



FOTO MARTIN NAVRÁTIL

SLOUPEK

Společně upevníme postavení na trhu

České dráhy mají za sebou náročný rok, a to jak v segmentu železniční osobní, tak zejména nákladní dopravy. Je jisté, že v případě společnosti ČD Cargo se neobejdeme bez pomoci státu, ale větší díl práce je a vždy bude na nás, na zaměstnancích. My se budeme zodpovídat z toho, jak hospodaříme. Zda jsme schopni hledat vnitřní úspory, zvyšovat efektivitu a zároveň získávat na trhu nové zákazníky.



Dalibor Zelený

předseda představenstva a generální ředitel Českých drah

Bohužel rozhodnutí našich předchůdců nebyla vždy prozíravá, a proto nebude snadné kondici Českých drah rychle zlepšit a snížit alarmující úroveň zadlužení. A to tím spíš, že naše hospodaření významně ovlivňují i další faktory, jako je například nedávná intervence České národní banky. Oslabení koruny nám příští rok prodraží nákupy přibližně o částku 320 milionů, které budou chybět jinde. Ze meziročně zaplatíme o 172 milionů korun více za dopravní cestu, že o další desítky milionů podraží nafta a jiné vstupy, snad ani nemusím připomínat.

To všechno ale nesmí zastavit probíhající modernizaci vozidlového parku a zkvalitňování služeb. Zákazníci chtějí co možná nejlepší servis, který jim musíme poskytnout, abychom obstáli v konkurenčním prostředí. Věřím proto, že všichni svým povinností i v novém roce dostojíme a společně dokážeme hospodaření Českých drah zlepšit a jejich postavení na trhu osobní i nákladní dopravy upevnit.

Vážení kolegové, děkuji vám za dosavadní práci, kterou pro České dráhy každý den odvádíte. Přeji vám krásné vánoční svátky a úspěšný rok 2014!

Na kolejích se vyrojili Mikulášové, andělé a čerti

Nostalgické soupravy Českých drah brázdí koleje i v době adventu. Na konci listopadu a na začátku prosince vyjely v různých krajích tradiční mikulášské vlaky určené především rodinám s dětmi. Během jízdy i ve stanicích je doprovázely pohádkové a mýtické bytosti. Kdo si včas pořídil rezervaci místa, neprohloupil, protože každý rok panuje o tyto akce enormní zájem cestujících.

Rozjeli jsme se do regionů na pět vybraných mikulášských jízd Českých drah. Někde měli čerty strašidelnější, jinde zase více Mikulášů. Všude ale vládla nadšená atmosféra plná dětských úsměvů, košíků s dárečky, obětavého pobíhání vlakové čety a charakteristických zvuků parních nebo motorových vozidel.

Pohled na osvětlenou Prahu

Na branickém nádraží v Praze jsou už na pořádné davy cestujících zvyklí. Ještě v šedesátých letech minulého století byla zdejší stanice třetí nejvytíženější v hlavním městě. Dnes je mimo jiné důležitým centrem železniční nostalgie v regionu. Ukázalo se to znovu o mikulášských jízdách, které KČOD Praha pořádalo o víkendu 30. listopadu a 1. prosince. V sobotu jely zvláštní vlaky čtyřikrát, v neděli potom třikrát.

V čele historické soupravy stanula majestátní šlechtična 475.179 z roku 1949. Obrovský zájem byl především o večerní sobotní jízdu, která byla naplánovaná přes tzv. Pražský Semmering. Ačkoli panovalo spíše sychravé a deštivé počasí, vlak vyjel zcela plný. Cestující si sice kupovali rezervace, které jim garantovaly místo k sezení, přesto – hlavně tatínkové s dětmi – dávali přednost stání v uličce u otevřeného okna a sledování osvětlené Prahy, zejména v Michli u Odstavního nádraží jih a při stoupání a klesání na Semmeringu.

Mikulášové pečlivě chodili všemi dvacíti vozy a obdarovávali děti drobnými sladkostmi. Pravdou ale je, že čerti převažovali. Dva z nich dokonce ovládali parní lokomotivu! Slavnostní atmosféru dotvářeli pobíhající andělé a vlaková četa v dobových uniformách. Některé děti snášely strašení s klidem. Jedna



Na Olomoucku byli čerti spíše vlídní než hrůzostrašní. FOTO MARTIN NAVRÁTIL

malá holčička dokonce čerta prosila, aby se s ním mohla vyfotografovat na památku a nabídla mu za odměnu bonbon. Na některých dětských tvářích ale byl vidět nefalšovaný strach a děs v očích. Když čerti párkrát vypnuli světlo a vlak se ponořil do tmy, ozývaly se ze všech stran výkřiky hrůzy.

O dobrou náladu se na branickém nádraží staral i slon Elfík, kterého rozjvené děti často tahaly za ocas. Zájemci si u stánků mohli koupit nejen občerstvení včetně svařeného vína na zahřátí, ale i knížky a stavebnice s železniční tematikou, a vzít si například materiály související se změnou jízdního řádu. Za přítomnosti ředitele KČOD Praha Aloise Kašpara pak proběhl v sedm hodin večer ohňostroj pojetý ve velkém stylu. Vlak mu také celé nádraží mohutně aplaudovalo a Braník se při tom ponořil skoro do silvestrovské nálady.

Letohrad – Dolní Lipka: tradice stará 25 let

Přes pět stovek cestujících, hlavně rodičů nebo prarodičů s dětmi, pobrala šestice klasických osobních vozů tažených místní parní Lízou, tedy lokomotivou označenou 423.009, a vytyápěných postkovou elektrickou Žehličkou. Služební vůz tradičně fungoval částečně jako bufet. V sobotu 7. prosince si málokterý z pasažérů uvědomoval, že parní mikulášské vlaky z Letohradu do Dolní Lipky vyjíždějí nepřetržitě už čtvrt století.

Ten letošní vyrazil bíle pocukrovanou krajínou k Jablonnému a Lichkovu krátce před půl jedenáctou a ve vlaku nastala podrobná revize hříčků a hříšků všech dětí. „Už tady byl čert Zachariáš? A co zjistil? Jestlipak jsi byl hodný?“ vyzvídal čertice a Mikuláš s anděly naslouchal básničkám nebo písničkám.

➔ Pokračování na straně 2

Podařilo se vyjednat kolektivní smlouvu 2014

V úterý 10. prosince podepsal generální ředitel Českých drah Dalibor Zelený a předáci všech deseti železničních odborových organizací Podnikovou kolektivní smlouvu na rok 2014. Tarifní mzdy se podle ní příští rok zvýší o 1,4 procenta a všichni zaměstnanci dostanou po Novém roce jednorázově vyplacen sociální příspěvek ve výši 1 000 korun. „Jde o rozumný kompromis, který našim zaměstnancům garantuje so-

ciální jistoty a České dráhy mohou i tak dosáhnout mírného provozního zisku,“ hodnotí výsledek kolektivního vyjednávání Dalibor Zelený.

Meziroční růst mezd zaměstnanců ČD je možný díky vnitřní racionalizaci, zejména úsporám na Generálním ředitelství, které přesáhnou částku 70 milionů korun ročně. Celkový objem vyplacených mzdových prostředků v roce 2014 se díky tomu meziročně sníží. (tis)

Rozhodli jste o nejkrásnějším nádraží

Nejkrásnějším nádražím roku se staly Rynoltice na Liberecku. Rozhodli o tom lidé v anketě, kterou pravidelně pořádá Asociace Entente Florale CZ – Souznění. Titul Pohádkové nádraží získaly stanice Včelníčka a Horní Lipová. Výsledky byly vyhlášeny na půdě Senátu 12. prosince. Na projektu se kromě Českých drah podíleli tito partneři: ŽelPage, Plzeňská dráha a mikroregion Konstantinólázeňsko.

Z vítězství Rynoltic měl radost jak ředitel RSM Hradec Králové Václav Fikr, tak



Rynoltice jsou sice nejkrásnější, ale vlaky tam nejedí. FOTO KVĚTA SLABÁ

výpravčí Květa Slabá, která s manželem v nádražní budově bydlí a k prvenství „své“ stanice přispěla reklamní kampaní. V Senátu byla i místostarostka Rynoltic Petra Urbanová, která jezdí do Prahy lobbovat, aby se na část tratě o86 vrátily co nejdříve vlaky. Po červnových povodních se totiž do nejkrásnějšího nádraží roku 2013 po kolejích běžný cestující nedostane. Předávání cen obohatilo vystoupení dětí ze základní školy v Mnichovicích pod vedením Hany Jelínkové a Luboše Kodytky. MARTIN NAVRÁTIL

Příští
Železničář
vychází
9. ledna.



Rakouští strojvedoucí se zacvičili na řadu 380

Kvůli změně vozby spoju EC do Vídně si kolegové z ÖBB osvojili škodovickou lokomotivu.

STRANA 8

Německé dráhy rozšiřují své autobusové spoje

Největší železniční dopravce v Evropě využil změny zákona a expanduje na silnicích.

STRANA 9

Oboustranný plakát jako dárek pro předplatitele

Na čtenáře, kteří si platí odběr Železničáře, čeká v tomto čísle vložený bonus.

UVNITŘ ČÍSLA



→ Pokračování ze strany 1

Obdarovány byly i malé Anička a Lucinka, u jejichž společné recitace i neposedný Zachariáš poslouchal s otevřenou čertovskou hubou. Na konečné v Dolní Lipce si účastníci akce prohlédli zbrojení lokomotivy vodou ze dvou aut Sboru dobrovolných hasičů v Lichkově.

„Jízda se perfektně vydařila, vlak jel načas podle jízdního řádu,“ vyjádřil spokojenost Tomáš Netolický, ředitel Krajského centra osobní dopravy Pardubice, který zastupoval jednoho z organizátorů akce. Mezi pořadatele ještě patřilo DKV Česká Třebová a Letohradský železniční klub. Ředitel Netolický ještě vzpomněl mikulášskou jízdu v Chocni konanou o týden dříve, která zaznamenala neobvykle vysokou účast.

Závěr mikulášské jízdy v Letohradě měl letos neobvyklou neveřejnou tečku: symbolickým otočením na stanovišti Lízy na letohradské točně se s pořádným Mikulášem rozloučil jejich organizátor Petr Buryška. Byl to on s týmem nadšenců, kdo stál u zrodu této letohradské tradice. „Petru Buryškoví i dalším stovkám železničářů, kteří berou ‚dráhu‘ jako celoživotní srdeční záležitost, moc děkuji!“ okomentoval zmínku o změně orga-

mikulášské jízdy mají své kouzlo a sníž ještě tuto atmosféru umocnil. Nebylo těžké si všimnout, že vlaky plné obdarovaných dětských cestujících a spokojeného dospěláckého doprovodu jsou pro všechny organizátory tím nejlepším poděkováním za úsilí, které organizaci každé akce věnovali. Jsou i díkem všem, kdo se věnovali přípravě a řízení návštěvníky obdivovaných parních strojů. Jsem přesvědčen, že některé parní vlaky jsou zařazeny do našeho marketingového rozpočtu právem.“ Partnerem letošní olomoucké akce – dvacáté v pořadí! – byla vedle Olomouckého kraje také společnost DPOV.

Děti odjely párou do Oslavan plnit čertovské úkoly

Svítilí slunce a lehký poprašek sněhu dotvářely tu pravou mikulášskou atmosféru na jihu Moravy, kde se v sobotu 7. prosince vydal na svoji tradiční cestu historický vlak Mikuláš. Jízdu vlaků, směřujícího z Brna do Oslavan, připravily České dráhy ve spolupráci s městem Oslavany a tamním Divadlem na Mýtině. Kdo miluje kolejovou dopravu, mohl navíc na brněnské hlavní nádraží přijet stylově speciální moderní nebo historickou mikulášskou tramvají (šalinou).



LETOHRAD. Parní Líza se musela poprat s pořádnou sněhovou nadílkou. Stejně i zaměstnanci ČD.

FOTO MARTIN NAVRÁTIL



PRAHA. Parní jízdy z Braníka dokážou vždy přilákat davy zájemců. FOTO JAN ČÁK

nizačního týmu letohradského Mikuláše náměstek generálního ředitele pro osobní dopravu Michal Štěpán.

Velký okruh okolo Olomouce

Aktivně uchopili organizátoři mikulášskou jízdu pod taktovkou KCOD Olomouc, DKV Olomouc a tamních základních organizací Odborového sdružení železničářů. V sedmivozové soupravě byla v sobotu 7. prosince zařazena i muzejní čtyřnápravová „hospoda“ z Lužné u Rakovníka a konferenční vůz, vytápěcí podporu zajišťoval Mračoun 749.042. Vlak vyjel už dopoledne z Olomouce přes Zábřeh na Moravě do Šumperka – v tomto úseku přijal pozvání ředitelky KCOD Hany Motykové a prvního náměstka hejtmana pro dopravu Aloise Mačáka i předseda představenstva a generální ředitel ČD Dalibor Zelený. Odtud po dozbrojení parní lokomotivy Kremáka 534.0432 a povinné skupinové fotografii početné andělsko-čertovské družiny v čele se samotným Lucíferem vlak pokračoval přes Uničov a Šternberk zpátky do Olomouce. I v tomto vlaku byli čerti spíše vlídní než hrůzostrašní.

Na jízdu mikulášského vlaku mezi Šumperkem a Uničovem dorazil i náměstek generálního ředitele pro osobní dopravu Michal Štěpán, který se už předtím svezl z Letohradu do Dolní Lipky, aby na závěr své cesty zhodnotil pořádání mikulášských jízď těchto slovy: „Dneska jsem se opět přesvědčil, že

Osm zcela zaplněných historických dřeváků ze čtyřicátých a padesátých let vedla oblíbená parní lokomotiva 433.001, zvaná místními Skaličák, kterou vyrobili v roce 1948 v Lokomotivce ČKD. Té pomáhal historický pro-



JE TAM LUCIFER? V úštěckém pekle vládly pěkné čertice.

FOTO VÁCLAV RUBEŠ

totypový stroj Bardotka T 478.1001, který byl do vlaku řazen jako postrk (pomáhal rovněž vytápět část soupravy). Uprostřed vlaku nechyběl ani bufetový vůz. Během cesty do Oslavan všechny děti obdržely

kulášskou jízdu vyprodali během jednoho dne od vyhlášení,“ komentuje akci Michal Teplík z brněnského KCOD.

Andělský vlak zamířil do pekla

Zatímco v ostatních koutech republiky vyrazily zvláštní spoje rovnou s Mikulášem, čerty a anděly, na Ústecku vypravili vlak pouze s nebeskými posly. Andělský vlak však zamířil v neděli 8. prosince přímo do pekla. Souprava dvou legendárních Kredenců (M 262.121 a M 262.1183), doplněná dvěma vloženými Bixy (jeden barový přezdívaný Bixovna), vyjela z Ústí nad Labem a její cílovou stanicí se stal Úštěk. A proč zrovna ten? Pod označením Muzeum čertů je tu nezavěšeným očím skryt vstup do Luciférova království. Na účastníky netradiční cesty čekalo nejedno překvapení – například odhalení, že nejvyšší pekelník je ve skutečnosti pekelnice.

Andělé ve vlaku obdarovávali děti, kterých přišlo spolu s rodiči na sedm desítek. Během hodinu a půl trvající cesty se hrály na kytary vánoční koledy. Zato v úštěckém muzeu se návštěvníci ponořili do historie čertů a čertovin nejen v Čechách. Podle provozovatele muzea Jaroslava Stejného se český čert vyznačuje dobrosrdečnou povahou a smyslem pro humor. V lokálním pojetí prý byli všichni čerti rodu ženského. (Prý je to správně, neboť právě ženy dělají mužům ze života peklo.)

Přítomné čertice opravdu neměly s dospělými účastníky slitování. Svě by o tom mohl vyprávět ředitel Krajského centra osobní dopravy Ústí nad Labem Daniel Jareš, který byl před zraky všech dehonestován několika ranami bičem na zadnici (naštěstí ne na holou, aby

neutrpkla jeho důstojnost). A to vše jen kvůli tomu, že skákal čertici do řeči a nabádal ke zbičování své vlastní choti. Inu, jak říká lidová moudrost, kdo s čím zachází, s tím také schází...

Ve sklepním labyrintu, který skutečně navozoval pocit bezvýchodnosti a temnoty, se ukrývala Luciferka se svou družinou čertic. Děti, které přednesly tra-



Čertice doprovázely cestující na zámek v Oslavanech.

FOTO MARTIN HARÁK

diční básničku či zapěly, si ale v pekle nenechaly. Trestu kupodivu unikli i andělé doprovázející vlak, i když byli několikrát v nelichotivých souvislostech zmíněni. Zato s dospělými hříšníky se Luciferka nepárala. Za obět si vybrala opět ředitele Jareše a ke škodolibé radosti všech (zejména jeho kolegů) ho uzavřela do klece. Nakonec však vše dobře dopadlo – vykoupil se tancem. A právě včas, aby stihl návrat zvláštního vlaku do Ústí nad Labem. Během jízdy došlo ještě na vyhlášení soutěže o nejpřesnější obrázek nakreslený dětskou rukou během cesty, stejně jako na žádoucí občerstvení v Bixovně.

PETER HORÁLEK, MARTIN NAVRÁTIL, MARTIN HARÁK, VÁCLAV RUBEŠ



Další fotografie najdete na stránkách zeleznicar.cd.cz.

Letohradští strojvedoucí se stávají mistry v polštině

Důležitý prvek znamení polsky dozorčí provozu, v našem významu výpravčí. Jenomže stačí na konci slova ruch (pohyb, provoz) dosadit místo u písmeno a – v tom okamžiku je z toho vulgární věta (slušně přeloženo) dozorčí souloží (š...). Podobně kierownik pociagu (vlakvedoucí). Jen jeden příklad z mnoha dokladujících, že i s poměrně suchou terminologií dopravních předpisů si lze při výuce polštiny občas užít. Polské návěstní předpisy mají kolor pomarańczowy (oranžový), zatímco u nás je na návěstídlech barva žlutá. A těch více či méně zábavných nebo také záluďných jazykových hříček má polština stovky. A podobně je to prý i naopak.

Lektor se třemi rodnými jazyky

Jazykové záluďnosti zná i více než deset strojvedoucích DKV Česká Třebová, PP Letohrad, kteří se ve školící místnosti letohradského depa už druhým rokem

učí základy polštiny. Potřebují ji proto, aby rozuměli jazyku včetně hovorových výrazů, to když v rámci turnusu přijedou do výměnné stanice Międzyzlesie. Ve dvou skupinách je nejprve dvakrát, později jednou měsíčně až do prosince učil jejich kolega Andrej Ivanič. „Dráha začátkem loňského roku hledala přes DVI někoho, aby mohla letohradské strojvedoucí učit polštinu takzvaně od píky, a tak se obrátila na mě,“ vzpomíná na začátky Ivanič, strojvedoucí ČD DKV Praha, PP Nymburk, který pro DVI výuku zajišťuje.

Pro něho samotného jsou řeči končikem. Je to sice rodák z Třebíče, ale jakožto syn slovenského Maďara a polské matky už od dětství ovládá tři jazyky a často své znalosti využívá pro překladatelské účely. Po dopravní průmyslovce tři roky pracoval v Bratislavě jako pomocník na nákladních vlacích, působil i v mezinárodním obchodě i v cestovní kanceláři a pak studoval na Slezské univerzitě



Andrej Ivanič (vpravo) učí polštinu pro DVI už dva roky.

FOTO AUTOR

v Katovicích polštinu. Od roku 2008 pracoval jako strojvedoucí ČD.

Nejdříve čist, pak mluvit

Okolo stolu na učebně, která je zároveň čekací místností pro strojmistry, a proto atmosféra působí téměř rodinně, sedí šestice mužů a postupně předčítá z červené učebnice pro samouky. „V té knize je spousta chyb. Autorka ji psala na kolenně. Když napsala A, už neřekla B. Snažím se to opravit a rozšířit látku včetně slangové polštiny tak, aby strojvedoucí, když přijedou do Międzyzlesia a jdou do obchodu, pochopili, co tam běžný Polák říká,“ vysvětluje lektor-strojvedoucí. Andrej Ivanič zdůrazňuje, že nejdřív ze všeho se posluchači musejí naučit správně čist. To je předpokladem k tomu látku správně pochopit. Nakonec přijde správná výslovnost.

Magistr polonistiky má svou roli více-méně usnadněnou – vyzná se v provozu,

předpisech i technice a umí jazyky. „Samozřejmě do látky zapojuji vyložené drážní terminologii, probíráme i předpisy,“ říká Ivanič a hned se pochlubí, že kromě svých dalších činností připravuje drážní slovník a tlumočí (např. na setkání Visegrádské čtyřky). Ale překládal také pro Odbor kolejových vozidel GR ČD kompletní dokumentaci k polonizovaným lokomotivám řady 163.

V pátek 6. prosince ráno vyrazilo všech 10 účastníků kurzu polštiny spolu s lektorem a vedoucím provozu DKV Česká Třebová Jaroslavem Žáčkem vlakem do Wrocławu. Zde si prakticky vyzkoušeli své znalosti při návštěvě Raclawické panorámy a adventních trhů na Starém Městě.

MARTIN NAVRÁTIL



Člen Skupiny ČD

Udělejme i v příštím roce vše pro spokojenost zákazníka

Jako člověk z nejvyššího vedení Českých drah musí Michal Štěpán řešit prakticky všechny činnosti úseku, který řídí. Ze systémového, ale i operativního hlediska. Do jeho pravomocí patří vyjednávání o jízdním řádu, otázky gastronomického servisu ve vlacích, rozhodování o vlastnostech modernizovaných vozů, marketing a komunikace zaměstnanců s cestujícími i mnohé další.

Než se Michal Štěpán stal náměstkem generálního ředitele pro osobní dopravu, pracoval řadu letu jako ředitel KCOD Pardubice. Před svým jmenováním do vrcholné funkce měl také na starost koordinaci činností všech KCOD. O reálném provozu na železnici tedy věděl více než dost.

Jak moc vám předchozí zkušenosti pomáhají ve vrcholné manažerské pozici? Narazil jste na aspekty, které vás skutečně zaskočily?

Zkušenosti samozřejmě velmi pomáhají, stejně jako vybudované kontakty. Ať už s vedoucími zaměstnanci krajských center, vlakového doprodu, dep kolejových vozidel i majetkových útvarů – provázanost osobní dopravy a síťový charakter obsluhy si vynucuje vzájemnou komunikaci. Všem, kteří se dnes na celém procesu podílejí, je zcela jasné, že chceme-li mít odpovídající výsledky a obstat, musíme konat ve všech částech republiky. Velmi přínosné jsou také kontakty s kolegy ze Správy železniční dopravní cesty. Za zásadní považuji fakt, že mnohdy dokážeme vyřešit zpravidla jedním telefonátem nebo krátkou schůzkou to, co se jindy řešilo dopisy a urgencemi celé týdny. Toto oceňuji zejména proto, že jsme různé firmy a každý má logicky na věc trochu jiný pohled.

A jestli mne něco zaskočilo? Snad toho zatím naštěstí nebylo moc. Občas ale narazím na podřízení, ať už v budově generálního ředitelství nebo mimo ni, kteří podceňují nutnost týmové práce. Jsem však optimista a věřím, že všem jde o prospěch firmy, jen občas v dané situaci ne zvolili ten správný postup.

České dráhy jsou často kritizovány za příliš složitý tarif. Jaký je váš názor?

„Knížka“ je to sice obsáhlá, ale zákazník si nikdy nevybírám z celého tarifu, pouze z té části, jež se týká účelu, pro který si aktuálně kupuje jízdenku. Vše vychází z faktu, že máme dva druhy jízdného – obyčejné a zákaznické. Pro poskytování obyčejného jízdného platí věcně usměrňované ceny včetně slevy pro děti a zdravotně postižené. Stálým zákazníkům nabízíme věrnostní program spočívající ve slevě 25 či 50 procent. Základní jízdné se tedy promítá i do zákaznického tarifu, avšak jeho struktura je rozšířená o další nabídky, jež oslovují například školy pro pořádání výletů, propagují cestování v různých relacích, rodinné cestování o víkendy... Všichni víme, že o tyto nabídky je zájem.

Co je však důležité – v roce 2014 bude připraven nový vyhledávač spojení ČD, jehož součástí bude rovněž nabídka nejvýhodnějšího tarifního odbavení. Zákazník obdrží on-line informaci o ceně za přepravu včetně promítnutí ceny dynamického tarifu aktuálně platné v danou minutu vyhledávání spojení a nevyhodnějšího tarifního odbavení, a to na základě zadaných podkladů jako věk, aplikace

MICHAL ŠTĚPÁN

Vystudoval Střední průmyslovou školu železniční v České Třebové a Vysokou školu dopravy a spojů v Žilině. Do roku 1994 pracoval v různých provozních funkcích na železnici. Poté čtyři roky působil na regionálním ředitelství v Hradci Králové. V letech 1998–2003 pracoval na Odboru osobní dopravy a přepravy GR ČD. Následně zastával funkci přednosty a vrchního přednosty v Chrudimi. Od roku 2005 působil na Krajském centru osobní dopravy Pardubice, kde se stal v roce 2008 ředitelem. V srpnu 2013 byl pověřen řízením úseku výkonného ředitele pro marketing a produkty a úseku pro strategii a obchod. K 1. říjnu byl jmenován náměstkem generálního ředitele pro osobní dopravu.

na In Kartě, počet cestujících, termín cesty opačným směrem a podobně.

Národní dopravce je v konkurenčním prostředí vystaven neustálému srovnávání u zákaznického servisu. Skoro to vypadá, že ten, kdo nabídne cestujícím lepší benefity, vyhraje. Je tomu opravdu tak?

Toto tvrzení platí v globálu jen dočasné. Jsou cestující, kteří budou vždy hledět jen na cenu, takže u nich vyhraje ten dopravce, který pojede byt jen o korunu lev-

něji, i když pomaleji a s méně pohodlnými sedačkami a bez servisu. Velký podíl zákazníků však patří do kategorie, která srovnává poměr kvality, rozsahu doplňkových služeb, parametry rychlosti a ceny. Zde je tedy ta výzva – nabídnout maximální servis, rychlou přepravu, a to vše za přiměřenou cenu.

Mezi naše přednosti, které zákazníci čím dál více oceňují, patří komplexní informovanost a zájem poskytnuté při mimořádnostech v provozu. Zkrátka umíme podat cestujícím on-line informace o odklonové trase, zajistit čekání našich návazných přípojných vlaků či rozvoz mimořádnými spoji, pokud již v dané relaci ten den žádný spoj nejede. A tyto standardy chceme nadále zlepšovat. Vlakové čtyři vybavíme chytrými telefony, které jim umožní snadší dostupnost informací dispečinku osobní dopravy a kontaktního centra. Pak už nebude problém vlakovým rozhlasem sdělit nástupišť přípojných vlaků či změnu jeho řazení. Chytré telefony budou velkým pomocníkem i při výlukách. Nadcházející rok bude také obdobím obměny odbavovacích zařízení UNIPOK ve stanicích i přenosných osobních pokladen ve vlaku s cílem zajistit také vyšší komfort obsluhy.

Jak byste zhodnotil marketing Českých drah? Je dostatečně agresivní?

Naším cílem a vysokou prioritou marketingu je získání nových zákazníků, kteří služby ČD dosud nepoužívali nebo je užívají zatím jen sporadicky. Naše

aktivita se mimo jiné soustřeďují na spolupráci s obchodními řetězci a jinými subjekty, kde můžeme zasáhnout široké spektrum potenciálních zákazníků jak na celostátní, tak regionální úrovni. Současně se zaměřujeme na vybudování loajality mezi zákazníky, kteří již využívají naše služby pravidelně. Všem těmto cílům se věnuje právě dokončovaný marketingový komunikační plán pro rok 2014. Nesmím zapomenout, že významnou komunikační platformou jsou i naše vlastní média – ČD pro vás a Železničář, která dle nezávislých průzkumů patří ke špičce firemních periodik v naší republice.

Na příští rok plánuje SŽDC rozsáhlou výlukovou činnost. Přípravují se odklony i náhradní autobusová doprava. Nabízí se otázka, kdo Českým drahám tyto dodatečné náklady zaplatí? Dostanou například slevu na poplatcích za dopravní cestu?

Jednáme se Správou železniční dopravní cesty, uspokojivé výsledky však zatím nemáme. Téměř každá výluka nám přináší vícenáklady v podobě zajištění náhradní dopravy, ale také vystavováním náhradních souprav a jejich předstunutím za vyloučené místo či zpět. Stejně tak se většinou prodlužuje fond pracovní doby jízdního personálu. A těch oblastí můžeme rozebrat více – mimořádné harmonogramy čištění vozidel, změny v údržbě, nutnost změn řazení a z toho plynoucí úprava nabízených služeb.

Snažíme se s kolegy prosadit, aby uvedené vícenáklady vzniklé výlukou byly převedeny na manažera infrastruktury. Nám jako dopravci přece byla přidělena kapacita dopravní cesty, o kterou jsme si včas požádali a předem uhradili poplatky. S avizovanou rostoucí výlukovou činností rozhodně nesnížíme intenzitu jednání se SŽDC, s ministerstvem dopravy ani s Drážním úřadem. Hodně by nám ale pomohly potřebné legislativní úpravy. V této oblasti spoléhám i na pomoc jednotlivých objednatelů, zejména krajů.

Chtěl byste něco popřát čtenářům u příležitosti konce roku?

Všem přeji klidné Vánoce, hodně zdraví a tolik potřebné štěstí v roce 2014. Naším zákazníkům děkuji za přízeň a ujišťuji je, že v příštím roce se zasadíme o další zlepšení našich služeb. Kolegům železničářům z Českých drah děkuji za odvedenou práci. Ani v adventním období, v němž si obvykle přejeme klid a pohodu, si však neodpustím vyslovení neoddiskutovatelného celoročního úkolu: Očekávám, že všichni uděláme v roce 2014 maximum pro spokojenost zákazníka, nevyjímáme úředníky aparátu ani provozní zaměstnance. Jsme totiž na jedné lodi! Pro sebe si navíc přeji, aby si tohoto zdánlivě jasného principu všichni všimli a respektovali ho.

VÁCLAV RUBEŠ

Rozhovor v plném znění je na zeleznicar.cd.cz.

KRÁTCE

Vánoční setkání top managementu



Ve čtvrtek 5. prosince se ve vládním salonku na pražském hlavním nádraží uskutečnilo tradiční předvánoční setkání managementu ČD. Generální ředitel a předseda představenstva Českých drah Dalibor Zelený poděkoval všem přítomným za dobře odvedenou práci a popřál svým kolegům, aby i v nadcházejícím roce 2014 řešili své pracovní úkoly se stejným úspěchem a nasazením. Sváteční atmosféru setkání, kterého se zúčastnili také zástupci odborových organizací a dceřiných společností, dokresloval působivý recitál vánočních písní v podání Zuzany Karlíkové a Petry Klimešové.

Děti zdobily stromeček na ostravském nádraží



Příjemná sváteční chvíle zavládla v době odpolední přepravní špičky ve středu 11. prosince v ČD Lounge ostravského hlavního nádraží. Necelá desítka dětí ze salesiánského střediska volného času Don Bosco Ostrava tady vyzdobila vánoční stromeček. Zelený symbol Vánoc, barevné řetězy a skleněné ozdoby (baňky) připravil přednosta osobní stanice Jindřich Gavenda, který dětem rozdál drobné dárky. Středisko Don Bosco pomáhá vychovávat a vzdělávat převážně romské děti.

Betlémské světlo přijelo do Brna



Čtyři čeští skauti přivezli v sobotu 14. prosince vlakem EC 174 Betlémské světlo z Vídně do Brna. „Je to čest přivést plamínek pro celou Českou republiku“, uvedla Kristýna Kopřivová, která výpravu vedla. Podle Pavla Černého, který ji doprovázel, byli všichni rádi, že mohou cestovat vlakem, což je pohodlnější než po silnici. Betlémské světlo se v sobotu 21. prosince rozjede v celé řadě vlaků po republice. Plamínky přepraví skauti v bezpečnostních lampách vojenského typu nebo vozových lampách.

(rub, mn, mh)

JE ČAS NA PŘEDPLATNÉ

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

Za 25 čísel Železničáře zaplatíte 300 Kč. Běžná cena Železničáře činí 15 Kč, pro předplatitele je ale snížena na 12 Kč za číslo.

Pokud máte zájem o zasílání Železničáře i časopisu ČD pro vás, zaplatíte 450 Kč.

Stále nabízíme také dárkový kupon (voucher), takže předplatným můžete obdarovat někoho blízkého, třeba k narozeninám.

číslo 1 9. ledna
číslo 2 23. ledna
číslo 3 6. února
číslo 4 20. února
číslo 5 6. března
číslo 6 20. března
číslo 7 3. dubna
číslo 8 17. dubna
číslo 9 2. května

číslo 10 15. května
číslo 11 29. května
číslo 12 12. června
číslo 13 26. června
číslo 14 31. července
číslo 15 17. července
číslo 16 14. srpna
číslo 17 28. srpna
číslo 18 11. září

číslo 19 25. září
číslo 20 9. října
číslo 21 23. října
číslo 22 6. listopadu
číslo 23 21. listopadu
číslo 24 4. prosince
číslo 25 18. prosince

Červeně jsou označena čísla s plakátem pro platící předplatitele.



PRO ROK 2014

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

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, oddělení tištěných a internetových periodik, nábf. Ludvíka Svobody 1222, 110 15 Praha 1. Současný předplatitel měl v minulém čísle dostat složenku k úhradě do 15. ledna 2014! Pokud se tak ale nestalo nebo chcete změnit údaje, platí výše uvedené kontakty i pro ně. Přijímáme pouze předplatné na adresu v České republice!

Děkujeme za Vaši přízeň

PRO VÁS

Omezení jízdenek FIP ve vlcích DB AG

S účinností od 15. prosince letošního roku se zavádějí ve vlcích osobní přepravy společnosti DB AG nová omezení využití volných jízdenek FIP. Tato omezení se týkají uvedených spojů v uvedených úsecích podle přílohy, která je k dispozici na personálních útvech dle evidence držitele jízdních výhod. Na internetu ji můžete otevřít na adrese <http://albatros.cd.cz/dokumenty/O10Gr/dokum.nsf> v kategorii Jízdní výhody a pro uživatele, případně přes Lotus Notes: Lotus Notes: Soubor/Databáze/Otevřít/ server: Albatros/České dráhy – dokumenty – O10 GR – dokumenty personální. Příloha je veřejně dostupná také na internetu na stránkách www.cd.cz v sekci O nás – Kariéra – Zaměstnanecké výhody – Aktuality. Jmenované zakázané dny se vztahují na příslušný den v týdnu nezávisle na tom, zda tento den připadne na svátek nebo ne. Držitelé volných jízdenek FIP v uvedených vlcích budou při předložení jízdenky FIP považováni za cestujícího bez platného jízdního dokladu a budou požádáni o zaplacení jízdného dle předepsaného tarifu.

Dále jsou stále v platnosti povinné příplatky včetně povinných rezervací ve vlcích typu ICE Sprinter, kde je cestující povinen uhradit povinný příplatek včetně rezervace ve výši 11,50 eur pro 2. třídu vozovou nebo 16,50 eur pro 1. třídu vozovou. Zároveň je ve vlcích DB AG zavedená třída Comfort. Touto třídou je možné cestovat pouze v případě, že je cestující členem věrnostního programu společnosti DB AG. Omezení se také týkají jízdních dokladů FIP s označením „bez příplatku“ nebo „služební cesta“. Dále není možné ve zmíněných vlcích použít Průkaz FIP na slevu 50 procent jízdného. Zmíněná omezení platí do 14. června 2014, kdy budou nahrazena novým zněním. (šp)

KAM JET

Silvestrovské jízdy do Kubovy Huti

Tradicí se již staly veselé vlaky, které jezdí 31. prosince mezi Vimperkem a Kubovou Hutí na Šumavě. V letošním roce se České dráhy staly spolupořadatelem akce, kterou pořádá Stifterův pošumavský železniční spolek. Silvestrovské odpolední jízda se tentokrát uskuteční ve stylu slavných detektivů. Na Kubové Hutí bude připraveno sněhové hřiště, výstava techniky Horské služby a pojiždná pohádková kancelář. Cestující se mohou těšit na vlakovou poštu, hudební produkci za jízdy a výstup na Boubín.

Odjezdy zvláštních vlaků z Vimperka jsou v 7.46, 10.12, 11.46, 13.46 h, odjezdy z Kubovy Huti zpět v 8.50, 11.00, 12.50, 14.50 h (všechny spoje zastavují ve stanici Lipka). V silvestrovském vlaku za zpáteční jízdenku zaplatí dospělí 50 korun, děti (6–15 let) 40 korun, prckové do 6 let pojedou zdarma. Jednosměrné jízdenky (bez ohledu na věk) činí 30 korun. Akce se koná za partnerské účasti společností ČD Cargo a RailReklam i města Vimperka. (hop)

Vědeckotechnický sborník slouží pro publikování původních odborných prací řešících technické a technologické problémy a aktuální otázky ve vztahu k železniční dopravě. Od roku 1995, kdy vyšlo první číslo, ve sborníku publikovaly desítky odborníků nejen z řad zaměstnanců Českých drah, ale i z vysokých škol, veřejných i soukromých výzkumných ústavů. Sborník představuje platformu pro diskuzi vědců a odborníků, které chtějí České dráhy přitáhnout k řešení praktických problémů železniční dopravy a k poskytnutí dostateku odborných informací managementu drah pro jeho rozhodování.

1. Ing. Jindřich Borka – Ing. Jiří Matěj – Ing. Milan Šliacky – Ing. Roman Srp: Technická podpora a metody pro ověřování interoperability odbavovacích a informačních systémů ve veřejné dopravě

Příspěvek představuje problematiku odbavovacích a informačních systémů ve veřejné osobní dopravě z hlediska jejich možné interoperability a se zaměřením na činnosti spojené s ověřováním shody a certifikací těchto zařízení. Je popsán stávající stav v ČR a uveden inspirativní příklad ze zahraničí. V textu jsou dále podrobněji představeny předpokládané výstupy VaV projektu č. TA02030435 „Technická podpora a metody pro ověřování interoperability odbavovacích a informačních systémů ve veřejné dopravě“, který v současné době probíhá za podpory Technologické agentury ČR.

2. Ing. Lukáš Fiala: Návrh metodiky stanovování prvků zhlaví

Příspěvek se zabývá stanovením pravidel pro vyznačování prvků zhlaví jako prvního kroku při analytickém výpočtu jeho propustnosti. Vychází z principů uvedených ve směrnici D24. Navržené metody upřesňují a rozšiřují možnosti stanovení prvků v závislosti na způsobu a druhu jízdy na zhlaví.

3. Ing. Zdeněk Horák, Ph.D.: Termovizní diagnostika trakčního vedení
SŽDC provozuje měřicí vůz pevných trakčních zařízení, jehož součástí je i termovizní kamera. Ta během pravidelných měření snímá teplotní pole prvků trakčního vedení. Cílem THV diagnostiky je odhalit teplotně namáhaná místa a předcházet tak havarijním stavům.

4. Ing. Martin Jacura, Ph.D. – Ing. Tomáš Javořík – Ing. Libor Láďy – Ing. David Vašica: Vliv opatření na infrastrukturu železniční dopravy na snížení vzniku a šíření hluku od jedoucích vlaků

Příspěvek se zabývá problematikou hluku ze železniční dopravy. Úvodem jsou zmíněny základní zdroje železničního hluku. Další části pak shrnují dílčí zá-



JEŠTĚ RYCHLEJI. Odborníci se zabývali i výhodami a nevýhodami propojení vysokorychlostních a konvenčních železničních tratí. FOTO DB

Vědeckotechnický sborník ČD vychází po třicáté šesté

Na začátku prosince vyšlo nové číslo Vědeckotechnického sborníku Českých drah. Přináší další odborné články věnující se problematice dopravy na železnici. Pro čtenáře je k dispozici na volně přístupných webových stránkách www.cd.cz v sekci O nás – Tiskové centrum – Magazíny a periodika.



Jeden z příspěvků řeší téma trakčního napájecího systému. FOTO VÁCLAV RUBEŠ

věry projektu „Vliv opatření na infrastrukturu železniční dopravy na snížení vzniku a šíření hluku od jedoucích vlaků“, jehož poskytovatelem je Technologická agentura České republiky (TAČR). V příspěvku je uvedena metodika měření, vlastní postup měření a zpracování získaných dat. Příspěvek uzavírá shrnutí výsledků v grafické i textové formě a vyslovení dílčích závěrů.

5. Ing. Jan Kodada – prof. Dr. Ing. Otto Pastor, CSc.: Aplikace prediktivního řízení na intermodální přepravní síť
Článek se zabývá optimalizací intermodální přepravní sítě. Jako optimalizační nástroj je zvoleno prediktivní řízení s klouzavým horizontem, které umožňuje dané řešení přizpůsobovat dynamicky se měnícím podmínkám v pře-

Sborník představuje platformu pro diskuzi vědců a odborníků, které chtějí České dráhy přitáhnout k řešení praktických problémů železniční dopravy.

pravní síti. V článku je popsána definice prediktivního řízení a jeho aplikace na reálnou přepravní síť.

6. Ing. Richard Lacko – doc. Ing. Radovan Doleček, Ph.D.: Specifika trakčního napájecího systému 2 AC 25 kV/50 Hz
Práce se zabývá problematikou trakčního napájecího systému 2 × 25 kV/50 Hz (AT systém), který je perspektivní zejména pro vysokorychlostní železniční dopravu a pro zvláštní účely. Pozornost je věnována zejména modelovým parametřům tohoto systému.

7. Ing. Miloslav Macháček, Ph.D.: Úvod do problematiky sítě LTE a LTE-Advanced
Článek se zabývá vývojem UMTS sítě, vlastnostmi technologie LTE, vyhodnocením vlastností LTE sítě T-Mobile, Telefonica a Vodafone a možností využití v řídicích a informačních systémech Českých drah.

8. Bc. Jiří Štos – doc. Ing. Radovan Doleček, Ph.D.: Smart Grids v ČR pro dopravu
Článek se zabývá problematikou přechodu stávající kabelové sítě 10 kV v oblasti Smart Regionu Vrchlabí na zcela nový způsob provozu sítě, tzv. Smart Grid, z pohledu chránění a zajištění maximální spolehlivosti dodávky elek-

trické energie. Popisuje návrh principu využití inteligentních ochranných jednotek při provozu sítě jako uzavřené kabelové smyčky. Předpokladem správné činnosti tohoto chránění je rychlá a spolehlivá komunikace mezi jednotkami IED navzájem.

9. Doc. Ing. Lukáš Týfa, Ph.D.: Vybrané teoretické aspekty vysokorychlostního železničního systému
Článek přispívá k probíhající diskuzi o dalším rozvoji české železnice v podobě tzv. rychlých spojení (RS), jež mají být tvořena mj. novými úseky vysokorychlostních tratí (VRT). Autor si však neklade za cíl řešit podobu sítě VRT/RS ani její konkrétní parametry, nýbrž poukazuje na vybrané obecné skutečnosti a zásady vztahující se právě k VRT, jež by neměly být při plánování nových tratí opomenuty. Jedná se především o základní výhody a nevýhody propojení vysokorychlostního a konvenčního železničního systému s důrazem na stanovení minimálního poloměru směrového oblouku a vazbu mezi vysokorychlostními tratí a sídlem, které má obsloužit.

JANA MARKOVÁ

Členové FISAIC jednali ve Francii o železničním dědictví

V severofrancouzském městečku Froissy se uskutečnilo již 12. zasedání mezinárodní technické komise pro železniční dědictví a modelovou železnici FISAIC. Na podzimním setkání se za účasti členů z Českých drah, Německých drah, maďarské společnosti MÁV a francouzské SNCF rozhodla činnost v uplynulém období a plánovaly se aktivity na příští rok. Hlavní pozornost byla věnována 75. výročí vzniku hostitelské asociace francouzských železničářů pro kulturu a volný čas známé pod zkratkou UAICF.

V oblasti modelové železnice a drážního dědictví působí v rámci UAICF více než 50 klubů. Tato skupina modelářů stojí i za vznikem interoperačních modulů Junior v měřítku 1:87 (H0) před deseti lety. Modul Junior je již pět let základem mezinárodních výstav modelové železnice FISAIC. Další vývoj jednokolejného modulu se ubírá směrem ke kompatibi-



V muzeu, kde se konalo jednání, byl také lazaretní vůz z 1. světové války.

litě s dvoukolejnými moduly a ke zdokonalení vzájemné propojitelnosti.

Zasedání v muzeu? Proč ne

Místo zasedání mezinárodní technické komise nebylo zvoleno náhodou. Šlo totiž o muzeum úzkorozchodné dráhy (600 mm) umístěné v prostorách depa.

Historie drážky Petit train de la Haute Somme sahá do období první světové války, kdy v regionu vznikla rozsáhlá síť úzkorozchodných tratí určených k zásobování britské a francouzské armády. Vlček na drážce tehdy denně přepravil až 1 500 tun munice. Po válce převzalo síť ministerstvo pro rekonstrukci a drážka posloužila při obnově zdevastovaného území.

Poslední produktivní provoz zajišťovala drážka pro cukrovar v Dompierre, když sloužila ke spojení se sítí normálně rozchodných tratí Společnosti Severní dráhy a s kanálem vnitrozemské vodní plavby v Cappy. V roce 1970 se na základě rozhodnutí nadšenců ustavila Asociace pro ochranu a záchranu železničního dědictví a již v létě 1971 vyjel osobní vlak tažený parní lokomotivou. V současnosti disponuje asociace 38 lokomotivami a 120 vagony, samozřejmě ne všechna vozidla jsou provozuschopná.



Hostitelé zajistili i výlet do Noyelles na parní dráhu. FOTO AUTOR (2X)

Výstava modulů Junior i návštěva parostrojní dráhy
Po zasedání komise pro železniční dědictví následovala víkendová mezinárodní výstava modulů Junior. Ta proběhla v prostorách depa Longueau. Dopravce SNCF při této příležitosti nabídl návštěvníkům reprezentativní přehled

osvědčených i nejnovějších lokomotiv všech trakcí. V rámci doprovodného kulturního programu zajistili francouzští hostitelé návštěvu parostrojní železnice CFBS (Chemins de fer de la Baie de Somme) v přímořském Noyelles. Historie atraktivní turistické drážky s délkou tratí 27 km sahá do roku 1887. V roce 1969 vznikla asociace s cílem železnici zachránit a již v létě 1971 vyjel první vlak s cestujícími.

I do budoucna naplánovali železničáři řadu akcí a setkání železničních modelářů a historiků pod hlavičkou federace FISAIC. Pro rok 2014 se připravuje mezinárodní výstava v atraktivní expozici Muzea dopravy STM v prostorách hlavní stanice v Bratislavě doprovázená retrospektivní přehlídkou fotografií a filmů členů FISAIC. ROMAN ŠTĚRBA



Ostravské Středisko oprav kolejových vozidel vzniklo v prosinci 2007. Je jedním ze tří opravárenských jednotek ČD Cargo, přičemž další najdete v Českých Budějovicích a Ústí nad Labem. Pracoviště zaniklého Depa kolejových vozidel Ostrava, která se specializovala na osobní dopravu, se stala součástí DKV Olomouc Českých drah. Naopak brněnské a píerovské opravny nákladních vozů a břeclavská opravna lokomotiv a nákladních vozů byly přifařeny k SOKV Ostrava u ČD Cargo.

V hale pro elektrické lokomotivy Podívejme se tedy letem světem na několik nejzajímavějších pracovišť přímo v ostravské „centrále“. Zde vévodí modernizovaná opravárenská hala elektrických lokomotiv známá spíše pod zkratkou NEH. Zaměstnanci ČD Cargo tady provádějí například periodické prohlídky a běžné opravy elektrických stejnosměrných i dvousystémových lokomotiv, ale také různé revize či technické kontroly. V rámci běžných oprav se zajišťují kupříkladu výměny trakčních elektromotorů a dvojkolí či elektronických řídicích systémů. Nedílnou součástí jsou i opravy násilně poškozených vozidel. V Ostravě provádějí i výměny čelních skel za bezpečnostní, montují radiostanice typu VS 47 či vyměňují osvětlení staniovišť strojvedoucího.

Podle vedoucího oddělení technických podpůrných činností Jaroslava Jonáka se hala rekonstruovala v letech 2009 až 2013. Nejprve byla vyměněna plechová vjezdová vrata za nová rolovací s vyššími tepelně izolačními vlastnostmi a stará nevyhovující okna byla vyměněna za plastová. V další etapě se komplexně zrekonstruoval a modernizoval například sociální a dílenský přístavek haly a zaměstnanci získali nové sprchové kouty, umývárny a toalety. Součástí těchto prací byla i rekonstrukce střechy a zateplení celého objektu. Navíc se pro zkušební kolej elektrických lokomotiv, která je v těsném sousedství haly, zmodernizo-

Opravy kolejových vozidel mají v Ostravě tradici

Zcela zmodernizovaná opravárenská hala elektrických lokomotiv, sofistikovaná opravna radiostanic a vlakových zabezpečovačů, ale i počítačem řízený moderní podúrovňový soustruh – to je jen malý výčet řady zajímavých pracovišť v Středisku oprav kolejových vozidel ČD Cargo v Ostravě. Jde o jednu z největších vozových a současně lokomotivních opraven v republice. Její působnost sahá takřka po celé Moravě.



MODERNIZACE. Letos v říjnu skončily práce na rekonstrukci opravárenské haly pro elektrické lokomotivy. FOTO AUTOR (5x)

Precizní práce u radiostanic a vlakových zabezpečovačů

V ostravském Středisku oprav kolejových vozidel má své nezastupitelné místo také opravna radiostanic a vlakových zabezpečovačů s měřicím sálem. V něm najdete zkušební zařízení, které dokáže simulovat reálné provozní podmínky na lokomotivách ČD Cargo i Českých drah. Dlouholetý vedoucí pracoviště Petr Stratilík vysvětluje, že opravují a udržují nejen klasické vlakové zabezpečovače LS-II a LS-IV ze šedesátých let, ale i verze, jako je KBS-E a LS 90. Naopak nejmodernější systémy typu MIREL podle dohody se slovenským výrobcem pouze testují.

Mimo to se v Ostravě udržují a opravují i radiostanice TRS, které se postupně vyměňují za výběhový model VR 21. Tamní pracovní kolektiv všechny komponenty po opravě několikrát kontroluje tak dlouho, až je zařízení v naprostém pořádku. „Na jemnou práci jako například čištění kontaktů z drahých kovů a jejich precizní seřizování zaměstnáváme několik žen, technicky složitější nebo těžší práce naopak provádějí muži. Ale ruku na srdce, ženy mají určitě více trpě-



Po pracovišti ostravských elektroniků nás provedl Bedřich Kaniok.

vala spínací stanice na 3 kV s dosazením nového rychlovyvínače. Třetí fáze renovace byla dokončena letos v říjnu. Při ní došlo kupříkladu k rekonstrukci rozvodů elektrické energie, osazení odlučovače ropných látek pro čištění zaoilovaných vod z hříže haly a zejména k opravě fasády budovy a celkové modernizaci dílen a kanceláří v hale.

Modernizovaný podúrovňový soustruh

Před dvěma lety dokončená rekonstrukce „staré“ opravárenské haly elektrických lokomotiv umožnila modernizaci zařízení podúrovňového soustruhu sloužícího k obnově jízdního profilu dvojkolí hnacích vozidel. Původní zařízení, které sloužilo od sedmdesátých let, bylo již značně technicky zastaralé a opotřebované. Modernizace soustruhu spočívala v úplné náhradě původní konstrukce mechanické a elektrické části pohybu suportu a kopírovacího zařízení, kde byl původní systém nahrazen moderním počítačovým řízením včetně elektrického pohonu suportu krokovými motory.



HRBOUN. V SOKV Ostrava je jako doma také stejnosměrná řada 130.



Předě dvěma lety v Ostravě výrazně upravili i podúrovňový soustruh.

Vzhledem k tomu, že při soustružení pohání dvojkolí přímo trakční motory hnacího vozidla, které jsou napájeny samostatným regulovaným zdrojem, není možno provádět soustružení těžších vozidel.



V opravně radiostanic a vlakových zabezpečovačů.

livosti a možná i lepší nervy pro tento druh práce než chlapi,“ dodává vedoucí Petr Stratilík.

Elektronici se činí

Technicky laděné čtenáře by určitě zaujalo pracoviště zdejších elektroniků. Jeden z nich, Bedřich Kaniok, říká, že na tamním pracovišti opravují elektronické regulátory dvousystémových lokomotiv řady 363, ale i některých motorových strojů, například řad 742 a 743, které mají elektronické řízení motorů. Šedé kovové krabice, které jsou vlastně elektronickými srdci lokomotiv, se skládají z takzvaných karet, které navazují jedna na druhou. Právě u nich se občas objeví různé druhy závad, jako jsou například vyschlé kondenzátory.

Některé součástky pocházejí i z osmdesátých let, takže odejdou takřkajíc stářím. Nicméně i ty umějí ostravští elektronici nahradit současnými výrobky, které jsou prakticky identické s těmi původními. Zajímavých pracovišť mají ale v Ostravě více. Proto se sem v příštích měsících zase vrátíme.

MARTIN HARÁK

ZÁKLADNÍ ÚDAJE O SOKV OSTRAVA

Opravy lokomotiv probíhají:

- v opravně hnacích vozidel Ostrava
- v opravně kolejových vozidel Břeclav

Opravy nákladních vozů probíhají:

- v OKV Třinec
- v ONV Ostrava
- v OKV Přerov
- v OKV Brno
- v OKV Břeclav

Počet udržovaných lokomotiv:

- 118 v elektrické trakci
- 154 v dieselové trakci

Opravy hnacích vozidel za měsíc:

	Elektrické lokomotivy	Dieselové lokomotivy
provozní ošetření	98	74
malé prohlídky	19	11
neplánované opravy	246	186
technické kontroly	18	18

Opravy nákladních vozů za měsíc:

opravárenské zásahy celkem	3 506	Nákladní vozy mají volný oběh (nejsou přiděleny do SOKV). Opravují se převážně v nejbližší opravně, případně v opravně ve směru jízdy vozu. Nejrozšířenější nákladní vozy jsou řady Eas a Falls.
z toho:		
periodické opravy	102	
běžné opravy	3 203	
opravy vozů ČŽP	118	

Naplánovali jsme grafikon pro nákladní dopravu

Dne 15. prosince 2013 jsme přivítali nový jízdní řád, který bude platit do 13. prosince 2014. Jeho příprava na straně dopravce ČD Cargo probíhala prakticky po celý letošní rok a na jeho konečné podobě se podílel tým zaměstnanců jak generálního ředitelství, tak provozních jednotek společností.

Vodítko pro rozpočet i potřeby zaměstnanců

Odpovědní zaměstnanci projednali a finálně odsouhlasili rozsah mezistátní nákladní dopravy na březnovém a červencovém jednání Sdružení evropských nákladních dopravců FTE (Forum Train Europe). Koordinovaným způsobem (spolu s mezistátní dopravou) se tvořili i jízdní řád vnitrostátních vlaků za účasti pracovníků technologických útvarů provozních jednotek ČD Cargo.

Naplánovaný rozsah grafikonu vlakové dopravy je svým významem základ-



PLÁN. Rozsah přepravy vychází i z ceny za dopravní cestu.

FOTO VÁCLAV RUBEŠ

ním plánem, z něhož vychází potřeba provozních prostředků a personální potřeby zaměstnanců. Rozsah těchto prostředků je závislý na objemu přepravy, který má společnost jako dopravce zajistit v roce 2014. Sestava nastávajícího jízdního řádu byla regulována cenovými podmínkami ze strany státu jednak za přidělení kapacity dopravní cesty, jednak za skutečné použití dopravní cesty, tedy kolejší Správy železniční dopravní cesty. Důležitým faktorem se stalo i to, že pro cenu za použití dopravní cesty pro vlaky kombinované dopravy a pro vlaky přepravující jednotlivé vozové zásilky je poskytována za určitých podmínek sleva.

Na změny pružně reagujeme

Přepravní potřeby našich zákazníků samozřejmě mohou v průběhu roku doznat větších či menších změn. Některé přepravy v průběhu platnosti jízdního řádu končí, jiné zase vznikají. Je to přirozený

proces na železničním dopravním trhu a společnost ČD Cargo na tyto změny musí pružně reagovat. V průběhu roku 2014 jsou ze strany SŽDC k dispozici čtyři pravidelné změny jízdního řádu, v jejichž rámci je nutné zajistit přeskupení kapacit, tedy i tras nákladních vlaků, podle upřesněných požadavků zákazníků a spolupracujících dopravců.

Závěrem je nutné poznamenat, že v současných podmínkách na trhu a neustále se měnících požadavků na přepravu po železnici není tvorba jízdního řádu jednoduchá záležitost. Klade vysoké nároky na informovanost všech zaměstnanců a jejich flexibilní práci. Za tento přístup patří uznání a poděkování všem, kteří se o jeho konečnou podobu zasloužili.

VÍTĚZSLAV ŠMELKO

MIMOŘÁDNOSTI

Ústí nad Labem

14. listopadu

V podvečerních hodinách při posunu ve stanici Ústí nad Labem západ se v prostoru výhybky číslo 48 bočně srazil nákladní vůz řady Hlmrs s nákladním vozem řady Es. Škoda předběžně činí 100 tisíc korun.

Vysoké Mýto – Choceň

16. listopadu

Odpoledne mezi dopravnou D3 Vysoké Mýto a stanicí Choceň se na přejezdu v km 2,595 střetl osobní automobil Hyundai i10 s vlakem Os 15001., kterým byla Regionova 814.075. Při střetnutí byl zraněn řidič automobilu a jeho spolujezdkyně. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 370 tisíc korun.

Újezdec u Luhačovic

17. listopadu

V podvečer mezi stanicemi Újezdec u Luhačovic a Luhačovice se na přejezdu v km 0,777 střetl automobil Volkswagen Golf s vlakem Os 14317 (Regionova 814.133). Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda je předběžně 300 tisíc korun.

Telč – Dačice

22. listopadu

Dopoledne mezi stanicemi Telč a Dačice se na přejezdu v km 55,222 střetl nákladní automobil Tatra 815 s vlakem Os 28345, kterým byla Regionova 814.198. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda předběžně činí 820 tisíc korun.

Benešov u Prahy

25. listopadu

Nad ránem za vjezdu osobního vlaku 8260 do stanice Benešov u Prahy zahořela motorová lokomotiva 754.045-3. Škoda byla předběžně vyčíslena na 80 tisíc korun.

Starkoč

26. listopadu

V ranních hodinách mezi stanicemi Starkoč a Červený Kostelec se na přejezdu v km 25,817 střetl osobní automobil Renault Laguna s vlakem Os 15402, v jehož čele byl motorový vůz 854.207-8. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 50 tisíc korun.

Višňová

27. listopadu

V obvodu stanice Višňová se dopoledne na přejezdu v km 195,640 střetl osobní automobil Škoda Felicia s nákladním vlakem Pn 47212, v jehož čele byla dvojice motorových lokomotiv řady 753.7. Při střetnutí byla těžce zraněna řidička Felicie a její spolujezdkyně. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda předběžně činí 90 tisíc korun.

Český Těšín

30. listopadu

V noci mezi stanicemi Český Těšín a Albrechtice u Č. Těšína se srazila elektrická lokomotiva 123.005-1 s lokomotivou 363.032-4 nákladního vlaku Pn 47751. Škoda předběžně činí 80 tisíc korun.

(Mirko)

Kolegové z Vídně se zacvičili na řadě 380

Od neděle 15. prosince jezdí lokomotivy řady 380 v pravidelném provozu také do Rakouska. České dráhy je nasazují na spojích EuroCity na trase Praha – Vídeň – Wiener Neustadt. Ještě před zahájením tohoto režimu musela zhruba sedmdesátka rakouských strojvedoucích absolvovat školení, aby mohli moderní české stroje vůbec vést.

Lokomotivy řady 380 od nového grafikonu nově zajíždějí k našemu jižnímu sousedovi. České dráhy je nasadily na vozbu některých vlaků EuroCity z Prahy do Vídně a Wiener Neustadtu místo Taurusů. Na české stroje se proto museli proškolit také rakouští strojvedoucí, kteří tyto spoje vedou v úseku z respektive do Břeclavi. Přibližně sedm desítek pracovníků z depa Wien Hauptbahnhof si mohlo vyzkoušet škodovskou lokomotivu na trase Břeclav – Hohenau a zpět. Pro linku Praha – Břeclav –

motivy,“ informuje zástupce ředitele Odboru kolejových vozidel Generálního ředitelství Českých drah Miloslav Kothera. Aby se vůbec podařilo spustit reálný provoz s lokomotivami řady 380, bylo nutné proškolit vybraný personál Rakouských spolkových drah (ÖBB).

„Nejprve museli projít školením čtyři instruktoři jízdy z depa Wien Hauptbahnhof. Jejich školení bylo zakončeno zkouškou a osvědčením o způsobilosti vést výcvik a zácvik vlastního personálu. Až pak se začala seznamovat s ma-

Důraz na napájecí systémy a změnu zabezpečovačů

U některých zácviků ale Jiří Valín stále zůstával osobně, protože se občas vyskytly menší problémy, které zná nejlépe člověk obeznamovaný dopodrobna s českými stroji řady 380. „Kupříkladu jsme řešili problematiku zachování korektní funkce při změně napájecích systémů 15 versus 25 kV. Další nesrovnalosti vznikaly při zachování správného postupu pro změnu za-



NA ŠKOLENÍ. Rakouští strojvedoucí si mohli lokomotivu řady 380 vyzkoušet pod dohledem Jiřího Valína z Českých drah (zcela vlevo).

FOTO AUTOR

– Vídeň – Wiener Neustadt je vyčleněno celkem pět strojů řady 380 v čele s lokomotivou inventárního čísla 003, na které se prováděl zácvik rakouských kolegů. Právě oni přebírají standardně stroje od našeho personálu v pohraniční stanici Břeclav.

Nejprve se školili instruktoři, pak přišli na řadu strojvedoucí

„České lokomotivy jsou od 15. prosince nasazeny na spojích EuroCity 73/72 a 75/74 a od března příštího roku se objeví navíc na páru vlaků EuroCity 77/76. Turnusově jsou potřeba tři stroje, nicméně pro všechny případy máme ještě dvě rezervní loko-

Nejpodstatnějším úkonem při mezinárodním provozu lokomotivy řady 380 je změna napájecího systému a systému zabezpečovačů.

šinou asi sedmdesátka strojvedoucích. S obsluhou a řízením lokomotivy byli rakouští kolegové seznamováni postupně ve dvoudenních cyklech nejprve mnou a později již samotnými instruktory z Vídně,“ říká Jiří Valín z brněnského DKV, který měl školení rakouského personálu na starosti.

bezpečovacích rakouských systémů PZB, LZB a českého MIREL VZ-1. Takže i po zaškolení rakouských instruktorů se zhruba čtyřicet procent zácviků strojvedoucích stejně odehrávalo pod mým vedením, abychom případné nesrovnalosti mohli řešit hned na místě,“ dodává Jiří Valín.

Přibližně sedm desítek pracovníků z depa Wien Hauptbahnhof si mohlo vyzkoušet škodovskou lokomotivu na trase Břeclav – Hohenau a zpět.

A proč se zácvik rakouských strojvedoucích prováděl právě na úseku Břeclav – Hohenau? „Nejpodstatnějším úkonem při mezinárodním provozu lokomotivy řady 380 je změna napájecího systému a systému zabezpečovačů. Ke změně zabezpečovačů dochází vždy v pohraniční přechodové stanici Břeclav a v traťovém úseku Břeclav – Bernhardstal se mění systém napájení. Proto se nám jevil jako nejhodnější úsek mezi Břeclaví, Bernhardstalem a Hohenau, kde nastává aktivní změna napájecích systémů na širé trati. Navíc byli proškoleni především ti strojvedoucí, kteří na trase z Vídně do Břeclavi běžně jezdí,“ odpovídá Valín.

Seznámení za dva dny

Každého cyklu se zúčastnilo čtyři až pět zaměstnanců ÖBB. Vždy první den probíhala teoretická výuka v učeb-

ně v dolnorakouské stanici Hohenau a poté následovaly dvě jízdy do Břeclavi a zpět. Druhý den byl určen na praktickou výuku obsluhy lokomotivy včetně seznámení se s interiérem strojovny či řešení závad. Podle instruktora jízdy Valína se většina rakouských kolegů seznámila s českou lokomotivou rychle a bez problémů. Ač jsou zvyklí na Taurusy, tak se jim prý stroj 380 líbí. Oceňují hlavně řídicí systém lokomotivy a automatickou regulaci rychlosti, ale také svižný způsob rozjezdu s maximálním výkonem 6,4 MW, se kterým si díky sofistikovanému řídicímu softwaru umí velice dobře poradit.

MARTIN HARÁK

RSM: Úprava okolí nádražní budovy v Českém Brodě

Na tomto místě obvykle Regionální správy majetku představují výsledky své práce, a to především prezentací opravených výpravních budov. Jenže cestující vnímají neméně citlivě i bezprostřední okolí budov. Proto zde chceme představit rovněž společný projekt Českých drah a města Český Brod.

Náplní projektu, který byl realizován v jarních měsících letošního roku, bylo vybudování parkoviště P+R, rekonstrukce přilehlé komunikace a chodníků, parkové úpravy přednádražních prostor a v neposlední řadě odstranění poškozeného plotu podél přístupové cesty z města k výpravní budově. Tuto část zajišťovala RSM Praha. Celý projekt bezprostředně navazoval na rekonstrukci výpravní budovy. České dráhy měly jen tři měsíce na to, aby navrhly a zrealizovaly rekonstrukci plotu, který byl v havarijním stavu.

Plot se skládal z masivní cihlové podezdívky a vyzděných masivních cihlových

sloupků, do kterých byla uchycena těžká kovová plotová pole. Statické narušení se vyskytovalo v celé délce, tedy asi ve 150 metrech. Většina cihel byla povrchově i hloubkově degradována, místy kusy podezdívky úplně chyběly, kovové díly byly částečně rozkradeny, betonové hlavice sloupků se rozpadaly.

Postavili jsme nový plot

Posouzením celkového stavu a porovnáním ekonomických náročností navržených řešení padlo rozhodnutí starý plot zdemolovat a místo něj vystavět nový. Při tomto řešení jsme narazili na problém s výškou terénu. Speciálním požadavkem města a především místní ekologické iniciativy bylo zachování části podezdívky plotu v bezprostřední blízkosti výpravní budovy, do které je vrostlý kmen jasanu. Tento spor výrazně prodloužil realizaci projektu, nakonec však pozitivně ovlivnil jeho výsledný efekt.



PŘED NÁDRAŽÍM. Cestující se v Českém Brodě letos dočkali nových chodníků, parkoviště P+R i plotu, který je nyní blíže k nádražní budově.

FOTO AUTOR

Nový plot by měl kromě své primární funkce, kterou je ochrana majetku Českých drah, plnit i funkci estetickou.

Prostor se opticky zvětšil

Protože celé prostranství dostalo rekonstrukci moderní a vzdušnou podobu, byl zvolen stejný lehký materiál jako na straně P+R, a to oplocení Classic 3D. Aby se celý prostor zvětšil, nový plot byl přemístěn blíže k výpravní budově, z části pozemku byla z vytěžených kostek u původní rampy zbudována příjezdová cesta ke garážím a v místě bývalého plotu byl vytvořen záhon, do kterého byly umístěny nízké dřevěné sloupky s lany připomínající místo, kde původní zděný plot stával. Část podezdívky u stromu byla nakonec také vystavěna znovu a opatřena hlazeným betonovým věncem, který slouží jako lavička. Věříme, že až v Českém Brodě vystoupíte, budete obdivovat i přednádražní prostor.

VÁCLAV MICHALJUK



KONKURENCE? Autobusová divize DB chce zkomplexnit služby poskytované železničním dopravcem. Doufá, že tím přetáhne lidi z osobních aut. FOTO DEUTSCHE BAHN

Německé dráhy rozběhly podnikání s dálkovými autobusy

Od začátku letošního roku je dálková autobusová doprava v sousedním Německu liberalizovaná. Díky tomu se stala konkurencí nejen osobním automobilům, ale i vlakům a levnějším leteckým linkám. Společnost Deutsche Bahn využila situace a výrazně rozšířila své podnikatelské aktivity – na silnici. Její autobusy začaly paradoxně odvádět cestující vlastním vlakům.

V srpnu 2011 navrhla německá spolková vláda klíčovou změnu zákona o přepravě osob. Ten pochází z roku 1931 a až na výjimky zakazoval provozování dálkových autobusových linek. Zákon měl chránit železniční dopravce před konkurencí na silnici a současně zajišťovat státu dostatečné příjmy od jím vlastněných drah. Výjimku měl v minulosti tzv. Západní Berlín a především mezinárodní spoje. Smysl legislativní změny podle předkladatelů spočívá v cenové výhodnosti pro cestující. Německé dráhy okamžitě vycitily příležitost a zavedly vlastní autobusové spoje.

Zákazník má prý dostat komplexní nabídku

Německé dráhy tvrdí, že své autobusy posílají jen tam, kde to ekonomicky dává smysl. V roce 2005 se zbavily dálkové autobusové dopravy provozované s podnikem Deutsche Touring, který je dnes na trhu jejich silným konkurentem. Ještě před nedávnem DB nabízely dálkovou autobusovou dopravu téměř výhradně se společností BerlinLinien Bus, která byla založena v roce 1947 a ze 65 procent patřila společnosti DB BEX (dcera DB). Nyní byla firma BerlinLinien Bus včleněna do společnosti DB AG IC Bus. Od dubna 2013 doplňují autobusy IC Bus stávající železniční spoje na relacích Mnichov – Freiburg, kde přímé spojení vlakem neexistuje, a také na trase Berlín

– Krakov. „Cílem Deutsche Bahn je s vlaky ICE, IC a autobusy IC Bus přinést zákazníkům komplexní zajímavou nabídku a tím konkurovat individuální automobilové dopravě,“ řekl tiskový mluvčí Německých drah.

Část autobusů DB konkuruje železnici

Firma BerlinLinien Bus jezdí jako autobusová konkurence železnici – se svým cenovým systémem, rabaty a internetovou prezentací. Operuje na 32 linkách a jízdenky prodává přes telefon, internet, cestovní kanceláře nebo u řidičů. Autobusy IC Bus jsou naopak zcela integrovány do sítě Deutsche Bahn. Jízdenky se prodávají na prodejních místech DB. IC autobusy jsou zároveň prezentovány přes internetovou platformu bahn.de. Na silnici tak platí zároveň veškeré železniční bonusy jako například bezplatná přeprava doprovázených dětí či platnost jízdenek Bahncard. Rezervace místa je oproti vlaku již zahrnuta v ceně jízdenky. V neposlední řadě v těchto autobusech platí práva pro zákazníky jako na železnici.

Již od léta 2009 provozuje dálková doprava DB autobusy na linkách Norimberk – Praha, jakož i Mnichov – Praha, kde je železniční doprava časově nekonkurenceschopná a v současnosti jsou tyto autobusy provozovány jako IC Bus. Ještě v tomto roce má vzniknout nové spojení autobusy IC Bus v trasách Norim-

Autobusové svazy kritizují politiku DB

Aktivity DB na silnici už začaly vadit i Svazu spolkových autobusových dopravců. Ten kritizuje, že DB jako státní podnik pronikají na trh svými IC Busy z „pozice síly“ a přitom se nekoncentrují na svou hlavní úlohu, kterou je železniční doprava. Také sdružení Mein Fernbus si stěžuje, že Německé dráhy uměle stlačují ceny, protože své autobusy prý křížově financují ze zisku na železnici. Z tohoto důvodu požaduje zřízení nezávislého regulačního úřadu (který obdobně existuje pro kolejovou dopravu). Společnost Deutsche Bahn i tak ale zůstává největším provozovatelem linkové a městské autobusové dopravy v Německu, kde provozuje asi 13 400 vozů, z toho 4 800 je vlastních.

berk – Mannheim a Mnichov – Curych. Zde má dojít k doplnění nabídky vlaků kategorie EuroCity.

Německé dráhy si ale zatím nelámou hlavu s tím, že by jejich zákazníci přešli z vlaku na autobusy. V roce 2012 navíc došlo k nárůstu přepravených cestujících v jejich vlacích o čtyři procenta.

„Kdo chce cestovat komfortně, s ohledem k životnímu prostředí a rychle, ten se rozhodne pro vlak,“ říká šéf DB Rüdiger Grube. Stejného názoru je i německé ministerstvo dopravy. Dálkový autobus je pomalejší než vlak, ale oproti autům šetří životní prostředí, je bezpečnější a cenově výhodnější.

Jsou podmínky na trhu férové?

V březnu 2013 se uskutečnila anketa, která ukázala, že 65 procent dotázaných si dovede představit, že by místo vlaku nebo osobního automobilu použila autobus. I dnes je však německá regionální a příměstská veřejná doprava vlaky a autobusy zákonem částečně chráněna. Přeprava osob v dálkovém autobusu mezi dvěma zastávkami, které jsou mezi sebou vzdáleny méně než 50 kilometrů, je zakázána. Pouze když nejsou takové linky k dispozici, lze udělit výjimku.

Větší starost v soutěži působí, že nejsou nastaveny stejné podmínky. Jde například o to, že autobusy neplatí poplatky za dopravní cestu jako vlaky. Autobusová divize DB souhlasí s platbou za „dopravní cestu“, ostatní silniční dopravci jsou ale kategoricky proti. Spolkové ministerstvo dopravy k tomu uvádí, že autobusy platí daň pro silniční vozidla. Do konce roku 2015 se má změnit zákon, který uvažuje se zavedením poplatků také pro autobusy. **STANISLAV HÁJEK**

Podle Eisenbahn-Revue International

Lokomotivní ikonu Švýcarska čeká omlazení

Legendární švýcarské stroje řady Re 460, známé také pod označením Lok 2000, slouží už 20 let. Nyní projdou rozsáhlou omlazovací kúrou v dílnách Yverdon-les-Bains. Ta zajistí jejich plné provozní nasazení dalších 20 let. Modernizace přijde na částku asi 230 milionů švýcarských franků.

Stroje s čistě domácí konstrukcí

Potřeba nových lokomotiv v minulosti vznikla v souvislosti se schválením projektu modernizace švýcarské železniční dopravy Bahn 2000. Tento rozsáhlý program vycházející z taktového integrovaného jízdního řádu pro celé Švýcarsko počítal se společnou modernizací infrastruktury a vozidel tak, aby bylo dosaženo maximálních efektů a naplnění projektu. Za tím účelem potřebovaly SBB také zbrusu nové výkonné lokomotivy pro rychlost 200 km/h, které by vedly vysokokapacitní patrové sou-



Lok 2000 alias řada Re 460 byla dodávána SBB v letech 1992–96. FOTO AUTOR

pravy IC 2000 a vratné soupravy sestavené z vozů EW IV na nové trati Olten – Bern rychlostí až 200 km/h.

SBB objednaly u konsorcia SLM/ABB první lokomotivy v roce 1987 a objednávkou postupně narostla na 119 strojů. Základem pro vývoj nové řady označené jako Re 4/4VI, nebo také Re 4/4 460 či

Lok 2000, se staly řady Re 456, dodávané koncem 80. let pro švýcarské soukromé dráhy, a Re 450, lokomotivy pro jednotky curyšského S-Bahnu. Zároveň se ale jednalo o poslední čistě švýcarskou konstrukci traťové lokomotivy. Další stroje již byly vyvíjeny a také vyráběny v zahraničí. První lokomotivu převzaly SBB v roce 1992 a po překonání mnoha dětských nemocí, které končily neschopnostmi lokomotiv a zpožděním vlaků, se začaly ve větší míře uplatňovat v provozu od poloviny 90. let. Poslední stroj převzaly SBB v roce 1996.

Postupně získalo konsorcium zakázku na výrobu dalších lokomotiv této konstrukce. Pro nejvýznačnější švýcarskou privátní dráhu BLS bylo v polovině 90. let vyrobeno 18 lokomotiv s označením Re 465, 46 kusů zamířilo pod označením Srz do Finska a 22 kusů pod označením El 18 do Norska. Dva stroje byly dodány dokonce do Hongkongu.

Modernizací projde celá řada

Řada 460 SBB ujede denně přes 100 tisíc kilometrů, a proto bylo po 20 letech provozu rozhodnuto lokomotivy modernizovat. Dosazeny budou nové měniče a elektrická zařízení, které sníží roční spotřebu všech lokomotiv o 27 GWh. Pro představu to znamená spotřebu města o asi 7 tisících domácnostech. Vyměněny budou kompresory, kabeláž, modernizací projde hlavní transformátor, pneumatická zařízení, řídicí pult, vyměněna bude sedačka strojvedoucího, úpravami projde diagnostika a stroje dostanou nový lak.

Přípravné práce na prototypové rekonstrukci byly již zahájeny. První upravená lokomotiva má být předána do provozu v roce 2015. Do roku 2022 projdou modernizací všechny stroje řady. Cílem je nejen zajistit bezproblémový provoz na další desetiletí, ale také zlepšit pracovní podmínky pro personál a snížit náklady na provoz. **PETR ŠTÁHLAVSKÝ**

KRÁTCE

FRANCIE – ŠPANĚLSKO

Rychlovlaky propojily Paříž s Barcelonou

S novým jízdním řádem 2014 začala naplno fungovat vysokorychlostní spojení Francie a Španělska. Denně pět párů vlaků provozovaných španělskými jednotkami řady řady 100 (dodané Alstomem a vycházející z rychlovlaků TGV) a francouzskými TGV Duplex spojuje různá města na obou stranách hranice. Dva páry vlaků jezdí mezi Paříží a Barcelonou s plánovaným časem 6 hodin 25 minut. Další vlaky pojedou z Barcelony do Toulouse a Lyonu a z Madridu do Marseille.

RUSKO – UKRAJINA

Talgo zkrátí cestu z Moskvy do Kyjeva

V závěru roku 2014 by mělo být zavedeno nové spojení Moskvy a Kyjeva soupravami s pasivním naklápečným typem Talgo. Soupravy mají nabídnout 414 míst v devíti vozech 2. třídy, dvou vozech 1. třídy a v pěti lůžkových vozech. Součástí vlaku bude restaurační a barový vůz a dva servisní generátorové vozy. Díky nasazení dvousystémových lokomotiv a zajištění pasových a celních formalit během jízdy se zkrátí cestovní čas na 870 km dlouhé trase z 9 na 7 hodin. Ruský dopravce uvažuje nasadit Talgo také na linku Moskva – Berlín.

RAKOUSKO – NĚMECKO

ÖBB a DB se připravily na zimní provoz

Zimní údržba stojí ÖBB kolem 40 milionů eur ročně. Podílí se na ní asi 5 tisíc zaměstnanců. Přes moderní sněhové frézy, pluhů a vyhřívání výhybek jde stále hlavně o ruční práci. V rakouské síti je přitom 11 tisíc výhybek s vyhříváním. Bezpečnost dráhy v oblasti Alp sleduje 10 lavinových komisí. V Německu je na zimní údržbu připraveno 28 tisíc zaměstnanců DB a externích firem. Tratě bude čistit 64 sněhových fréz a pluhů. Provoz usnadňuje také vyhřívání 48 800 výhybek. Část vlaků v zimě jezdí po kratší trase nebo s menším počtem vozů.

MAĎARSKO

Lakovna v Szolnoku myslí na bezpečnost

V dílnách MÁV-Gépészet v maďarském Szolnoku uvedli v letošním roce do provozu novou lakovnu. Uzavřená kabina zabrání úniku nebezpečných látek a plynů do jiných prostor dílny. V zařízení probíhá celý proces přestřikávání železničních vozidel od lakování přes vysušení až po leštění. V Szolnoku funguje jedna z největších opravárenských dílen v celém Maďarsku. Ročně zde obnovou projde na 150 vozů a lokomotiv.

SLOVENSKO

Lukrativní nabídka pro ŽOS Zvolen

Až 150 nových pracovních míst může přinést ukrajinská zakázka na modernizaci starých a opotřebovaných diesellových lokomotiv řady 771. Společnost ŽOS Zvolen vyrobila prototyp lokomotivy pro Ukrajinu – ské železnice a dalších pět je ve výrobě. Ze starých lokomotiv zůstane součástí té nové pouze podvozek a rám. Při rekordně rychlé pětiměsíční výrobě montážníci použili asi 20 km kabelů švýcarské výroby. Jestliže se lokomotivy na Ukrajině osvědčí, bude následovat dalších sto kusů této série.

RUMUNSKO

Prodej nákladního dopravce ztroskotal

Ztroskotala privatizace rumunského nákladního dopravce, státní železniční společnosti CFR Marfa. Informaci potvrdil ministr dopravy Ramona Manescu. Podle plánů se měl prodat většinový podíl akcií do soukromých rukou. Tendr byl vypsan na jaře letošního roku, vítězem se stala firma Grupul Feroviar Roman (GFR). Ta však do stanoveného termínu (do poloviny října) nevyplatila vysoutěženou cenu kontraktu, která byla 202 milionů eur (asi 5,6 miliardy korun). Tendr na prodej se proto zopakuje.

(Pešť, gak)

Od nepaměti svírají ve své náruči krajinu na jih od Prahy velké i malé toky. Kolem Vltavy, Sázavy a Kocáby vedlo několik hlavních stezek, z nichž se některé „proměnily“ v železniční tratě. Ta kolem Bojovského potoka, směrem na město Dobříš, byla zprovozněna v září 1897. Postupem času se stala synonymem pro český tramping. I dnes sem zajíždí významné množství víkendových rekreantů a hledá zde odpočinek.



KONEČNÁ. Z Dobříše už koleje dál nevedou. Plán na prodloužení tratě až do Příbrami nakonec nebyl realizován.

Soutěž pro čtenáře

Jak jsme vás již informovali, nedávno vyšla kniha Posázavský pacifik z Prahy do Čerčan a Dobříše na starých pohlednicích. Nyní máte příležitost tuto zajímavou publikaci, na které se autorsky podílel i člen redakce Železničář Martin Navrátil, vyhrát. Stačí zodpovědět na níže uvedenou otázku a napsat nám znění odpovědi na e-mailovou adresu zeleznicar@cd.cz do neděle 6. ledna 2014 (včetně). Pět z vás, kteří budou mít štěstí a odpoví správně, dostane od nás knížku poštou. Za sponzorskou podporu děkujeme nakladatelství Tváře – Jitka Průžová.

Soutěžní otázka zní: Jedna z významných vleček této tratě vedla do Staré Huti. Se kterou významnou osobností je tato lokalita spojena? Napovíme, že se jedná o slavného českého spisovatele.

Dobříšský pacifik dělá radost nejen rekreantům

Trať z Modřan přes Měchenice do Dobříše byla zadána podnikatelům staveb O. Žiwotskému a J. Hraběti v listopadu 1895. Na začátku vedla v těsné blízkosti Vltavy. Území, známé častými záplavami, dělníci překonali po náspech, mokřiny byly odvodněny. Ve skalnatém terénu vzniklo několik tunelů, zářezů, náspů a umělých staveb. Za Vraným nad Vltavou se trať rozdělovala na Čerčany, kam vedla podél Sázavy, a směrem na Dobříš. Kvůli překonání Vltavy byl postaven mohutný ocelový most.

Trať prosperovala díky průmyslu i zemědělství

Za vesnicí Měchenice se železnice od Vltavy odklání a vede údolím Bojovského potoka jihozápadním směrem ostrým stoupáním k městu Mníšek pod Brdy. Práce v tomto úseku byla relativně namáhavá, protože trať vedla úzkým les-



VZPOMÍNÁNÍ. Věžák M 120.4 s přívěsným vozem jako osobní vlak z Dobříše projíždí v roce 1933 mezi stanicemi Bojanovice a Bojov. FOTO SBÍRKA AUTORA (2x)

natým údolím, navíc se klikatila. Průměrné stoupání tratě tu činí 16 promile, maximální 23 promile. V Mníšku pod Brdy se po druhé světové válce uskutečnila výstavba hutního podniku, kam byla zavedena vlečka ze širé tratě poblíž stanice Čisovice. Za stanicí Mníšek pod Brdy trať dosahuje nejvyššího bodu (459 metrů). Na konečnou do Dobříše pak mírně klesá.

V Dobříši bylo postaveno nádraží rozsahem odpovídající významu města, včetně výtopy s vodárnou, protože dopravní zázemí tu bylo pro železnici významné. Bylo zde mnoho zemědělských dvorů a velké rozlohy lesů, což zajišťovalo železnici příjmy (např. z přepravy dřeva). Řada průmyslových podniků se nacházela i v samotném městě. Do železářny ve Staré Huti byla postavena vlečka. Trať prosperovala, panoval na ní rušný provoz až do druhé poloviny

20. století. Vznikaly nové zastávky, dokonce se uvažovalo o prodloužení kolejí až do Příbrami.

Víkendy jsou nejsilnější

Už v šedesátých letech minulého století ale platilo, že o víkendech je zde přeprava cestujících silnější než v pracovních dnech. Rekreanti z Prahy si zdejší krajinu oblíbili, možná i kvůli malé vzdálenosti od města. V sobotu a v neděli zde jezdily dlouhé soupravy (dřeváky i patráky), v jejichž čele supely převážně parní lokomotivy Velký Bejček řady 423.0 nebo Čtyřkolák 434.2. Motorové vozy zde jezdily dokonce už ve třicátých letech. Teprve v šedesátých letech ale ČSD nasadily na trať na Dobříš soupravy s motorovou lokomotivou Hektor T 435.0.

Na cestování po kolejích tady vzpomínají asi hlavně milovníci trampingu, kteří dojížděli po několika desetiletí na víkendové potlachy a čundry do dobříšských lesů nebo do lesů v kraji kolem Bojovského potoka či nedaleké říčky Kocáby. Podél železnice a vodních toků tu vyrostly stanové tábory a chatové osady, z nichž mnohé se provozují dodnes. Však má trať do východní části Brdské vrchoviny stále své nezastupitelné místo nejen u cestujících, ale také řadu příznivců.

JAN DVOŘÁK

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***
Zimní radovánky, termín 1. 12.–30. 3. 2014 (výjma termínu 26. 12.–2. 1. 2014)
Cena: 1 990 Kč/os./pobyt, nástup Ne–St, 2 290 Kč/os./pobyt víkendové termíny, 1 dítě na přistýlce do 12 let zdarma
Cena zahrnuje: 2 noci, příchod na uvítanou (svačák/slivovička), 2x polopenze, 1x pomerančovou masáž zad a šíje, 1x vínnou perličkovou koupel (pro dámy), 1x pivní hydromasáž nohou (pro pány), 2x inhalaci Vincentky, hotelové pantofle, 1x saunu/infrasaunu, vyhlídkovou jízdu na sněžném skútru (podle počasí).



Slovensko
Silvestr v Bojnicih – hotel Regia Damona
Termín: 27. 12.–1. 1. 2014
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).



Slovensko
Piešťany – hotel Park*+**
2. 1.–14. 2. 2014, wellness pobyt – akce
Cena: 2 690 Kč (2 noci)/3 700 Kč (3 noci)
Cena zahrnuje: 2/3 noci, 2x/3x polopenze, welcome drink, 1x klasickou častěnou masáží (20 min.), 1x parafango zábal (bahno + parafin 20 min.), 1x oxygēnoterapii s vitaminovým nápojem (20 min.), zapůjčení kola, župan.



Slovensko
Velký Meder – vila Anna
Platnost nabídek až do 31. 3. 2014
Výhodné nabídky – více informací na www.cdtravel.cz
Balíček pro seniory 62+, Vital senior pobyt 62+, Pohoda senior 62+, Relax pobyt, Beauty pobyt, Pobyt 3 = 4, Akce 3. den za polovinu, Vital pobyt



Španělsko, Itálie, Kypr
Seniři 55+
Již v prodeji zahraniční dotované seniorské pobyty 55+, více informací najdete na www.cdtravel.cz.
V nabídce: Španělsko (Costa del Sol, Costa de la Luz, Costa Tropical, Mallorca, Menorca, Mar Menor).
Itálie: Sicílie, Kalábrie, Ischie
Kypr pro všechny, nejen pro seniory

Grafik Jiří Bouda loví detaily z fotografií

Mezi výtvarníky je pojmem. Jméno Jiří Bouda však není neznámé ani mezi lidmi na železnici. Spíš než tvář si asi vybavíte jeho práci. Boudovy obrázky totiž zdobily velké množství článků a knih. Nejednu z grafik byste našli na stěnách kancelářů. Akademický malíř a grafik sice příští rok v květnu oslaví osmdesátiny, nicméně stále tvoří. Důkazem jsou i půvabné ilustrace v knížce pohádek o mašinkách od Roberta Drozdy.

Vztah k výtvarnému umění získal Jiří Bouda už od malička, a to díky slavnému otci a grafikovi Cyrilu Boudovi. Zasněžení vědí, že krátce působil i na železnici. V Praze-Bubenči sloužil na stavědle jako signalista. Na dráze pracoval i ve Vranovicích a Šakvicích. A také z těchto míst pocházejí kouzelné náladové a poetické motivy, které jsou námětem jeho grafik.

Drážní náměty vyhledával sám Mezi výjevy, které nakreslil, patří například hradla někde v polích na širé trati, řepná nákladíště či téměř neznámé zastávky na zapadlých lokálkách. Jak na tyto náměty přišel? „Mám to v sobě ofotografované a jen to doprovázím svými vzpomínkami,“ odpovídá lapidárně a přiznává, že když už si vzhledem k časovému odstupu přesně nepamatuje, jak to na tom konkrétním místě před 40 a více lety vypadalo, tak mu pomáhají fotografie, které využívá místo skicáře. Ano, i on rád fotografoval na železnici (dnešními slovy „štoušil“) – jenže jinak. Jeho cit pro přesné zachycení řady drobných detailů, architektury a vybavení, světelných podmínek a nálady totiž má málokdo.

Zajímalo mě, zda při skicování fotoaparát neměl před rokem 1989 těžkosť s některými „aktivními hlídači socialismu“. Vždyť fotografování mašinek, byť třeba legálně povolené, často naráželo na nepochopení nerudných nádražáků. „V těch nejhorších dobách jsem ještě nefotil. Později jsem na to měl nějaké povolení, ale nikdy jsem ho snad nepotřeboval,“ říká grafik a přiznává, že většinou jezdil hledat drážní náměty sám. Kamarádi mu pomáhali jen tehdy, když se náhodou k tomu nachomýtl.



POZVÁNKA NA VÝSTAVU

Muzeum hl. m. Prahy zve všechny na výstavu „Praha Jiřího Boudy po vodě, po souši a po kolejích“, která probíhá v hlavní budově muzea Na Poříčí 52, Praha 8 od 4. prosince 2013 do 16. února 2014. Otevřeno je denně kromě pondělí od 9 do 18 hodin (provozní dobu o Vánocích a přes Nový rok najdete na www.muzeumprahy.cz). Výstava připomíná nadcházející osmdesátiny autora. Mezi partnery výstavy patří i Výzkumný Ústav Železniční.



FOTO AUTOR, REPRODUKCE GALLERY.CZ

JIŘÍ BOUDA

Vystudoval Státní grafickou školu, kde ho velice ovlivnili profesori Petr Dillinger a Karel Müller, grafici a skvělí ilustrátoři. (Grafikem byl i otec Jiřího Boudy Cyril a bratr matky.) Následně byl přijat na Vysokou školu uměleckoprůmyslovou, do ateliéru profesora Karla Svolinského. Studia ukončil v roce 1959. Jeho závěrečnou prací byl kalendář s pražskými motivy, na kterých mimochodem dominovaly dopravní prvky. Už od mládí se totiž Jiří Bouda o dopravu výrazně zajímal.

Zachytil kouzlo Těšnova

Řada jeho barevných litografií vznikala na přímou objednávku (mimo jiné i redakce tehdejšího časopisu Železničář), například pohled na stanici Čáslav nebo parní mašinku 354.066 na trati z Kutné Hory. Ve skalách nad chrámem svaté Barbory to (vyjma vzrostlejších stromů) vypadá přesně jako tehdy. „Ano, to si zadávali v polovině 70. let k sedmdesátému výročí oné tratě. A na tehdejší polygrafické možnosti vycházely barevné obrázky v Železničáři docela přijatelně. Nad originál litografie ale není.“ Z jeho drážních motivů vyniká i pražská stanice Těšnov. Na dnes už neexistujícím nádraží Jiří Bouda zachytil na litografiích vytvořených počátkem třetího tisíciletí snad každý metr této jedinečné stanice.

Důkladnost, pečlivost, umění proniknout pod povrch věcí – to vše zračí úzký vztah, který Bouda k nešťastně zrušenému a nakonec odstřelenému nádraží má. Pracuje vedle litografie technikou mědirytiny, suché jehly, případně klasické malby. A to obnáší i pořádnou dřinu. Tisknout pomocí grafického lisu znamená chodit do speciální dílny. „U litografie se každá barva tiskne zvlášť, je to náročné na přesnost i na čas. Já dělám tak 50 až 100 otisků, vytištění jednoho motivu včetně zasychání trvá asi tři dny. Nejde jen o to protahování papírů ručním lisem, mezitím se musí vždycky nově nanášet barva, pro každý list. Pak se zas celý štos papírů jede další barvou,“ vysvětluje Bouda. Ačkoli mezi náměty najdeme i ryze současný motiv (např. litografie pro kalendář AŽD), autor se netají názorem, že současnost jej příliš neláká. A nezakrývá přitom určitou nostalgii. Moderní automatizovaná, podle něj odosobněnou dráhu řízenou odněkud z dálky považuje prostě za „divnou“.

MARTIN NAVRÁTIL

POŠTA

Proč se o takových lidech netočí reportáže?

V pondělí 2. prosince jsem nechala ve vlaku z Prahy do Světic dioptrické brýle a In Kartu s aplikací IN 50%! Před Vánocemi to byla jistě nemilá ztráta. Ale obrátila jsem se na za-městnance Českých drah, jmenovitě na průvodčího Václava Tesaře. (Zdůrazňuji, že se jednalo o průvodčího z jiného vlaku, než ve kterém jsem ztratila věci.) Ten nejprve zjišťoval informace, a když neuspěl, poradil mi aspoň další postup. Na čísle, které mi nadiktoval, se mě ujala úžasná paní Kolínská, která zjistila, že mé drahocennosti jsou v Benešově a třeba hned zítra si pro ně mohu přijet. Byla milá a vstřícná. Proč se o takových lidech nenatáčí do televize? A to neznám jméno nálezce (průvodčího?) z vlaku, kde jsem brýle a In Kartu zapomněla. Takže děkuji Českým drahám za vánoční dárek.

KARLA PAŠKOVÁ

Náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Michal Štěpán děkuje výše uvedeným zaměstnancům za příkladnou prezentaci společnosti.

Sešrotování Štokra považují za nekulturní



Když před 24 lety lidé na náměstích cinkali klíči, očekávali, že pokud se náhodou změní režim, bude to v této republice vypadat jinak. To mimo jiné znamená, že se jednotlivci i celá společnost budou chovat minimálně s respektem k architektonickým, kulturním a v neposlední řadě technickým památkám. To, že tomu tak není, vidí dnes každý kolem sebe. Je až příznačné, že zrovna v těchto dnech v prostorách železniční stanice Lužná u Rakovníka probíhá likvidace (šrotování) velké parní nákladní lokomotivy Štokr 556.0254 z 50. let minulého století. Společnost České dráhy, která nejen před cestující veřejností o sobě vytváří jistý obraz o tom, jak ji máme pozitivně vnímat, si v dnešní době dovolí sešrotovat parní lokomotivu! Není snad nutné popisovat, co to znamená a kam se tato republika nejen díky těmto činům posunula a stále posunuje. Loučím se slovy Voskovce a Wericha: Na shledanou v lepších časech.

M. GRYGÁREK

Reakce tiskového oddělení ČD: V současnosti ze strany Českých drah probíhá oprava i záchrana historických vozidel, a to navzdory ekonomickým potížím, recesi i otevírání železničního trhu soukromým dopravcům (bez historie a vztahu k ní). Dnešní stav lze oproti minulosti označit určitě za lepší časy. Zároveň ale dochází k odstranění již nepotřebných zbytků vozidel, která tak uvolní místo jiným technickým památkám a jejich záchrane. To je také případ vytápěcího kotle, který vznikl z lokomotivy 556.0254. Posloužil jako zdroj náhradních dílů pro opravu lokomotivy 556.0298. Ta nyní prochází opravou. Bez využití některých dílů z jiných lokomotiv je jen těžko představitelná oprava mnoha parních lokomotiv – a dnes i muzejních lokomotiv nových trakcí. Po splnění svého úkolu a záchrane lokomotivy 556.0298 byl nepoužitelný zbytek odstraněn u vytápěcího kotle sešrotován, aby uvolnil místo jiným zachráněným vozidlům. Stejně postupují muzea a historické spolky v zahraničí. K doplnění uvádím, že ČD spravují nyní celkem čtyři lokomotivy řady 556.0 a další jsou v majetku jiných organizací, například NTM.

Rád bych připomněl, že díky péči ČD věnované historickým vozidlům byla zřízena speciální samostatná organizační jednotka Depo historických vozidel. Z realizovaných projektů bych zmínil opravu Stříbrného šipu nebo přípojných vozů k motorovým vozům M 240.0. Nezanebatelná je také činnost Depa historických vozidel při organizování nostalgických jízd nebo návštěv zahraničních muzejních vozidel v ČR. Například v letošním roce se tak podařilo zajistit setkání lokomotiv vyrobených nebo zkonstruovaných v dobách rakousko-uherské monarchie.

PETR ŠTĚHLAVSKÝ

Dopisy jsou redakčně upraveny a kráceny.

AUTOR PETR HAJNÍŠ



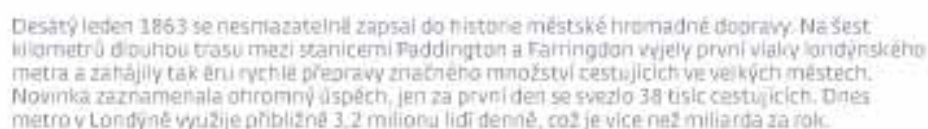
KŘÍŽOVKA

Publilius Syrus (1. stol. př. n. l.) – římský dramatik, básník: DĚDICŮV PLÁČ ... (dokončení v tajence).

POMŮCKA: ATS, KRAAL, YVA	POT	SEČNÉ ZBRANĚ	SARDINKA VOLEJÍ	KERAMICKÁ HMOTA S GLAZUROU	NECHUTNÝ NÁPOJ	JMÉNO SKLADATELE CHAČATUR-JANA	VELKÝ VODNÍ PTÁK		SUŠENKY	EDÉM	ÚTOČNÍK V KOŠÍKOVÉ		POTEM PROMOČIT	EVROPSKÝ TUROVITÝ PŘEDVÝ- KAVEC	KRMIVO PRO KONĚ		ČLOVEK STÍŽENÝ DUŠNOSTÍ	TRNITÝ POROST	KVAP
PLIVNÍK (MYTOL.)					POTOM			KOPNUTÍ			PODNIK ZAHRANIČ. OBCHODU (ZKR.)					ŠVÝCARSKÁ TISKOVÁ AGENTURA			
JMÉNO HERECKÝ BOUDOVE					ZKRATKA ODDĚLENÍ VNEMOC- NÍCI			RUSKY TÍHLE			REVERZ					NÁSTROJ ŽENCE OBYVATELE ASIE			
PÁDOVÁ OTÁZKA					KAVKAZ. HUD. NÁSTROJ JIHOAFR. PROVINCE			KUJNÝ NEROST KLDNÉ ELEKTRODY			HBITÉ					SCHRÁNKA MEKÝŠE			
TAJENKA																			
	MINISTER- STVO STÁT- NÍ KONTRO- LY (ZKR.)	JINÝM ZPŮSOBEM ČAPKOVÝ DRAMA				TY DRUHÉ ŘADRO		PRK. STROP (V NÁŘECÍ) NA KTERÉM MÍSTĚ						KOREJSKÝ AUTOMOBIL PLEVEL ZBĚHOVEC				MADLA HRNCE	JIHNOT
HNOJIT (ŘÍDČ.)					PŘEDLOŽKA			OSCILACE							TRUMF V BRIDŽI				
VLNĚNÉ VALCHO- VANÉ TKANINY					OCHOTNE			TŘETÍ PÁD SKLO- NOVÁNÍ							NEHLUČNÁ				
AFRICKÁ KRUHOVITÁ VESNICE					VIDINY			STARO- REČKA POHŘEBNÍ OBĚT							ZPŮSOB BARVENÍ TKANIN				

12

ZA POZNÁNÍM



A person is sitting on a bicycle, leaning against a brick wall. The person is wearing a dark jacket and light-colored pants. The bicycle is dark-colored. The wall is made of light-colored bricks.

[illegible]

V dlouhých chodbách je slyšet všemožná hudba – někdy blues, jindy zase klasika, občas až vlezlý pop.

našli i najbismuški vjersni dila, fon
graftom poštuju, realnosti a plavth
ni kotoč. V pšterich stanid di se d
kance polidat ršerofenid ihol con co.

Demitit a vese pres sklenenú dvere

Vlastný dom a zdravie sú najcennejšími pokladmi každého človeka. V súčasnosti sa však čoraz častejšie stretávame s problémami, ktoré ohrozujú naše zdravie a pohodu. Jedným z nich je ochorenie na kameň v moči. Akýkoľvek ochorenie, pokiaľ nie je včas diagnostikované a liečené, môže viesť k závažným následkom. Preto je dôležité, aby sme boli vedomí príznakov a vyhľadali pomoc odborníkov.

Príznaky ochorenia na kameň v moči sú rôzne a závisia od veľkosti kamene a miesta jeho vzniku. Najčastejšie sa vyskytujú bolesti v oblasti chrbta, brucha alebo v oblasti močového mechúra. Môžu byť sprevádzané krvavou močou, častým nutkaním na močenie alebo ťažkosťami pri močení. Ak máte tieto príznaky, neodkladajte ich a vyhľadajte lekársku pomoc.

Ochorenie na kameň v moči môže byť spôsobené rôznymi faktormi, vrátane dedičnosti, stravy, pitného režimu a metabolických porúch. Preto je dôležité, aby sme boli vedomí svojho zdravotného stavu a vyhľadali pomoc odborníkov, ktorí nám pomôžu zistiť príčinu ochorenia a predpíšu vhodnú liečbu.

Existujú rôzne spôsoby liečby ochorenia na kameň v moči, ktoré závisia od veľkosti kamene a miesta jeho vzniku. Niektoré kamene možno odstrániť pomocou liekov, zatiaľ čo iné vyžadujú chirurgickú liečbu. Preto je dôležité, aby sme boli vedomí svojho zdravotného stavu a vyhľadali pomoc odborníkov, ktorí nám pomôžu zistiť príčinu ochorenia a predpíšu vhodnú liečbu.

Preto je dôležité, aby sme boli vedomí svojho zdravotného stavu a vyhľadali pomoc odborníkov, ktorí nám pomôžu zistiť príčinu ochorenia a predpíšu vhodnú liečbu.

[illegible]

LONDÝNSKÉ METRO

[illegible]

Mimo centrum
judu obvykle na povrchu
 Mnozí se zpočátku stavěli technicky
 hluboká a poměrně okrajová, proto ve
 svých státních mřížích přitom
 přesto na povrchu. Upozorňují
 na distribuci výkonu rozgar byla
 možná až proto prozatím se všemi
 lidmi, což souvisí s tím, že státní
 tyto účinné soustavy jsou poměrně
 malé. Tímto se začaly na výhled budou
 se soustředí a práce lidí, jejich kolo-
 vání profilu, takže konkrétně na
 osobní, tedy, zvláště v oblasti

Někdy k tomu se mi ptalo, jak je možné, že jsou soupravy na svých fotografických mailech. Vyměnění je vníráj jako důkaz. Na rozdíl od Prahy vede intima

[illegible]

www.pearsoned.com

Předplaťte si čtrnáctideník
Železničář
na telefonu 972 233 090