNOTKA HLASITOSTI | | | | SARMAT | | | | | ŠESTE-REČNÝ NEROST | | | | | REZIGNO-VANÝ SOUHLAS | | | |
| CITOSLOVCE TIŠENÍ | | | | HLAS VRÁNY | | | | DOUPĚ | | | | | POHYBY ŠTĚTCEM | | | | | NA TOM MÍSTĚ | | | |

AUTOR **PETR HAJNIŠ**

### POŠTA

## Zachráněný dojem z cesty na Slovensko

Víc než 30 let jezdím na Slovensko a zpět. Mám tam rodiče, navštěvuji je asi jednou měsíčně. Dne 19. října se mi stalo to, co ještě nikdy. Po delším přemlouvání se mi podařilo nalákat na jízdu vlakem i syna s manželkou a jejich patnáctiměsíční dcerou. Použili jsme spoj Hradčany s odjezdem z Prahy 15.17 h. Vše probíhalo hladce až do Pardubic, pak nastal zlom. Někdo prý skočil do kolejiště v úseku Zámrsk – Choceň, původně avizované zpoždění 15 minut se změnilo na 90 minut. Co dělat? Rodiče bydlí kousek za moravsko-slovenskou hranicí, máme přestupovat na poslední večerní vlak a doba na přestup podle jízdního řádu činí pár minut. Rozběhla jsem se tedy za průvodčím, aby zavolal do Horního Lidče, ať vlak počká. Nervozita z přestupů na další spoje panovala nejen u nás ale i u ostatních cestujících. Pan průvodčí se zachoval velice profesionálně. Roznášel všem cestujícím vodu k občerstvení, ani ve vypjatých situacích ho neopouštěla dobrá nálada (až v takových situacích si člověk uvědomí, co udělá pouhý úsměv), velice ochotně hledal navazující spoje. Díky němu jsme dojeli k rodičům sice se zpožděním, ale v klidu a bez depresí a strachu, kde strávíme noc s malým dítětem. Před střídáním se slovenskými kolegy se byl s námi ještě rozloučit a popřál nám, ať zbytek cesty dobře dopadne. Moc mu za to děkujeme! A těšíme se na další jízdu s vámi.

**JARMILA OZIMÁ**

## Nádražní restaurace v Poděbradech

Na stránkách Železničáře jsem se setkával s články věnovanými obnoveným nádražním restauracím. Těch článků, zdá se, v poslední době ubylo a těch nádražních restaurací ještě více. Proto mne příjemně překvapila obnovená a znovuotevřená nádražní restaurace v Poděbradech, která byla po léta zavřená a předtím tam byl otřesný „pajzl". Byl bych rád, kdybyste o ní zveřejnili reportáž. Za sebe mohu říci, že jinam bych v Poděbradech nešel a podobná nádražní restaurace v lázeňských městech asi nemá obdoby.

**LEOŠ HEŘMÁNEK**

*Čtenářům slibujeme, že se do nádražní restaurace v Poděbradech brzy podíváme.*

## Železnice nevyužívá svůj potenciál na trhu

Ministerstvo dopravy zveřejnilo Ročenku dopravy 2011. Statistická data ukazují, že obyvatelé České republiky i v loňském roce využívali častěji veřejnou dopravou než osobní automobil. Veřejná doprava za uplynulý rok přepravila téměř 2,7 miliardy osob a lidé ji využili pro 57 procent svých cest. Největší podíl na tom měla městská hromadná doprava s více než 2,14 miliardami přepravených cestujících. Zatímco osobní automobily se podílely na osobní přepravě 43 procenty a přepravily za loňský rok přibližně dvě miliardy osob. Počet přepravených osob ukazuje, že veřejná doprava v ČR funguje jako celek na vysoké úrovni, avšak železniční doprava se podílí na počtu přepravených osob jen 3,6 procenty, což zdaleka neodpovídá potenciálu, který by mohla jako páteř veřejné dopravy využít. Pokud by jen každý desátý řidič nechal auto doma a místo jízdy autem přesedl do vlaku, tak by železniční doprava v ČR přepravila více než dvojnásobek cestujících oproti současnému stavu.

Pro zvýšení prestiže železniční dopravy a tím i počtu přepravených osob bude potřeba nejen rozšíření konkurence na železnici, která zvyšuje kvalitu služeb, ale bude nutné zajistit zvýšení investic do dopravní infrastruktury. Kromě modernizace a zvyšování kapacity tratí pro příměstskou dopravu a budování nových zastávek je potřeba co nejrychleji zahájit přípravu výstavby páteřní sítě vysokorychlostních tratí. Ale nesmí se zapomenout ani na modernizaci regionálních tratí, které mají největší rozvojový potenciál a je na nich možné souborem opatření dosáhnout v krátké době výrazného zvýšení počtu cestujících.

**MIROSLAV VYKA**

Autor je prezidentem Svazu cestujících ve veřejné dopravě.

**Dopisy jsou redakčně upraveny a kráceny.**

**LESNÍ DRÁHA.** I v dnešní době můžete najít ve Spojených státech amerických původní podvozkové parní lokomotivy. Mezi relativně moderní typy patří stroj Heisler, který se vyráběl do roku 1941. FOTO **AUTOR (4x)**

# Do Západní Virginie
## za průkopnickými parními stroji

Spojené státy americké byly nejenom cílem emigrantů, ale i místem s odvážnými podnikateli a konstruktéry, kteří se nebáli realizovat svoje technické nápady. Často ale vyhrávali ti silnější a drzejší, kteří v touze po rychlém zisku šli cestou co nejmenších nákladů. I dnes proto v USA natrefíte na primitivní uchycení kolejnic na lesních nebo zemědělských drážkách, kde pod těžkými a moderními lokomotivami podivně praskají pražce. A nikomu to ani nevadí.

Stavitelé železnic dostávali v Americe raného kapitalismu často krkolomné objednávky na vedení tratí. Museli vybudovat trať s co nejmenšími náklady a v co nejkratším čase. Na takovéto ledabyle postavené dráhy se samozřejmě nemohly postavit klasické víceosé lokomotivy s pevným rámem. V národním parku v Západní Virginii se můžete podívat na provozuschopné exponáty podvozkových parních lokomotiv, které byly pro tyto tratě určené. A o víkendech se s nimi i svézt. Tři typy od tří konstruktérů vám nyní krátce představíme.

### Dílo Ephraima Shaye

Technické řešení se zrodilo v hlavě Ephraima Shaye, který vymyslel pro svou plantáž podvozkovou parní lokomotivu. První podvozky byly téměř totožné s podvozky čtyřosých vagonů. Na plošinu postavil malý kotel a vedle něj parní stroj, který poháněl zalomenou hřídel na boku lokomotivy a odtud pomocí kardanů oba podvozky. Stroje byly poměrně poruchové, do otevřených převodů například často létaly kameny. Jenže vše se dalo opravit i bez zvláštních nástrojů přímo v terénu, takže tyto lokomotivy se objevily i u velkých dopravců, i když jenom pro posun.

**HLAVNĚ LEVNĚ.** Lokomotiva od Ephraima Shaye vyhovovala tratím, které se budovaly s co nejmenšími náklady.

Pohyblivost podvozků takové lokomotivy byla optimální pro polní tratě. Maximální rychlost 30 km/h na lesních a hutních tratích nevadila, důležitá byla obrovská tažná síla a pohodlná údržba – vždyť všechny hlavní technické součásti se nacházely venku, na boku lokomotivy. Ephraim Shay prodal svůj patent z roku 1881 firmě LIMA, která následně uspěla na trhu s tzv. převodovými lokomotivami. Do konce výroby v roce 1945 jich prodala 2 767, v drtivé většině pro domácí, tedy americké zákazníky. Jen několik kusů se dostalo do zámoří, hlavně do Indonésie. Jedna se zatoulala i do Rakousko-Uherska, za první světové války se ale ztratila na území Bosny.

### Inženýr ukradl patent dřevorubci

Mezi další pozoruhodné konstruktéry patřil Charles Darwin Scott, původním povoláním dřevorubec. Ten v letech 1875–88 provozoval podomácku vyrobenou lokomotivu pro přesun dřeva v Pennsylvánii. Jeho stroj byl celkem primitivní – na čtyřnápravovou plošinu postavil stojatý kotel a před něj dal dvouválcový malý parní stroj, pravděpodobně z pobřežního člunu. Namísto lodního hřídele poháněl kardany a pohonné mechanismy používané v mlýnech.

Scott sebral své plány a zanesl je do blízké lokomotivky (Climax Manufacturing Company), kde podle nich vyrobili první stroj. Jenže už v únoru téhož roku podal George D. Gilbert patent na tentýž stroj. Gilbert patřil do rodinného kruhu nevzdělaného Scotta a jako civilní inženýr vycítil příležitost. I ve zmíněné lokomotivce si vylepšovali původní návrh a jistý R. S. Battles si nechal patentovat upravenou verzi stroje. Scott to ale tak nenechal a v několikaletém právním sporu nakonec v prosinci 1892 získal všechna patentová práva na svůj vynález. Ovšem náklady na soudní proces ho stály celý majetek.

**CLIMAX.** Tento typ podvozkové lokomotivy se vyráběl v letech 1888–1928. Vzniklo asi 1 100 kusů, přičemž v USA se dochovalo pouze 18.

**VŠE ODHALENO.** Nevýhodou lokomotivy Shay bylo, že do otevřených převodů často létaly kameny. Opravit se ale vše dalo rychle a okamžitě v terénu.

Tyto lokomotivy typu Climax byly ještě levnější než u Shaye. Vyráběly se ve verzích s hmotností 10, ale i 100 tun. Vzniklo asi 1 100 strojů, ale v Americe se dochovalo pouze 18, z toho 3 v pojízdném stavu. V roce 1928 jejich výroba skončila, ale ještě před tím se exportovaly rovněž do Kanady, Mexika, na Bahamy nebo do Portorika. Ve větším počtu se objevily také v Austrálii, na Novém Zélandu nebo na Filipínách.

### Lokomotiva Heisler

Charles Heisler, inženýr a osobní asistent prezidenta lokomotivky Dunkirk Engineering, si v roce 1891 nechal vyrobit lokomotivu podle vlastních představ. V závodě s ní však neuspěl, a tak odešel do jiné společnosti (Stearns Manufacturing). Ani tam ale neměl štěstí, protože v roce 1907 prohlásili výrobu jeho stroje za nerentabilní. Nakonec si musel založit vlastní závod: Heisler Locomotive Works.

Jeho lokomotiva patřila v rámci převodových mezi rychlé a univerzální typy a podobá se už klasickým strojům. Vyráběla se ve velikostech od 14 do 95 tun a měla netradičně řešený pojezd. Nápravy na jednom podvozku jsou spojené ojnicemi, převodová skříň byla osazena jen na vnější nápravě, přičemž druhá byla poháněna zmiňovanou ojnicí. Parní stroj pracoval v poloze V na mohutnou klikovou hřídel pod kotlem s obrovským protizávažím. Odtud vedly kardany na všechny podvozky včetně tendru. Do roku 1941 opustilo brány továrny 625 kusů. I tato lokomotiva se jako předchozí dva typy prosadila zejména na severoamerickém území.

**EUGEN TAKÁCS**