



Se začátkem sezony přicházejí inovace v obchodní nabídce

Na kolejších vane jarní vítr

V jarních měsících přichází národní železniční dopravce s příjemnými změnami v obchodních nabídkách. V rámci oblíbené služby ČD Bike se otevírají nejen stávající půjčovny, ale při přepravě vlastního kola mohou nyní zákazníci nově využít při nákupu v eShopu rezervaci zdarma. Inovace se projeví i v gastronomii: ČD Restaurant servíruje jarní menu. Další novinkou je rozšíření prémiových služeb v první třídě do vlaků vyšší kvality.

Když klima letošní zimy často připomínalo spíše předjaří, opravdové astronomické jaro je konečně tady! A s ním i zvýšená potřeba vyrazit na cesty, výlety nebo do procitající přírody. Do nové podoby se „oblékají“ také sezonní nabídky Českých drah a navíc se objevují zcela nové služby. A nejde jen o podporu cestování pro turisty nebo cyklisty. Na své by si měli přijít i milovníci dobrých pokrmů nebo zákazníci, kteří očekávají nadstandardní péči.

S bicyklem po Česku i v cizině

Typickou skupinou cestujících, kterou příjemné jarní dny ve velké míře lákají na cesty, jsou cykloturisté. Každým rokem dochází k růstu tohoto trendu a služba ČD Bike Českých drah se na tento fenomén snaží reagovat poskytnutím více míst pro jízdní kola, ale v případě, že se nástupiště zaplní několika desítkami cyklistů na jeden spoj, je technicky nemožné vyhovět všem. Národní dopravce proto doporučuje všem cyklistům si místo pro sebe a své jízdní kolo rezervovat.

Možnosti jsou hned dvě. Tradičnější způsob představuje rezervace přímo na nádraží u pokladní přepážky. To však lze udělat i přes eShop ČD (www.cd.cz/eshop), kde zákazník navíc ušetří. Rezervace za místo plus kolo totiž činí více než příjemných nula korun. Rezervace je možná u vlaků označených v jízdním řádu symbolem kola v kroužku. Symbol kola v rámečku znamená, že rezervace je dokonce povinná. Všechny výše uvedené informace jsou vztaženy k přepravě kola jako spoluzavazadla.

Přibalit si svůj bicykl na cestu je však možné i při cestě do zahraničí. Tato možnost se nabízí ve vybraných dálkových mezinárodních vlacích nebo v regionálních vlacích v příhraničí. Na Slovensko a do Maďarska je možné naložit kolo do služebního oddílu a využít služby úschovy během přepravy. Jako spoluzavazadlo může kolo „cestovat“ do následujících zemí: Německo, Rakousko, Maďarsko, Nizozemsko, Dánsko, Lucembursko, Švýcarsko, Polsko (jen vlaky EC 131/130 v relacích Praha/Břeclav – Varšava) a Srbsko (jen vlaky EC 272/273 v relaci Praha – Bělehrad a zpět). Kolo lze přepravit pouze vlakem, ve kterém je tato služba dostupná, tedy má v jízdním řádu uvedenu službu přeprava spoluzavazadel nebo službu úschova během přepravy. Pro přepravu kol v dálkové mezinárodní přepravě je rezervace míst pro kolo nutná!

Nemáte vlastní kolo?

Služba ČD Bike však nabízí i další, komfortnější možnost. Pokud si nechcete lámat hlavu s přepravou svého kola do místa výletu nebo si prostě chcete kolo jen půjčit na pár hodin nebo dní, představuje výtečnou alternativou využití jedné z drážních cyklopůjčoven. O jejich oblíbenosti svědčí rostoucí počet výpůjček. Loni si kolo Českých drah zapůjčilo bezmála 3 500 zákazníků. V letošní sezoně je tato služba nabízena již na 75 místech po celé republice.

→ Pokračování na straně 2

SLOUPEK

Distancujeme se od projektu Bileto

Před několika dny byla spuštěna internetová služba Bileto, která údajně umí prodávat jízdní doklady všech vlakových dopravců a současně porovnávat jejich ceny. Upozorňuji, že tento projekt, za kterým stojí soukromý subjekt, není provozován ve spolupráci s Českými drahami! Nákup jízdenek z eShopu ČD v tomto případě totiž probíhá prostřednictvím parazitujících robotických aplikací bez vědomí národního



Michal Štěpán
náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu

dopravce. V současnosti, kdy mezi provozovatelem této služby a Českými drahami neexistuje žádná dohoda nebo smluvní vztah, považují tento postup za ne zcela férový a poškozující zájmy naší společnosti i našich cestujících.

Zákazníci Bileta jsou totiž uváděni v omyl, neboť tato služba jim nemůže poskytnout řadu garancí, které jsou pro České dráhy ve vztahu k jejich zákazníkům závazné. Jde například o přípoje, práva z přepravní smlouvy, hotovostní návratky a další zdánlivě okrajové záležitosti, které jsou však nedílnou součástí prozákaznického přístupu Českých drah. Jednání Bileta nás tak může poškodit v očích našich zákazníků při jakýchkoli mimořádnostech typu ztráty přípojů, vyřizování reklamací a podobně. Bileto také nevrací hotovost a každá oprávněně vyreklamovaná částka je refundována v podobě bodů s podmínkou dalšího nákupu opět na Biletu. Jde tedy zase o výrazné omezení práv cestujících. České dráhy nyní právně posuzují situaci. Do jejího uspokojivého vyřešení žádám všechny zaměstnance, aby se od této společnosti a tedy i dokladů nakoupených jejím prostřednictvím distancovali a stížnosti spojené s těmito jízdními doklady odkazovali přímo na prodejce Bileto.

INFORMUJEME

Jazykové kurzy uzavřely vzdělávací projekt

Na stránkách časopisu Železničář jste se již v minulosti mohli dočíst o realizaci kurzů, které se uskutečnily v rámci projektu „Rozvoj dovedností zaměstnanců provozu Českých drah“. Do těchto kurzů, organizovaných Odborem personálním, byli zaměstnanci vybíráni ve spolupráci s organizačními složkami. Na ně navazovala jazykové vzdělávání v anglickém a německém jazyce. Jazykové výuky se zúčastnili jak začátečníci, tak pokročilí; podle znalostí byli účastníci rozděleni do skupin, aby byla výuka efektivní a získané dovednosti co nejvíce využitelné v každodenní praxi.

Výuka přes počítač i s lektorem

Od října 2013 do ledna 2014 probíhaly jazykové kurzy. Účastníci se vzdělávali v anglickém a německém jazyce v tematických oblastech: Praha – centrum dění, komunikace se zákazníkem a zvládnutí krizových situací. Kurzy probíhaly formou e-learningu. Na e-learning navazovala čtyřhodinová výuka s lektorem, v rámci které zaměstnanci probírali správné použití frází a slovních vazeb, procvičovali si výslovnost. Po výuce s lektorem následovalo opakování ve formě e-learningového testu.

Jazykové vzdělávání úspěšně dokončilo celkem třicet zaměstnanců. Na závěr kurzu vyplňovali účastníci krátký dotazník a poskytli tak cennou zpětnou vazbu pro plánování dalších aktivit v této oblasti. Z dotazníků vyplynulo, že jazykové dovednosti jsou pro ně v jisté míře v práci nezbytné a jsou vděční za jakýkoli rozvoj a možnosti zvýšit svoje kompetence v této oblasti. Oceňovali praktičnost a zaměření na konkrétní modelové situace, s kterými se při výkonu svého povolání setkávají a kdy potřebují cizí jazyk k tomu, aby je lépe zvládali.

Kurzy anglického a německého jazyka byly poslední aktivitou v rámci projektu „Rozvoj dovedností zaměstnanců provozu Českých drah“ a tímto byl projekt v lednu 2014 po přibližně roce a půl ukončen. Projekt byl realizován v rámci Operačního programu Praha – Adaptabilita, Prioritní osa 1 – Podpora rozvoje znalostní ekonomiky a byl spolufinancován z Evropského sociálního fondu a z rozpočtu hlavního města Prahy.

IT dovednosti, Brain jogging, Praha – centrum dění, Komunikační dovednosti, Zvládnutí krizových situací a Jazyková příprava – právě těmito kurzy prošlo více než 100 zaměstnanců ČD. Vzdělávací aktivity byly určeny zaměstnancům, kteří pracují na území hlavního města Prahy, pohybují se v provozu osobní dopravy a denně přicházejí do kontaktu se zákazníky. Dalším požadavkem bylo splnění jednoho z hlavních kritérií: věk do třiceti let, věk nad padesát let nebo neukončené středoškolské vzdělání.

Které kurzy pro zaměstnance proběhly v rámci projektu?

IT dovednosti, Brain jogging, Praha – centrum dění, Komunikační dovednosti, Zvládnutí krizových situací a Jazyková příprava – právě těmito kurzy prošlo více než 100 zaměstnanců ČD. Vzdělávací aktivity byly určeny zaměstnancům, kteří pracují na území hlavního města Prahy, pohybují se v provozu osobní dopravy a denně přicházejí do kontaktu se zákazníky. Dalším požadavkem bylo splnění jednoho z hlavních kritérií: věk do třiceti let, věk nad padesát let nebo neukončené středoškolské vzdělání.



Kurzy prošlo více než sto zaměstnanců pracujících na území Prahy.

Z pozice ředitelky Odboru personálního si troufám tvrdit, že všechny vzdělávací aktivity projektu byly smysluplné a kvalitně realizované, což nám potvrzuje i zpětná vazba účastníků. Hlavní snahou bylo uskutečnit takové vzdělávání, které by zaměstnancům pomohlo v každodenní práci v provozu a usnadnilo jim zvládnutí situace a překážky, se kterými se mohou setkat. Cíle i výstupy projektu byly naplněny, vzdělávání i vzdělavatelé jsou spokojeni. Jen ať máme více takových projektů a více spokojených a motivovaných zaměstnanců s chutí se i nadále vzdělávat.

VĚRA MARKOVÁ

Pantáky s žabím čelem odmítají jít do důchodu

Elektrické jednotky řad 451 a 452 k překvapení všech slouží v provozu již padesát let.

VNITŘNÍ DVOUSTRANA 6–7



Evropský sociální fond
Praha & EU: Investujeme do vaší budoucnosti

PRO ZAMĚSTNANCE



Se začátkem sezony přicházejí inovace v obchodní...

Výhodné tarify pro cestu do Moskvy

Od poloviny února došlo k úpravě tarifů u ruských vlaků na spojích Praha – Moskva, Moskva – Nice a Moskva – Paříž. Tarifní úprava spočívá ve zjednodušení portfolia slev (některé nevyužívané slevy byly zrušeny) a předefinování některých slev, které jsou nadále v nabídce. Vedle základního (plného) jízdného, jízdného pro děti (sleva 50 procent slevy pro mládež a seniory (sleva 30 procent je nově nabízen speciální tarif „Voyage“). Tento tarif je určený pro malé skupinky cestujících (2–5 osob), kdy cestující dostanou slevu 20 procent ze základního jízdného.

V rámci této nabídky jízdenka včetně lůžka z Prahy do Moskvy stojí 162,10 eur (asi 4 572 korun). U skupinové slevy (od šesti osob) dochází k výraznému zvýšení slevy – až na 40 procent jízdenka se skupinovou slevou z Bohumína do Moskvy (rychlík Nice – Moskva) pak stojí pouhých 117,90 eur (asi 3 325 korun)! V nabídce je také nová sleva „Birthday“ pro oslavence narozenin (sleva 35 procent kterou je možné získat, koupí-li si cestující jízdenku na vlak, který odjíždí v den jeho narozenin nebo během sedmi dní před a po datu narození).

Kromě zajímavých cen nabízejí ruské vlaky také kvalitní služby. Vlak jsou sestaveny pouze z lůžkových vozů s klimatizací. Ve vlacích jsou zařazeny lůžkové vozy 2. třídy (trojmístné oddíly), vozy 1. třídy (dvomístné oddíly „double“ a jednomístné oddíly „single“). Vozy kategorie Luxus v relacích Moskva – Nice, Paříž – Moskva s dvomístnými nebo jednomístnými oddíly nabízejí samostatné WC, sprchu a TV. Ve vlacích existuje možnost občerstvení v restauračním voze, v bufetovém voze nebo u průvodce lůžkového vozu. V ceně jízdenky jsou taktéž lůžkoviny. Cestující mají vždy k dispozici pitnou vodu, čaj a malé občerstvení, tisk, suvenýry a jiné zboží. (jv)

Předběžná In Karta pro jízdní výhody

Od 3. března je možno žadatelům o In Karty s aplikací Železniční průkazka vydávat takzvanou předběžnou In Karty. Předběžná In Karta opravňuje držitele k využívání jízdních výhod po dobu výroby plnohodnotné čipové In Karty. Předběžnou In Karty s aplikací Železniční průkazka je možno vydat žadateli s prvním předělem jízdních výhod a rovněž stávajícím držitelem po blokaci In Karty s aplikací Železniční průkazka a podání žádosti o duplikát.

Předběžná In Karta obsahuje tyto údaje: název aplikace Železniční průkazka, platnost od (ode dne podání žádosti), platnost do (maximálně 35 dní od podání žádosti), jméno a příjmení držitele, datum narození držitele, číslo In Karty, razítko a podpis vydávajícího personálu. Žadatelé s prvním předělem (číslo In Karty začíná nulou) musí při kontrole ve vlaku s předběžnou In Kartou předkládat potvrzení o úhradě prodloužení na příslušné prodloužení období. V průběhu měsíce března 2014 je umožněno držitelům jízdních výhod žádat o duplikáty In Karty s aplikací Železniční průkazka také na všech zařízeních UNIPOK a v eShopu ČD (spolu s tiskem předběžné In Karty). (pers)

Hlasujte pro fotografie ze stolního kalendáře

Líbí se vám snímky ve stolním kalendáři Českých drah na letošní rok? Chcete podpořit jejich autory (zaměstnanci ČD) a navíc získat jednu ze zajímavých cen? Pak navštivte v příštích dnech webové stránky calendar2014.cd.cz a hlasujte pro snímky, které vás nejvíce zaujaly. Je to zcela jednoduché: stačí po kliknutí na náhled fotografie, pro kterou chcete hlasovat, vyplnit do formuláře jméno a e-mailovou adresu, aby vás mohli organizátoři kontaktovat. Upozorňujeme ale, že hlasovat lze pouze jednou! Soutěž končí 31. března a hlasovat mohou jen zaměstnanci Českých drah. Podrobnější informace o všech fotografiích, autorech a cenách získáte na výše uvedené webové adrese. (rub)

SEZNAM PŮJČOVEN KOL ČD (s otevřením k 1. 4. 2014)

KARLOVARSKÝ KRAJ

Aš, Cheb*, Františkovy Lázně, Sokolov, Karlovy Vary dolní nádraží*, Mariánské Lázně*, Loket, Karlovy Vary, Nejedek (jen na základě objednávky den předem)

* K dispozici jsou stabilně elektrokola. Po objednání je možné elektrokolo připravit k převzetí i na dalších místech.

PLZEŇSKÝ KRAJ

Domažlice, Tachov

Novinka

→ Pokračování ze strany 1

Novinkou pro rok 2014 jsou cyklopůjčovny v Plzeňském kraji (Tachov, Domažlice), v Olomouckém kraji si v sezóně (1. dubna až 31. října) můžete půjčit kolo nově také v Zábřehu na Moravě. Půjčovny kol se nacházejí ve všech krajích s výjimkou Prahy, Středočeského, Moravskoslezského, Ústeckého a Libereckého. Jejich kompletní přehled najdete na www.cd.cz/pujcovnykol. V rámci služby je navíc poskytována bezplatná úschova zapůjčeného kola v úschovně ČD nebo přeprava na vybraných tratích. Novinkou pro letošní sezónu je registrace bicyklů v bezpečnostním systému CEREK, který je napojen na městskou a státní policii.

Jarní chutě v jídelních vozech

Dáváte před turistickým vyžitím přednost gastronomickým zážitkům? I pro vás mají České dráhy připravenou jarem inspirovanou nabídku. Do jídelních vozů, bistrovozu a bister ve spojích SC Pendolino vstupuje nové sezonní menu JLV, které opět sestavili šéfkuchaři z Československého svazu kuchařů v Praze. Tentokrát se cestující mohou těšit na krém z jarního špenátu s chlebovými krutony, býčí krk pečený „přes noc“ s omáčkou s bílými žampiony se staročeskými štouchanými brambory, mladého králíka s jarní nádivkou s brambory na másle a okurkovým salátem. Bezmasá jídla reprezentuje salát z mladé zeleniny a lis-

Kromě jarní nabídky zůstávají v menu JLV celoroční stálíce v podobě tradičních českých pokrmů, polévek a minutek.



KRÁLOVÉHRADECKÝ KRAJ

Česká Skalice, Adršpach, Trutnov hl. n., Červený Kostelec (jen vratná stanice)

PARDUBICKÝ KRAJ

Pardubice hl. n., Česká Třebová, Letohrad, Chrudim, Slatiňany, Žďárec u Skutče, Hlinsko v Čechách, Jablonné nad Orlicí, Králíky, Žamberk, Choceň, Lanškroun, Přelouč, Svitavy, Polička, Brandýs nad Orlicí, Moravská Třebová

OLOMOUCKÝ KRAJ

Olomouc hl. n., Zábřeh na Moravě

ZLÍNSKÝ KRAJ

Kroměříž

JIHOMORAVSKÝ KRAJ

Břeclav, Znojmo, Veselí nad Moravou, Hodonín (na základě objednávky den předem)

KRAJ VYSOČINA

Nové Město na Moravě, Telč, Světlá nad Sázavou, Žďár nad Sázavou, Přibyslav, Havlíčkův Brod, Chotěboř, Jihlava, Okříšky, Třebíč, Náměšť nad Oslavou, Horní Cerekev, Pelhřimov, Golčův Jeníkov město, Ledec nad Sázavou (vratná stanice, po předchozí domluvě možnost také zápůjčky), Bystřice nad Pernštejnem, Rožná (jen vratná stanice)

JIHOČESKÝ KRAJ

Český Krumlov, Černá v Pošumaví, Horní Planá, Nová Pec, Lipno nad Vltavou, Volary, Strakonice, Tábor, Veselí nad Lužnicí, Jindřichův Hradec, Třeboň, Třeboň lázně, Písek

Vratné stanice; objednávání půjčení pouze 7 dní (a více) předem: Vyšší Brod klášter, Prachatice, Vimperk, České Velenice, Milevsko, Soběslav, Kardašova Řečice, Nová Bystřice

JARNÍ NABÍDKA JLV (platí od 2. 4. 2014)

Všechny ceny platí v happy hours.

129 Kč



Býčí krk pečený „přes noc“ s omáčkou s bílými žampiony, staročeské štouchané brambory

45 Kč



Domácí lívance s rebarborovou omáčkou a šlehačkou

99 Kč



Salát z mladé zeleniny a listů salátů, smetanový sýr, vejce

159 Kč



Mladý králík s jarní nádivkou, brambory na másle, okurkový salát

49 Kč



Krém z jarního špenátu, chlebové krutony

ČDRestaurant se servisem JLV

tů salátů s čerstvým smetanovým sýrem a vejci nebo domácí lívance s rebarborovou omáčkou a šlehačkou. Na území České republiky přitom platí výrazné snížené ceny – v rámci tzv. happy hours. Kromě jarní nabídky JLV zůstávají celoroční stálíce v podobě tradičních českých pokrmů, polévek a dalších minutkových jídel. Jarní nabídka je platná od 2. dubna 2014.

Prémiové služby v první třídě

Od 1. března také odstartoval pilotní projekt, jehož cílem je sjednotit rozsah prémiových služeb poskytovaných cestujícím v 1. třídě vlaků vyšší kvality. V projektu je nyní cestujícím v 1. třídě všech spojů EuroCity a InterCity nabízen nápoj a denní tisk zdarma. Osvěžit se můžete půl litrem balené vody, k dispozici jsou periodika MF DNES, Blesk a ve vybraných spojích i Hospodářské noviny. Služba je poskytována pouze zákazníkům, kteří dopltek do 1. třídy zaplatili. Pilotní projekt bonusových služeb probíhá do 14. června 2014. Dále bude tato služba pokračovat v běžném provozu. VÁCLAV RUBEŠ

Nevíte si rady? Pomůže vám webový portál



Společnost ČD - Informační Systémy ve spolupráci s Odborem informatiky ČD spustila nové kontaktní centrum a webový portál IT služeb. Jde o významné kroky na cestě ke zlepšování kvality a dostupnosti IT služeb užívaných zaměstnanci Českých drah. Co nové řešení konkrétně přináší?

ČD - Informační Systémy zprovoznilo službu první úrovně uživatelské podpory, která má za cíl usnadnit a zpřehlednit kontakt s IT. Uživatelé mají nově možnost zadat svůj požadavek pomocí telefonu s automatickým průvodcem, e-mailem nebo webového formuláře na intranetu ČD. Nasazení technologie kontaktního centra umožňuje zvýšit dostupnost operátorů Help desku ČD - IS, optimalizovat rozložení telefonní zátěže, zpřehlednit řešení požadavků a také hovory monitorovat. Uživatelům přináší podstatně zpřehledněný kontaktů na Help desk ČD - IS a jeho odborné skupiny.

Webový portál rozšiřuje dosahovatelnost telefonní a e-mailové komunikační kanál s první úrovně podpory ČD - IS. Tento nástroj byl implementován pro řízení klíčových procesů IT dodávky v oblasti podpory uživatelů, provozu a údržby infor-



POTÍŽE? Pokud mají zaměstnanci Českých drah problémy s fungováním IT služeb, mohou napsat na nový webový portál ČD - IS. FOTO VÁCLAV RUBEŠ

Help desk	Telefon	Volba automat
Help desk ČD - IS	972 111 999	automat
Help desk – uživatelská podpora	972 111 994	4
Help desk SAP	972 111 993	3
Help desk aplikací osobní přepravy	972 111 992	2

Adresa portálu: <http://sd.cdis.cz>

mačních systémů. Jaký přínos má portál pro běžného uživatele IT služby? Portál umožňuje uživateli jednoduché zadávání požadavku, sledování stavu řešení a přehled historie požadavků včetně doby řešení. K požadavku dále nabízí přikládat komentáře či přílohy a v případě nespokojenosti ho vrátit k dořešení.

Poslední změnou je zavedení e-mailových notifikací. Pomocí nich bude uživatel informován o stavu řešení jeho požadavku. Poslední notifikace informující o uzavření požadavku navíc uživatel nabízí pomocí dotazníku zhodnotit řešení požadavku. Měření spokojenosti a reakce uživatelů využije ČD - IS ke zlepšování dodávaných IT služeb. Od nového kontaktního centra včetně webového portálu se očekává, že usnadní cestu při hledání pomoci s potížemi v oblasti IT a zároveň zprůhlední proces IT podpory tak, aby se daly jednoduše kontrolovat a případně eskalovat závazky vůči uživatelům.

JAKUB SVOBODA

Jak dopadlo hospodaření Dopravního vzdělávacího institutu v loňském roce? Toto téma probírala na svém zasedání dozorčí rada naší společnosti naposledy 17. března při projednávání Výroční zprávy za rok 2013, kterou doporučila valně hromadě ke schválení. Hospodářský výsledek značně překročil ukazatele stanovené podnikatelským plánem. Dozorčí rada kladně hodnotila podstatný nárůst externích služeb, tedy tržeb za služby poskytované mimo Skupinu ČD.

Zdůraznil jste nárůst externích tržeb. Když ale školíte zaměstnance jiných firem, neposilujete tak konkurenci ČD nebo ČD Cargo?

Nárůst těchto tržeb jsme realizovali především na externích zakázkách, kde se tato konkurence neprojevuje. Ale samozřejmě školíme i konkurenci obou dopravců Skupiny ČD. Možná že to vypadá jako paradox, ale my jsme specializovaná firma na vzdělávání a školíme tam, kde je poptávka po našich službách a kde vidíme potenciál pro náš růst. Uvědomte si, že konkurence tady zkrátka je. Kdybychom ji neškolili my, udělal by to někdo jiný, náš zisk by se zmenšil a zkrátala by se i odváděná dividenda pro České dráhy.

Rikáte, že hospodářské výsledky jsou dobré. Nedosáhli jste však účetního zisku na úkor investic do zkvalitňování vzdělávání?

Tak tomu rozhodně není. Kvalita vzdělávání je pro nás absolutní prioritou a je to jedna z oblastí, kterou jsem si předseloval výrazně zlepšit při mém příchodu do DVI. Do kvality tedy rozhodně investujeme a rok 2013 byl v tomto ohledu zásadní. Vybavili jsme řadu našich učeben novým nábytkem a novou vzdělávací technikou – například dataprojektory a interaktivními tabulemi. Řadu prostor jsme renovovali nebo aspoň vyma-

JAN BITTER

Od počátku své profesní dráhy pracoval na Českých drahách: nejdříve jako strojvedoucí, po roce 1989 se aktivně zapojil do budování nových odborů, kde prošel různými vrcholovými funkcemi. Dalším vzděláváním si zvyšoval kvalifikaci jak na univerzitě, kde později složil doktorát z andragogiky, tak v řadě manažerských kurzů. Externě vedl semináře na vysoké škole a pro státní správu. V letech 2006–2011 působil jako člen dozorčí rady ČD, v roce 2010 se stal členem dozorčí rady DVI, kde od roku 2011 pracuje na pozici generálního ředitele. Ve volném čase ho můžete potkat i jako vedoucího na dětském táboře.



Samozřejmě, takzvanými psychotesty prošly tisíce zaměstnanců železnic a ne vždy to byla příjemná zkušenost. Zaměstnanec je totiž pod určitým tlakem, neboť chce nějakou profesi vykonávat a úspěšné psychologické vyšetření je nutnou podmínkou pro jeho zařazení na příslušnou pozici. Někdo tedy takové vyšetření zvládá jako běžný výkon své práce, někomu se při tom trochu více svírá žaludek. Chtěl bych ale ubezpečit čtenáře, že naši současní psychologové jsou velmi empatičtí a jejich profesionální přístup přispívá ke zklidnění uchazečů při testování.

Zhruba před dvěma roky jsme zavedli možnost bezplatné psychologické porady pro zaměstnance ČD, kteří byli účastní nějaké mimořádné události. Tato služba je bohužel využívána velmi sporadicky. Naším průzkumem jsme zjistili, že zaměstnanci by často této službě rádi po mimořádné události využili, ale obávají se negativního vnímání například u svých nadřízených a spolupracovníků nebo toho, že jejich návštěva u psychologa bude zaznamenána do personálních složek. Chtěl bych všechny ujistit, že se jedná o službu pro zaměstnance nejen bezplatnou, ale také zcela anonymní, a že z této porady se neposkytují žádné informace zaměstnavateli.

Nabídnete v budoucnu nějakou novinku pro vaše zákazníky?

Jak jsem již uvedl, vzdělávání není nějaká uzavřená krabice, mění se jeho obsah, formy i techniky. Nejinak tomu bude i v budoucnu. Vždy budou vznikat nové požadavky našich zákazníků, na železnici se budou objevovat nová vozidla, se kterými bude nutno zaměstnance seznámit, průvodčí budou pracovat s novými přenosnými pokladnami... Zásadně plánujeme obohatit vzdělávání strojvedoucích, kde bychom chtěli implementovat využití simulátoru. Ten může

KRÁTCE

Daniel Kurucz vedl diskuzi se zaměstnanci



V pátek 7. března uspořádal šéf Českých drah Daniel Kurucz setkání se všemi zaměstnanci generálního ředitelství. Vzhledem k vysokému počtu účastníků musela být akce rozdělena na dvě skupiny. Daniel Kurucz, kterého doprovázeli jeho náměstci pro ekonomiku a techniku Pavel Krtek, pro osobní dopravu Michal Štěpán a pro průřezové činnosti Ivo Veselý, velmi otevřeně informoval o pracovních plánech nového vedení i ekonomické situaci společnosti. Hovořil rovněž o hlavních výzvách v příštích letech. Druhá část setkání byla věnována především dotazům přítomných zaměstnanců. Vedení zamýšlí konat mítinky asi jednou za čtvrt roku.

Ostravské železniční muzeum se má rozšířit



V současné době probíhá jednání mezi Železničním muzeem moravskoslezským a Českými drahami o rozšíření dosavadních prostor muzea. Zmíněné muzeum sídlí ve výpravní budově stanice Ostrava střed, která zatím patří Českým drahám. Záměrem je rozšíření expozice o modelovou železnici a vystavování dalších historických železničních zařízení. Nyní můžete navštívit tematickou výstavu o historii Bělské dráhy. Pro úspěch této expozice a velký zájem veřejnosti bude výstava prodloužena až do 30. srpna, kdy se tematické vyznění změní. Původně měla výstava trvat jen do 26. února.

Mistrovství v letech na lyžích s naší podporou

Národní dopravce podpořil jednu z nejvýznamnějších sportovních akcí letošního roku – Mistrovství světa v letech na lyžích. Akce se uskutečnila ve dnech 13.–16. března, část závodů byla ale zrušena kvůli silnému větru. Na základě obědňavky Libereckého kraje se České dráhy staly „páteřním dopravcem“ mistrovství. Pro dopravu návštěvníků a fanoušků šampionátu jezdily posilové spoje a navýšila se kapacita pravidelných spojů do Harrachova a zpět. Příjemným benefitem se stala doprava zdarma na všech linkách z/do Harrachova zahrnutých do Integrovaného dopravního systému Libereckého kraje. Kromě navýšení kapacity vlaků na trati 036 byl v Kořenově zajištěn přestup na návazné autobusy do areálu mistrovství. (hop, mh)

Plánujeme strojvedoucím pořídit trenažér krizových situací

Podle generálního ředitele Dopravního vzdělávacího institutu Jana Bittera se na charakteru školení zaměstnanců Českých drah jasně ukazuje rostoucí prozákaznické zaměření národního dopravce. Zatímco dříve byl zájem především o výuku předpisů a techniky, dnes už jsou samozřejmé i kurzy komunikace a psychologie.

lovali. Dále bych rád zmínil přestěhování Regionálního centra vzdělávání Ústí nad Labem ze záplavové oblasti do kvalitních prostor v centru města. A nemohu také zapomenout na rekonstrukci a další vylepšení dopravního sálu v Brně, který je nyní unikátním trenažérem především pro zaměstnance řízení železniční dopravy a je vybaven všemi typy zabezpečovacích zařízení SŽDC. Rovněž naše Svářečská škola v České Třebové byla vybavena některými novými stroji. Jen mě mrzí kvalita některých učeben našich zákazníků ve stanicích a depech. Přitom by často stačilo místnost vymalovat, instalovat žaluzie a dodat věšák na oděvy.

Měníte nějak zavedené postupy ve vzdělávání?

Samozřejmě sledujeme trendy ve vzdělávání a s novými poznatky a s rozvojem didaktické techniky se mění i naše vzdělá-



Vysoké pořizovací náklady se vrátí zabráněním vzniku byt' jediné nehody s tragickými následky.

vání. Prezentace pomocí dataprojektorů je dnes již standardem a i příprava výukových lekcí probíhá v rámci týmu zkušených odborníků tak, aby jednotná prezentace splňovala zadání zákazníků. Stejně tak e-learningové vzdělávání, které využívají nejvíce externí zákazníci, nabízí nebyvalé množství volby parametrů

vzdělávacích aktivit tak, aby výsledek vzdělávání co nejvíce naplňoval vzdělávací potřeby zadavatele. S přeměnou našeho hlavního zákazníka, tedy Českých drah, na výrazně prozákaznický orientovanou firmu se samozřejmě změnila i požadavky na vzdělávání. V současné době se mimo klasického vzdělávání v předpisech a technice, tj. v tvrdých dovednostech, stále více uplatňuje i vzdělávání v měkkých dovednostech. V našich kurzech se proto objevují i základy psychologie a komunikace. Jsme si vědomi toho, že na zaměstnance železničního provozu jsou kladeny stále vyšší požadavky, a proto nabízíme pro exponované profese i kurzy relaxačních technik, na něž jsme zaznamenali velmi pozitivní ohlas.

Zmínil jste psychologii. Ale vzpomínka na psychologické vyšetření nevyvolává zrovna příjemné pocity...

mít zásadní vliv na chování strojvedoucího v krizových situacích, ve kterých se ocitne možná jednou za rok, možná jednou za profesní život, a když bude mít štěstí, možná vůbec ne. Ale když ta situace nastane, zaměstnanec ví, jak reagovat a jaké volit správné postupy, protože je v nich zkrátka prakticky vycvičen. Takový výcvik nelze pochopitelně provádět z důvodu bezpečnosti přímo v železničním provozu. Lze ale říci, že poměrně vysoké pořizovací náklady se vrátí zabráněním vzniku byt' jediné nehody s tragickými následky. To si již uvědomily prakticky všechny evropské železniční správy a Česká republika je s absencí takového trenažéru nyní spíše výjimkou. Do budoucna bychom tedy chtěli napřít své úsilí i tímto směrem, i když víme, že česká železnice není, co se týká financí, v nejlepší kondici a že to bude běh na delší trať. VÁCLAV RUBEŠ

PŘEČETLI JSME ZA VÁS

JÍZDENKA PŘES CHYTRÝ TELEFON NA JIHU MORAVY

Od druhé poloviny dubna by mohli cestující v prostředcích Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje využívat aplikaci Poseidon, která umožňuje nákup jednorázové jízdenky přes chytrý telefon. V Česku jde o pilotní projekt, který v těchto dnech začíná fungovat v testovacím provozu. Poseidon poslouží těm, kteří cestují nepravidelně a kupují si klasické jednorázové jízdenky, případně univerzální jízdenku za 156 korun s 24 políčky. Po nakuupu obdrží cestující unikátní QR kód, který je strojově rychle čitelný a kterým se prokáže průvodcovi, řidiči autobusu nebo revizorovi v městské dopravě. Průvodčí Českých drah už mají čtečku delší dobu, řidiči regionálních autobusů postupně dostali mobilní telefony, které přečtení kódu taktéž umožňují. ČTK 3. 3. 2014

NA KARLOVARSKU VÝRAZNĚ VZROSTL ZÁJEM O PENDOLINO

Více cestujících zaznamenaly České dráhy ve spojích SC Pendolino. Tyto moderní jednotky jezdí od začátku nového jízdního řádu každý den z moravského Bohumína až do Františkových Lázní. „Za dva měsíce platnosti nového jízdního řádu, tedy zajištění spojů SC Pendolino dvakrát denně do Františkových Lázní a zpět, České dráhy zaznamenaly nárůst poptávky cestujících z Karlovarského kraje o 10 procent,“ sdělila tisková mluvčí ČD Radka Pistoriusová s tím, že některé spoje, například v neděli odpoledne z Chebu do Prahy, jsou téměř vyprodané. „Tento spoj jsem si velmi oblíbila a jezdím s ním poměrně pravidelně za příbuznými do Prahy,“ uvedla cestující Marie Soukupová z Chebu. „Mám za to, že jsem v Praze dříve, než bych tam dojela automobilem,“ dodala. KARLOVARSKÝ DENÍK 4. 3. 2014

ZAUJALO NÁS

Ministr dopravy Antonín Prachař odmítl harmonogram liberalizace železniční dopravy, který vznikl za vlády Petra Nečase a podle něhož se měli do roku 2027 na 24 trasách objevit vedle Českých drah i jiní dopravci. Ministrovno rozhodnutí zklamalo zejména Radima Jančuru, majitele společnosti Regiojet.

LIDOVÉ NOVINY 4. 3. 2014

SPOJENÍ STAVBY A POZEMKU BRZDÍ VÝSTAVBU LANOVEK

Provozovatelé lanovek a vleků dostali „ránu“ od nového občanského zákoníku. Podle něj jsou nyní stavby součástí pozemku a jako takové mají mít stejného majitele. Jenže většina lyžařských středisek leží na pronajatých pozemcích. Ohrožena tak jsou stavební povolení na nové projekty lanovek a vleků. Problém se přitom částečně týká i dalších dopravních projektů, například železnic. „Ministerstvo na dopady těchto změn zavčas legislativně nereagovalo,“ uvedl šéf Asociace lanové dopravy Jakub Juračka. „Iniciujeme vznik neformální pracovní skupiny, která bude mít za úkol se problémem podrobně zabývat a stanovit postup řešení,“ řekl mluvčí ministerstva Martin Novák. Skupina by měla najít řešení v průběhu března a dubna. Vedle zástupců vlekářů a resortu v ní zasednou i experti Drážního úřadu. E15 4. 3. 2014

VRÁTÍ SE PRAVIDELNĚ VLAKY NA KOŽÍ A ŠVESTKOVOU DRÁHU?

Ústecký kraj chce v příštím jízdním řádu zvýšit počet železničních spojů. Samospráva také plánuje zajistit lepší financování turistické železniční dopravy. Vlaky mají ujet asi o 255 000 kilometrů za rok více než podle současného jízdního řádu. Ústecký kraj konkrétně zvažuje, že by od roku 2015 zajistil turistickou dopravu na Koží či Švestkové dráze a dalších tratích, které už neslouží pro běžný provoz. „Připravujeme koncepci pravidelné a systematické podpory těch regionálních železničních tratí, které neslouží pro dopravní obslužnost, ale mají zásadní význam pro rozvoj cestovního ruchu,“ uvedla mluvčí kraje Magdalena Hanáčková. Běžný provoz na obou zmíněných tratích skončil v roce 2007. Koží dráha spojuje Děčín s Oldřichovem u Duchcova, Švestková dráha Most s Lovosicemi. LITOMĚŘICKÝ DENÍK 14. 3. 2014

Výluka na třetím koridoru způsobila úzké hrdlo před Rokycany

POROVNÁNÍ JÍZDNÍCH DOB RYCHLÍKŮ ČD

Praha-Smíchov – Plzeň hlavní nádraží	87 minut	109 km
Praha-Libeň – Pardubice hlavní nádraží*	63 minut	99 km
Praha-Holešovice – Ústí nad Labem	64 minut	103 km

*Vlaky vyšší kvality tento úsek ujedou za 57 minut.



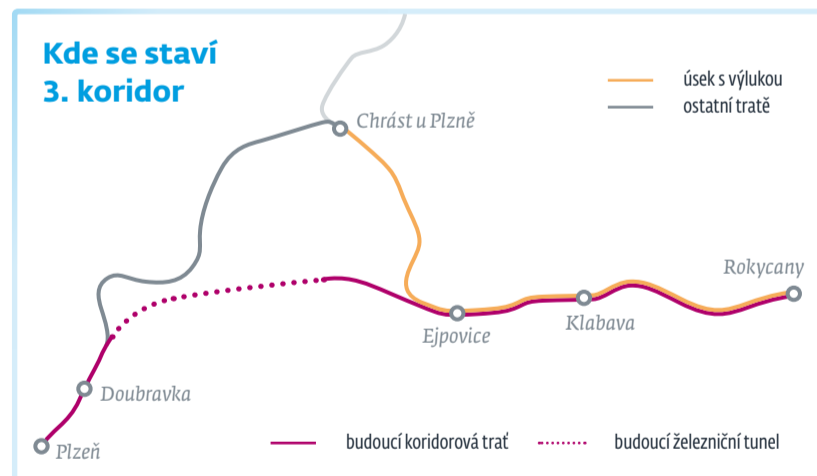
PO JEDNÉ KOLEJI. Stavbaři se aktuálně přesunuli na úsek Rokycany – Chrást u Plzně, takže vlaky tu musí jezdit pouze po jedné koleji. Vznikne zde mimo jiné nejdelší železniční tunel v republice. FOTO AUTOR

Stavba třetího tranzitního koridoru se posunula v současné době na Rokycansko. Zde se nyní železničáři potýkají s náročnými výlukami. Ty se dotýkají veškeré vlakové dopravy. Od letošního ledna se tak zkomplikovala situace v traťovém úseku Rokycany – Chrást u Plzně, kde se cestující musí obrnit trpělivostí. Právě tam se jezdí pouze po jedné koleji, což může mít za následek nepříjemné zpoždění.

Z Prahy do Plzně, Pardubic i Ústí nad Labem je to po trati přibližně sto kilometrů. Jenže zatímco vlak po prvním koridoru ujede tuto vzdálenost asi za hodinu, do Plzně to trvá devadesát minut, tedy o téměř padesát procent déle! Na tratích 170 a 171 totiž stále chybí ve značném rozsahu koridorová infrastruktura. Po „starých“ kolejích se dnes jezdí od Prahy až do Berouna (včetně) a od Rokycan (mimo) až do Plzně, což představuje asi polovinu trasy.

Výluky až do příštího roku

Aktuálně se 3. koridor buduje u Rokycan. Výluky zde letos budou probíhat prakticky po celý rok a část prací se přenesou ještě do roku 2015. Trať v tomto úseku bude částečně vedena v nové stopě, protože se tam staví zatím nejdelší železniční tunel v České republice (asi čtyři kilometry). „Jak pro naše zákazníky, tak samotné zaměstnance přináší výluka poměrně velké nepříjemnosti. Dotčený úsek tratě je dlouhý a při výlukách je vyloučena vždy jedna ze dvou



traťových kolejí. A navíc se v místě stavebních prací z bezpečnostních důvodů snížila rychlost všech vlaků včetně Pendolin,“ říká ředitel plzeňského KČOD Vladimír Kostelný.

Během skoro každé hodiny projedou v inkriminovaném úseku minimálně čtyři vlaky. Konkrétně jde o dva rychlíky a stejný počet osobních vlaků doplněných čtyřikrát denně o vlaky SC Pen-

dolino. „Celé toto množství se dá sice přenést na jednu kolej, ale vlaky musí přijet naprosto přesně a nesmí prodloužit jízdní doby, jinak se zpoždění přenáší z vlaku na vlak a dopad na celou dopravu a cestující je pak velmi nepříjemný. Navíc v době dopravních špiček lze jen obtížně nebo spíše vůbec počítat s jízdami vlaků nákladní dopravy. Důvod je jednoduchý – na trať se prostě již nevejdou! Časové rezervy v tomto případě nejsou prakticky žádné,“ říká Lukáš Landsinger, který má v Českých drahách výlukové činnosti za dopravce v kompetenci.

Obraty v Plzni zdržují

Podle Lukáše Landsingera vlaky nepřijíždějí vždy tak, jak by dopravce potřeboval. Navíc v jízdním řádu se u některých osobních vlaků objevují velmi krátké doby na obrat ve stanici Plzeň hlavní nádraží, které v případě zpoždění nelze zkrátit, a tak se zpoždění domíno efektem kumuluje i na následných obrátových vlacích. „Vyjmenované problémy jsou občas okořeněné také poruchami traťového zabezpečovacího zařízení – autobloku se prodlužují jízdní doby vlivem jízdy na přivolávací návěst a prodlužují se intervaly potřebné pro křižování vlaků. Navíc se občas musí operativně snížit rychlost v určitých úsecích z důvodu nestabilního kolejového lože provozované koleje. A aby všeho nebylo dost, tak na zpoždění mají vliv souběžné výluky konané na trasách dálkových vlaků, které Rokycanskem projíždějí a vše ještě více komplikují. Pak situaci musí operativně řešit dispečeri.“

Vložení výhybky v Ejpovicích pomůže zpoždění zkrátit

Dopady výluky jsou proměnlivé a o to více nepříjemné. „Snažíme se se Stavební správou západ SŽDC dohodnout na vložení výhybky v Ejpovicích, která výrazně zkrátí jednokolejný úsek při výluce a tím umožní zvýšit kapacitu tratě a snížit riziko zpoždění. Zatím o výhybně není definitivně rozhodnuto, ale věříme, že se dobrá věc podaří,“ uvádí Vladimír Kostelný. A ještě dodává, že pro stabilizaci ranní dopravní špičky byl od 3. března osobní vlak 7835 nahrazen v úseku Chrást u Plzně – Rokycany autobusem, čímž došlo k uvolnění kapacity dopravní cesty.

Abyste situaci trochu ulehčilo, zvažuje se i další opatření, při kterém by se nahradily některé odpolední osobní vlaky autobusovou dopravou, čímž by se odstranily velmi krátké obraty vlaků v Plzni. „Narážíme ale na nedostatečný počet dvousystémových lokomotiv. Více jich prostě nemáme, a proto musíme hodně kombinovat a dělat kompromisy. Navíc má náhradní doprava v tomto úseku jedno velké úskalí. Na trati jsou tři zastávky: Klabava, Ejpovice a Dyšina, které jsou ze silnice velmi špatně dostupné. Náhradní autobusovou dopravu nasazujeme i operativně, zejména když následky poruch či snížených rychlostí výrazně omezují provoz,“ vysvětluje ředitel KČOD Plzeň.

MARTIN HARÁK

[www](#) Další fotografie najdete ve webové verzi Železničáře.

Švýcarská dopravní pohádka vyšla na českém DVD

Může být systém veřejné dopravy vypilován k dokonalosti? Nebo jde vždy jen o více či méně úspěšné kompromisní řešení? Odpověď na tyto do značné míry řečnické otázky se snaží najít dokumentární film, který v rámci rozsáhlého projektu vydalo Centrum pro efektivní dopravu (CEDOP) a jehož partnerem se staly také České dráhy. A zemí podrobenou detailnímu pohledu na funkčnost a provázanost veřejné dopravy je celosvětově uznávaný vzor dopravní politiky – Švýcarsko.

Dokument na DVD, byť s poněkud strohým názvem Švýcarská veřejná doprava, přináší řadu zajímavých nuancí. Kromě faktů však mezi řádky akcentuje další klíčovou otázku: Proč to nejde u nás? Nabízí se lehce kacířská myšlenka, proč vytvářet dokument mapující notoricky zná-

mé přednosti švýcarského modelu. Sami autoři hovoří o svém díle jako o projektu, jehož cílem je informovat odbornou veřejnost, představitele státní správy i samosprávy o švýcarském dopravním systému audiovizuální formou. Jinými slovy lobbovat zejména u zákonodárců.

Když odborníci přesvědčují

Slovo inspirace ostatně mnohokrát padlo i při slavnostním křtu DVD, který se odehrál na půdě Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR, konkrétně v prostorách hospodářského výboru ve čtvrtek 27. února. Po promítnutí části filmu se otevřela diskuze dokazující, že odborníci na veřejnou dopravu a zákonodárci přece jen jsou schopni společnou řeč nalézt. „Pokrok za dvacet let není tak výrazný, jak si všeobecně namlouváme,“

CHYSTÁME SOUTĚŽ

Autoři projektu Švýcarská veřejná doprava mají zájem na tom, aby se dokument dostal do rukou pokud možno nejširšího publika. Proto bude DVD v prodeji i u všech dobrých knihkupců nebo v ČD Centrech. Deset z vás, čtenářů Železničáře, může DVD vyhrát ve velké jarní soutěži, kterou zveřejníme v čísle 8. Švýcarskou dopravní pohádku tak můžete prožít také, byť zatím jen na obrazovkách vašich televizorů.



vystihl situaci Petr Kaván, technický ředitel VUZ, který se spolu s dalšími odborníky křtu zúčastnil. „Přitom jsou věci, které nemusí nic stát. Jako například celostátní integrovaný dopravní systém, právě po vzoru Švýcarska,“ řekl Petr Šlégr, jeden z autorů projektu a známý propagátor výstavby vysokorychlostních tratí v České republice. Ostatně byl to právě on, kdo před zahájením projektu s nadsázkou varoval přítomné, aby případní odpůrci veřejné dopravy (a té železniční obzvláště) raději opustili sál, neboť následující záběry by jim mohly svou dokonalostí způsobit značné zdravotní potíže. Neodešel nikdo.

Celou zemí na jednu jízdenku

Co vše je možné během zhruba padesátiminutové stopáže zhlédnout? Autoři seznámí diváka s cestováním po Švýcarsku na jednu jízdenku (tzv. General Abo, GA) nebo s curyšským nádražím, které je nejfrekventovanějším v Evropě. Zacíleno je samozřejmě na příměstskou železnici jako systém, který přepravuje denně statisíce cestujících. Stranou nezůstává ani projekt Bahn 2000, který má největší zásluhu na současném stavu švýcarské dopravní pohádky. Došlo i na zhodnocení přínosu budování nových alpských tunelů (Gotthard a Lötschberg). Vizi dopravního rozvoje alpské země představí kapitola o projektu Bahn 2030. Dokument se dotýká také provázanosti s městskou hromadnou dopravou.

VÁCLAV RUBEŠ

Cargo

KRÁTCE

Chystáme se na veletrh TransRussia

Již tradiční místo v marketingovém kalendáři naší společnosti zaujímá účast na mezinárodním veletrhu dopravy a logistiky TransRussia Moskva. Na v pořadí 19. ročník této prestižní akce se vydá delegace ČD Cargo již pojednání. Důvody jsou nasnadě – TransRussia si za dobu své existence vydobyla přední místo mezi evropskými dopravními veletrhy a účast na ní se stala nejen prestižní záležitostí pro významné firmy v tomto oboru, ale i součástí jejich obchodní a marketingové strategie. Právě v návaznosti na obchodní strategii ČD Cargo a její ambice není možné opomíjet vývoj a možnosti ruského trhu, který hraje prím v mnoha parametrech euroasijské dopravy a logistiky.

ČD Cargo se bude ve dnech 22.–25. dubna prezentovat na moderním moskevském výstavišti Crocus Expo v rámci samostatné designové expozice s výraznými prvky korporátní identity v pavilonu 1. Představí zde komplexní nabídku služeb v oblasti konvenční dopravy, intermodálních přeprav a logistických center a dalších doplňkových služeb. Důležitostí prezentace na tomto veletrhu odpovídá i složení delegace ČD Cargo, kterou kromě obchodních manažerů a nezbytného servisního týmu budou tvořit i zástupci vrcholového vedení společnosti v čele s předsedou představenstva Oldřichem Mazánkem a členem představenstva Karlem Adamem. Již nyní je plánována celá řada obchodních schůzek a setkání, nepočítaje v to navázání dalších kontaktů a dotazy z řad odborné a laické veřejnosti, které již tradičně návštěvníky potenciál tohoto veletrhu skýtá.

ZDENĚK ŠILER

Změna Smluvních přepravních podmínek

ČD Cargo vyhláší ve Přepravním a tarifním věstníku č. 4/2014 změnu č. 2 Smluvních přepravních podmínek pro veřejnou drážní nákladní dopravu ČD Cargo, a.s. Obsahem této změny je zejména promítnutí náležitostí vyžadovaných novelou občanského zákoníku a další změny vyvolané vývojem v oblasti nákladní přepravy zajišťované akciovou společností ČD Cargo. Aktuální text SPP ve znění změny č. 2 najdete na adrese www.cdcargo.cz v sekci Čím se řídíme – Přepravní podmínky.

Přepravy trolejbusů do Bulharska

V pátek 28. února 2014 byla zahájena přeprava trolejbusů – výrobků firmy Škoda Electric z Plzně-Koterova – do Bulharska. Přeprava je zajišťována dopravcem ČD Cargo a jeho dceřinou společností ČD Logistics. Kontrakt zahrnuje dodávku 150 trolejbusů do pěti bulharských měst. První dva kloubové trolejbusy se na cestu z Plzně do cca 1 400 km vzdálené Sofie vydaly v sobotu 1. března. Údaj o vzdálenosti je velice důležitý. Na její překonání mají železniční vozy podle smluvních podmínek pouhých deset dní. To klade mimořádné nároky na zajištění přeprav. Protože se jedná o jednotlivé vozové zásilky, resp. několikavozové skupiny, byl pro ně vypracován speciální jízdní řád včetně přesného stanovení přechodu vozů mezi jednotlivými vlaky. Bohužel velké problémy při realizaci přeprav působí rozsáhlá výluková činnost na síti SŽDC. Zásilky jsou samozřejmě sledovány, a to i na územích dalších států, kterými projíždějí (Slovensko, Maďarsko, Srbsko a Bulharsko). Ukončení přeprav je plánováno na přelom září a října. (čdc)



DOBRÁ ORGANIZACE. Většina nákladních vozů na Liberecku míří na Frýdlantsko. Nákladní vlaky jezdí hlavně přes noc a dopoledne od 9 do 13 hodin. FOTO AUTOR (2X)

Na Liberecku zvládneme provoz navzdory náročnému horskému terénu

V libereckém pracovišti ČD Cargo najdeme necelou padesátku zaměstnanců, kteří zabezpečují kompletní vozbu nákladními vlaky po tamním rozsáhlém regionu. Liberečtí úzce spolupracují s turnovským pracovištěm, se kterým náleží k Provoznímu pracovišti se sídlem v Mladé Boleslavi. Na Liberecku se setkáme nejen s ucelenými vlaky, ale i s „manipuláky“ pro svoz a rozvoz jednotlivých vozových zásilek.

Možná to leckoho udiví, ale provoz nákladních vlaků na Liberecku je zajišťován necelou dvacítkou strojvedoucích. Ti jezdí v takzvaném turnusu letmo neboli odborně podle informativního přehledu směn. Všechny zaměstnance ve směně, včetně strojvedoucích, řídí dozorčí provozu-vedoucí směny, což byl dříve takzvaný zátěžový výpravčí. Všichni tito zaměstnanci pracují v nepřetržitém pracovním režimu, tedy na denních a nočních službách 365 dní v roce.

Ježdíme s Kocoury i Katry

„Personálně máme liberecké pracoviště obsazené přesně na přepravené objemy zboží na Liberecku. Jediné, co průběžně řešíme, je momentální nedostatek strojvedoucích, což je ale problém celé naší provozní jednotky, protože v této náročné profesi nastává období odchodu silných ročníků na zasloužený odpočinek do důchodu. Vzhledem k tomu, že vozíme ucelené vlaky směrem na polský Zawidów většinou jen v zimní sezóně, tak se s podstatou strojvedoucích umíme na tomto pracovišti poměrně slušně vyrovnat, a to díky spolupráci jak samotných



Denní i noční práce musí být neustále perfektně organizována.

strojvedoucích, tak i jejich místně příslušných strojvedoucích na pracovišti Nymburk.“ Říká ředitel pražské Provozní jednotky ČD Cargo Miloš Krátký.

Liberečtí strojvedoucí vozí jak ucelené vlaky, tak i manipulační vlaky, které rozvázejí jednotlivé zásilky po celém kraji. Vlaky vozí buď několika Kocoury řady 742, či spřaženými Breljovci řady 750, nebo 753.7, takzvanými Katry. Oko nadšenec se zaroší, když vidí jednoho ze dvou předních Elektroniků řady 743 v původním nátěru, který většinou posunuje na záložce po Liberci. Při velkém množ-

ství sněhu se na základě objednávek od SŽDC používá i s odklizovacím pluhem v okolí Liberce, např. do Tanvaldu.

Nedílnou součástí služby libereckých strojvedoucích je také vedení vlaků, které jsou nazývány jako „meziranzírové“. Ty jezdí pouze v trase mezi seřadovací nádražím v Nymburce a Libercem a jejich hlavním úkolem je hromadný návoz vozů s jednotlivými zásilkami do a z metropole Libereckého kraje. Odtud pak putují po regionu vlastními manipulačními spoji, kde je zaměstnanci pražské PJ předají koncovému zákazníkovi.

Elektronická váha má úspěch

„Kromě strojvedoucích jsem v trvalém kontaktu s pozemním mužstvem, tedy našimi vozmistry, tranzitéry, přípraváři, nákladními pokladníky a vedoucími posunu. K tomu navíc operativně připravují smlouvy se zákazníky a projednávám s nimi jednotlivé zakázky,“ vysvětluje svoji práci dozorčí provozu Martina Mádllová. Jaroslav Jonáš s týmu libereckých dozorčích provozu-vedoucích směny doplňuje, že zajímavostí na libereckém nádraží je elektronická váha, na které se váží většina nákladních vozů,

a to za úplaty i pro další zákazníky. „Naší certifikovanou váhou projedou například všechny vozy z jabloneckého sběrného dvora kovového odpadu, ale i jiných firem na Liberecku. Navážená hodnota, která slouží jako podklad k finančnímu vyúčtování, je od nás závazná. Pro názornost bych tuto transakci připodobnil k auditorskému kulatému razítku, které nese punc státního dokumentu,“ říká Jaroslav Jonáš.

Ježdíme hlavně v noci

A kam směřuje nejvíce nákladních vozů na Liberecku? Podle Jaroslava Jonáše na Frýdlantsko. „Konkrétně do Raspenavy míří vozy s uhlím a naopak dříví vozíme z Nového Města pod Smrkem, Višňové nebo Mnišku u Liberce. Nejvíce vlaků jezdí přes noc, protože v taktové osobní dopravě toho přes den moc nenaježdíme. Ještě tak možná dopoledne mezi devátou ranní a třináctou odpolední, ale pak začíná na frýdlantské dráze třicetiminutový interval spojů regionální osobní dopravy s křížováním doslova v každé stanici. V ten moment nemáme se svými vlaky absolutně šanci.“

Přehodnotný provoz se pak obnovuje až úderem šesté večerní, kdy začíná noční směna vždy pro jednoho vozmistry a vedoucího posunu, kteří zabezpečují celonoční provoz. Běžní posunovači chodí pouze na denní směny s výjimkou dvou nocí v týdnu. „Je to novinka od 1. března, kdy vozíme noční komplikovanou zátěž až do stanice Josefův Důl a poté se naopak ještě jede do Frýdlantu. Posunovač navíc je tam kvůli složitějšímu posunu a rozvěšování a svěšování vozů,“ vysvětluje Jonáš. MARTIN HARÁK

Když jsou lokomotivy na návštěvě v zahraničí

Nesou výjimkou u privátních dopravců, ale zájždějí do českého pohraničí i s vlaky ČD Cargo. Reč je o hnacích vozidlech zahraničních dopravců, která jsou využívána nejvíce při zájždění do výměnných stanic. A ještě více to platí obráceně, samozřejmě s tím, že přesahy mezi Českem a Slovenskem ani moc nevnímáme. Zatímco do Miedzylesie míří mimo jiné lokomotivy řady 130 SOKV Ostrava (turnusových skupin 109, 111, 114 a 115), resp. PJ Česká Třebová, naopak do Petrovic u Karviné směřují stroje polské. Do Zawidowa potom míří donedávna liberecká dvojčata řady 753.7 (dnes PJ Nymburk).

Bastardy posíláme do Lipska

Za hranicí často bývají zejména dvousystémové odporové Bastardy řady 372 SOKV Ústí nad Labem, kterým v jízdním řádu 2013–14 patří vlaky komodity automobilů do Lipska-Wahrenu a Engelsdorfu, vlak do Falkenbergu a přetahy mezi



LAMINÁTKY DO CIZINY. Dvousystémové lokomotivy řady 340 z českobudějovického SOKV zájždějí do rakouských měst Gmünd a Summerau. FOTO AUTOR

Dráždany-Friedrichstadem, Děčínem, ale i Mělníkem a Nymburkem. K devíti turnusovaným sem patří i dvě dispečerské lokomotivy D4 a ITL pro úsek Děčín hl. n. – Pirna. Na opačné straně hranice DB Schenker Rail využívá stejné lokomotivy ze Škody Plzeň označené řadou 180. Na rozdíl od Česka Němci mají už všehovšudy poslední čtyři Stoosmdesátky

z původně dvacetikusové série (180.012, 180.013, 180.015, 180.018) a počítají, že by je brzy měly nahradit moderní interopeabilní stroje DB 189, které již běžně zájždějí na obě děčínská nádraží. Německé stroje (řad 232 aj.) pravidelně jezdí do Děčína hl. n. a východu nebo do Chebu, naopak stroje ČD Cargo míří do stanice Furth im Wald (stroje řady 753.7 či 742).

Nesmíme zapomenout ani na jižní Čechy. Českobudějovické dvousystémové Laminátky řady 340 zase jezdí jako dříve jak z Horního Dvořiště do Summerau, tak jsou turnusovány na vlcích 45513/45514 mezi Českými Velenicemi a Gmündem.

Koleje Czeskie v akci

Speciální skupinou českých lokomotiv hojně využívaných v zahraničí jsou Šestikoláky a další (např. 130.003, 18.19) využívané společností ČD Koleje Czeskie na polských železnicích. Tento dopravce vznikl transformací někdejšího Generálního zastoupení ČD ve Varšavě už v prosinci 2006. Od roku 2009 má vlastní licenci na provozování nákladní drážní dopravy, v dubnu roku následujícího odvezla společnost první vlak z Gdaňska do Středokluk. MARTIN NAVRÁTIL

Dostupné pouze v tištěné podobě

6 TĚMA

Pantáky slouží neuvěřitelných padesát let

Ve svých začátcích, kdy se cestující tlačili na dřevěných sedačkách a v čele vlaku ČSD dýmaly parní lokomotivy, působily elektrické jednotky řad 451 a 452 výjimečnými moderními sedáky a elegantním tvarem skříňe spíše jako předtuch z budoucnosti století. V době, kdy se počítá původních projektů už nemly vyřazovat z provozu, byly spolehlivým standardem. Dnes už v cestujících vyvolávají spíše archaický dojem, nicméně spousta železničářů si s nimi spojuje pozitivní emoce – možná i kvůli vzpomínkám na dětství a mládí.

Pantáky železnice, zejména v podobě moderního provedení jednotky řad 451 a 452, byly představitelkami moderního designu a komfortu. Jejich vzhled byl čistý a elegantní, což bylo v době, kdy se vlaky ČSD dýmaly parními lokomotivami, neuvěřitelně moderní. Jejich konstrukce byla jednoduchá a spolehlivá, což umožnilo jejich dlouhý život. V současnosti jsou stále v provozu a slouží cestujícím.



Pantáky byly vyrobeny v továrně H. Záhradníka, která byla v té době největší továrnou na výrobu vozů v Československu. Jejich konstrukce byla jednoduchá a spolehlivá, což umožnilo jejich dlouhý život. V současnosti jsou stále v provozu a slouží cestujícím.



”Pantografové jednotky řad 451 (452) měly předpokládanou životnost dvacet let. Nikdo by tedy netušil, že nejen přivýjí rok 2000, ale došly se i pěti třetiny svého života.”

Nasazení v provozu
V roce 1954, kdy se začaly vyrábět moderní elektrické jednotky řad 451 a 452, byly tyto jednotky nasazeny v provozu na různých úsecích železnice. Jejich konstrukce byla jednoduchá a spolehlivá, což umožnilo jejich dlouhý život. V současnosti jsou stále v provozu a slouží cestujícím.



Výroba řady EM 475.1

1989	7 jednotek
1990	11 jednotek
1991	11 jednotek
1992	11 jednotek
1993	8 jednotek
1994	11 jednotek

Výroba řady EM 475.2

1997	4 jednotek
1998	7 jednotek
1999	11 jednotek

Žabotímny na webu
V současnosti jsou pantáky stále v provozu a slouží cestujícím. Jejich konstrukce byla jednoduchá a spolehlivá, což umožnilo jejich dlouhý život. V současnosti jsou stále v provozu a slouží cestujícím.

V nádrhách různých provedení
Pantáky byly vyrobeny v různých provedeních, což umožnilo jejich dlouhý život. V současnosti jsou stále v provozu a slouží cestujícím.



Na sířnicích výrobě se podílely vozy Vagonka Tatra Studějka (vozdíky) a společnost MZL Vsetín, jež měla na starosti elektrickou část.

Společnost MZL Vsetín
Společnost MZL Vsetín byla v té době největší továrnou na výrobu vozů v Československu. Jejich konstrukce byla jednoduchá a spolehlivá, což umožnilo jejich dlouhý život. V současnosti jsou stále v provozu a slouží cestujícím.

Výroba v továrně H. Záhradníka
V továrně H. Záhradníka byly vyrobeny všechny pantáky, které jsou stále v provozu a slouží cestujícím.

Společnost MZL Vsetín
Společnost MZL Vsetín byla v té době největší továrnou na výrobu vozů v Československu. Jejich konstrukce byla jednoduchá a spolehlivá, což umožnilo jejich dlouhý život. V současnosti jsou stále v provozu a slouží cestujícím.



Společnost MZL Vsetín
Společnost MZL Vsetín byla v té době největší továrnou na výrobu vozů v Československu. Jejich konstrukce byla jednoduchá a spolehlivá, což umožnilo jejich dlouhý život. V současnosti jsou stále v provozu a slouží cestujícím.

Společnost MZL Vsetín
Společnost MZL Vsetín byla v té době největší továrnou na výrobu vozů v Československu. Jejich konstrukce byla jednoduchá a spolehlivá, což umožnilo jejich dlouhý život. V současnosti jsou stále v provozu a slouží cestujícím.

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

Ještě v letošním roce vyjedou na české koleje railjety, které budou představovat na lince mezi Prahou, Brnem, Břeclaví a Vídní zcela novou kvalitu cestování. Aby byla zachována kontinuita nejen příjemného cestování, ale zároveň i obsluhy vlaku, proběhlo v Břeclavi na začátku března dvoudenní výběrové řízení na posádky, které budou tyto moderní a na naše poměry luxusní vlaky Českých drah doprovázet.

Posádky z Břeclavi byly historicky první, které po roce 1989 doprovázely vlaky vyšší kvality EuroCity, později i spoje SC Pendolino. Nyní se už těší na práci v soupravách Siemens Viaggio Comfort, které pod značkou ČD railjet začnou letos jezdit na prvním koridoru. „Opět je Břeclav počtána možností ukázat, že má vysoce kvalifikované lidi. Práci v prestižním prostředí chceme ukázat svoji kvalitu, která se projeví především spokojenými zákazníky. Ve vlacích railjet budeme poskytovat zákazníkům jen ty nejlepší služby,“ komentuje šéf brněnského Regionálního centra vlakového doprovodu Milan Václavík výběrové řízení na posádky railjetů.

Vybíralo se podle znalosti jazyků, tarifů a projevu

„V našem zájmu bylo, aby výběr proběhl transparentně. Posádky, které budou doprovázet railjety, musí znát minimálně jeden světový jazyk kvůli komunikaci se zahraničními klientelou,“ vysvětluje Vítězslav Fremr, pověřen řízením Vla-

kového doprovodu osobní dopravy ČD. Během pohovorů se hodnotilo asertivní chování a prozákaznický přístup jednotlivých členů vlakových posádek. Shrnutí a podtrženo – vyhráli ti, kteří umějí dobře komunikovat, což je důležité zejména při zvládání mimořádných situací. V neposlední řadě rozhodla i perfektní znalost zejména tarifů z důvodu správného odbavení zákazníků.

Na doprovod railjetů se přihlásilo 56 uchazečů z RCVD Brno, Praha, Ostrava a Valašské Meziříčí. Všechny účastníky hodnotila čtyřčlenná komise složená z šéfů VDOD a brněnského RCVD, supervizora Jiřího Kloučka a Petra Vondráčka z Odboru obchodu osobní dopravy. „Každý, kdo dosáhl v takzvaném zákaznickém pohovoru požadovaného počtu bodů, má šanci tyto vlaky doprovázet. Vybírali jsme jen třicet zaměstnanců – ti ostatní budou fungovat jako záloha. Kvůli velké vyrovnanosti zájemců jsme přihlíželi k individuálním doplňujícím kritériím, jako je třeba znalost více cizích jazyků,“ říká Vítězslav Fremr.



V JAKÝCH KRITÉRIÍCH UCHAZEČI BODOVALI

• Vzhled, upravenost, výběr oděvu, celkový dojem	max. 10 bodů
• Vysvětlení, proč pracuji na dráze a co mě baví	max. 10 bodů
• Co mohu nabídnout na spojích vyšší kvality a proč by komise měla vybrat právě mě	max. 10 bodů
• Ukázky hlášení v češtině (např. příjezd do stanice, zpoždění vlaku, odjezd ze stanice)	max. 10 bodů
• Modely situací (např. jak se zachovat, když není zařazen vůz 1. třídy nebo jídelní vůz)	max. 10 bodů

Odprezentovat sám sebe může být pořádně těžké

Každý z uchazečů musel umět během pouhých dvanácti minut vysvětlit, proč má komise vybrat právě jen jeho. „Podle mojí zkušenosti bylo pro naše zaměstnance asi nejsložitější vysvětlit, co lepsiho mohou nabídnout než ti ostatní.

Velkou roli u leckterých sehrála i nervozita. Záleželo i na vlastní prezentaci, což se týkalo i volby správného oblečení. Upřímně řečeno: pro účast na výběrovém řízení se tričko a džíny nehodí. A i takový detail měl svou vypovídací hodnotu,“ říká Milan Václavík. Čas dvacát minut byl podle vedoucího brněn-

„**Vybírali jsme jen třicet zaměstnanců – ti ostatní budou fungovat jako záloha. Kvůli velké vyrovnanosti zájemců jsme přihlíželi k doplňujícím kritériím, jako je třeba znalost více cizích jazyků.**“

ského RCVD naprosto dostačující. Ostatně každý si může zkusit, jak je těžké vlastními slovy „odprezentovat“ sám sebe. Někomu na to stačí třeba tři věty...

Členové komise museli v první den absolvovat šest hodin nepřetržitých pohovorů a druhý den dokonce sedm hodin. „Současně probíhalo i doplňkové výběrové řízení na vlaky vyšší kvality, takže všechno muselo být dokonale připravené a sladěné například s průběhem jazykové písemné a ústní zkoušky a následně pohovoru s členy komise,“ popisuje Petr Vondráček, jeden z členů komise.

Spokojení cestující jsou povzbuzením pro vlakové čety

Oslovili jsme namátkou Janu Buchtovou z Břeclavi a Luděka Štourače z Brna, kteří se přihlásili do výběrového řízení, aby se pokusili ve zkratce sdělit svoje pocity

Vybíráme vlakové posádky pro náročnou a prestižní práci v railjetech



ZÁKAZNICKÝ POHOVOR. Ve výběrové komisi zasedli také Petr Vondráček z O 16 GR ČD (vlevo) a Vítězslav Fremr, pověřen řízením VDOD.

FOTO AUTOR (2x)

CD railjet

ZELENÁ ULICE – INFORMACE NEJEN PRO STROJVEDOUČÍ

PRAHA-LIBEŇ: VJEZDY NA OBSAZENOU KOLEJ MAXIMÁLNĚ ČTYŘICÍTKOU

Většina osobních vlaků do stanice Praha Masarykovo nádraží měla donedávna v sešitovém jízdním řádu uveden symbol informující o pravidelném vjezdu na obsazenou kolej i této dopravně. Tento symbol v podobě kolečka znamená jízdu podle rozhledových poměrů, nejvyšší rychlostí 40 km/h, od prvního pojižděné výhybky za vjezdovým návěstidlem. Po jednání vyšla SŽDC vstříc našemu návrhu a stanice byla rozdělena na dva dopravní body. První je Praha Masarykovo nádraží-Hrabovka a druhý Praha Masarykovo nádraží-dvorana. Symbol v sešitovém JŘ je nyní uveden až u druhého bodu, což znamená, že jízda podle rozhledových poměrů je výrazně kratší. Kontrolor vozby DKV Praha pan Pikner však upozornil na výskyt „kolečka“ také v případě stanice Praha-Libeň u všech vlaků městské linky (Roztoky u Prahy – Praha-Libeň). Příčinu opatření zatím neznáme a tento námět jsme již přednesli na jednání.

GOLČŮV JENÍKOV - MĚLNÍK: RYCHLOSTNÍKY PRO NÁKLADNÍ VLAKY

První březnovou změnou tabulek traťových poměrů (TTP) příslušných tratí byly osazeny rychlostníky R v úseku Golčův Jeníkov – Kolín – Lysá nad Labem – Mělník. Rychlostník R návěstí traťovou rychlost pro případy stanovené TTP. V případě, že je ve vlaku zařazeno alespoň jedno drážní vozidlo typu L se střešní plošinou pro přepravu osobních automobilů (s druhou plošinou pro přepravu osobních automobilů) v prázdném stavu, je stanovena maximální rychlost vlaku 80 km/h. Nejzajímavější je stav ve stanici Poděbrady, kde již jsou rychlostníky R 60 km/h platící pro nákladní vlaky mezi 22. a 6. hodinou, a dále je zde omezena traťová rychlost na libickém zhlaví v 1. koleji na 110 km/h, resp. na 100 km/h v 1. koleji. Díky upozornění strojvedoucích PJ Pardubice Martina Diáka a PJ Kolín Martina Motyčky na nesprávné osazení některých rychlostníků a předvěstníků SŽDC zajistila umístění návěstidel v souladu s předpisy.

TRÁŤ 231: PŘES NÁKLADIŠTĚ ZELENĚČ SE ZPOMALENÍM KVŮLI VÝHYBCE

Při jízdě po nesprávné koleji mezi stanicemi Praha-Horní Počernice a Mstětice dostávají strojvedoucí všeobecný rozkaz, ve kterém je nařizována jízda rychlostí 40 km/h přes již nepoužívanou výhybku číslo 4 v nakladišti Zeleněč. Podle vyjádření Správy železniční dopravní cesty bude výhybka fyzicky zcela odstraněna, až dojde k nahrazení celistvým kolejovým polem a jeho schválení Drážním úřadem České republiky. Poté přestane existovat provizorní stav a mohou být opraveny příslušné dokumenty. Na situaci upozornili strojvedoucí Provozní jednotky Pardubice pan Němec a Provozního pracoviště Nymburk pan Sedláček. Doufejme tedy, že se ještě letos dočkáme a vlaky již nebudou muset snižovat rychlost z 90 na 40 km/h, což znamená – zejména při jednokolejním provozu během výluk – velmi citelné zpomalení, které se pak bohužel řetězo- vitě přenáší na další vlaky.

PRAHA: SRDCOVKA ZPŮSOBILA POMALOU JÍZDU PŘES BALABENKA

V únoru byla zavedena pomalá jízda 10 km/h přes výhybku číslo 6 na odbočce Balabenka u pražského hlavního nádraží z důvodu defektoskopické závady srdcovky. Jedná se o výhybku, po které jezdí vlaky v přímém směru do stanice Praha-Vysočany, v odbočném směru do stanice Praha-Holešovice. Srdcovka byla následně v noční výluce navařena, což umožnilo alespoň zavedení pomalé jízdy 40 km/h. Omezení postihuje prakticky všechny vlaky ve směru Praha hlavní nádraží – Praha-Holešovice, tedy zejména vlaky dálkové dopravy v úseku Praha – Ústí nad Labem a dále vlaky jedoucí z Prahy-Vysočan do Prahy hlavního nádraží, tedy zejména osobní vlaky a rychlíky ze směru Neratovice a Lysá nad Labem. Jízdu traťovou rychlostí 80 km/h můžeme očekávat teprve tehdy, až bude vyrobena a dodána nová srdcovka, která je však atypická.

PAVEL ROVENSKÝ

Zkapalněný zemní plyn může jako palivo nahradit naftu

KRÁTCE

ŠVÝCARSKO

Rychlíkové vozy EW IV jsou zmodernizovány

Švýcarské spolkové dráhy ukončily modernizaci svého nejrozšířenějšího typu rychlíkových osobních vozů typu EW IV z 80. let. V uplynulých šesti letech prošlo modernizací 211 vozů v hodnotě 56 milionů franků. Vozy obdržely uzavřený systém WC, zesilovače signálu mobilních telefonů a elektrické zásuvky. Obnovou nebo výměnou prošly sedačky a okna. Do roku 2004 bylo modernizováno 297 vozů stejného typu. SBB nyní provozují celkem 508 vozů typu EW IV, z toho je 289 vozů 2. třídy, 184 vozů 1. třídy a 35 vozů business. SBB modernizují také vozy typu EC a Bpm51.

POLSKO

PKP Intercity kupuje vozidla od firmy PESA

Dopravce PKP Intercity uzavřel dva kontrakty na dodávku nových vozidel s podnikem PESA. Jedná se o výrobu 20 elektrických jednotek pro rychlost 160 km/h s klimatizací, přístupných pro vozíčkáře, vybavených zásuvkami a informačním systémem. Vlaky jsou určené pro dálkové spoje. Cena kontraktu dosahuje 1,3 miliardy zlotých. Jednotky mají být dodány do října 2015. Druhý kontrakt je na výrobu 10 motorových lokomotiv v hodnotě 131 milionu zlotých. Tyto stroje s rychlostí 140 km/h – určené pro dálkové vlaky – dopravce získá opět do října 2015.

EVROPSKÁ UNIE

Rakousko a Španělsko zlobí v účetnictví

Podle vyjádření Evropské komise dosud Rakousko a Španělsko nezajistily plnou transparentnost odděleného účetnictví v železniční dopravě (což vyžaduje směrnice 2012/34/EU). Účelem této právní úpravy je zajistit, aby poskytovatelé dopravních služeb mohli soutěžit za spravedlivých podmínek a nezneužívali finanční prostředky získané za aktivity v rámci závazku veřejné služby. Za stávající situace nelze vyloučit, že se veřejné prostředky používají ke křížovému subvencování. Pokud Evropská komise do dvou měsíců neobdrží od rakouské a španělské vlády uspokojivou odpověď, může věc postoupit Soudnímu dvoru Evropské unie.

CER

Řešili čtvrtý balíček i nadměrná vozidla

V Bruselu se konala 51. valná hromada Společenství evropských železnic a provozovatelů infrastruktury (CER). Klíčovým bodem současné politické agendy byl čtvrtý železniční balíček, o kterém mají hlasovat členové Evropského parlamentu. Připomenul se stav projednávání a strategie, kterou zvolilo vedení CER. Dále byly představeny poslední kroky, které byly podniknuty v rámci implementace prvního železničního balíčku. Debatovalo se rovněž na téma bezpečnosti na železnici. Účastníci valně hromady byli rovněž seznámeni s posledním vývojem návrhu legislativy týkající se nadměrných vozidel. Závěrem byly představeny plány CER pro období 2014–2019. (Pěš, oz)

PROČ MÁ LNG ŠANCI SE UCHYTIT

- Výrobní náklady jsou jen 0,11 dolaru za litr, tedy méně než u nafty.
- Využívá se již nyní ve směsi s naftou v poměru 80 : 20 nebo 90 : 10.
- Tankování do lokomotiv se plánuje rychlostí až 1 820 litrů za minutu.



FOTO WWW.GENEWSCENTER.COM

Zvyšující se cena nafty v Severní Americe pobízí přední železniční společnosti k využívání zkapalněného zemního plynu jako alternativního paliva. Jednak je levnější, jednak i šetrnější k životnímu prostředí. Na tratích, kde jezdí nákladní vlaky, prakticky chybí trakční vedení, takže nafta zatím zůstává hlavním a jediným zdrojem energie. S pohonem na zkapalněný zemní plyn ale počítají i v Rusku, kde jsou tratě do značné míry elektrizované.

Za posledních patnáct let udělali železniční dopravci v USA značný pokrok ve snižování spotřeby paliva. I tak ale za naftu utrácí závratné částky. Jen v roce 2012 se tyto výdaje odhadovaly na 9 miliard dolarů. Není proto divu, že se hledají alternativní cesty. Ve hře je sice bionafta, ale opravdovým hitem se může stát zkapalněný zemní plyn (LNG). Jeho výrobní cena totiž činí pouhých 0,11 dolaru za litr! Nízkou cenu udržuje především převis nabídky na americkém trhu způsobený rozvojem těžby břidlicového plynu. Díky vládní podpoře domácí produkce energie panuje optimismus, že ceny zůstanou nízké v dlouhém časovém horizontu.

Stlačený plyn se odpařuje

Na to, jak dopravit LNG přímo do vznětového motoru, existuje několik metod. Všechny ale počítají s odpařováním stlačeného zemního plynu. Ten je tvořen metanem ochlazeným na minus 162 °C po předchozím odstranění ostatních produktů jako voda, propan a butan. Vypařování probíhá v zásobníku paliva, zatímco ve válcích se přidává nafta, která se zapaluje vysokým tlakem a používá se k zapálení plynu. V současnosti neexistuje technologie přímého vstřikování LNG do motorového válce. Proto se testuje přímé vstřikování pod vysokým



Je bezpečnější než nafta nebo plyn, poněvadž se v tekutém skupenství nevznítí a v plynném skupenství se zapaluje při dostatku kyslíku až při teplotě 537 °C.

tlakem v rozmezí od 344,7 do 551,6 baru a dopravování paliva naopak pod nízkým tlakem 8,6 baru. Zatím se ale nevažuje o lokomotivě s provozem výhradně na zkapalněný zemní plyn, protože používání LNG vyžaduje přeskok jiskry ve válci a existující motory by musely být nákladně upravovány.

Využívá se směs s naftou

LNG technologie vyvíjená ve firmě GE Transportation je založena na směsi 80 procent LNG a 20 procent nafty a využívá stávající řadu motorů GE Evolution Series. Tento poměr dovolí motoru návrat k stoprocentnímu využívání nafty v pří-

padě poruchy na systému LNG nebo při nedostupnosti čerpacích stanic na zkapalněný zemní plyn. Podobně se dělají pokusy s poměrem 90 procent LNG a 10 procent nafty. Avšak při poměru 95 procent LNG a pět procent nafty již není možné provozovat vozidlo v diesellovém režimu. Zásobníky na zkapalněný zemní plyn, přestože mají menší kapacitu, nabízejí větší provozní flexibilitu a tím i nižší provozní náklady. Navíc jsou vyjímatelné a dají se průběžně vyměňovat během běžného provozu, čímž se sníží náklady na pořízení čerpacích stanic. Vyvíjejí se i čerpací stanice, které jsou schopny doplnit palivo do lokomotivního zásobníku za 30 až 45 minut rychlostí asi 1 820 litrů za minutu. Doba tankování je sice delší než na čerpacích stanicích na naftu, zato zastávky jsou méně časté.

LNG je bezpečnější než nafta nebo plyn, poněvadž se v tekutém skupenství nevznítí a v plynném skupenství se zapaluje při dostatku kyslíku až při teplotě 537 °C. Pokud se náhodou rozlije, začne se vypařovat a rozptylovat do okolí v závislosti na vlhkosti a větru. Kryogenní zásobníky, které dodávají firmy Chart Industries a Westport Innovations, jsou dvouplášťové a mají odolati nárazu. Vnitřní zásobník se vyrábí z nerezové oceli, ale i z hliníku, a je „zapuzdřen“ do pružného materiálu. Vnější

obal bývá z uhlíkové oceli nebo také z nerez. Prostor mezi vnějším a vnitřním obalem zásobníku je navíc z bezpečnostních důvodů vakuově utěsněn.

Pozadu nezůstávají ani v Rusku

Loni představila společnost SINARA Group nový prototyp lokomotivy vyvinuté společně s ruským Výzkumným ústavem železniční dopravy poháněné turbínou na zkapalněný zemní plyn. Osmínápravová dieselelektrická lokomotiva GT1h váží 360 tun. K pohonu generátorů využívá turbínu na LNG vybavenou usměrňovačem, který převádí napětí pro trakční motory a další zařízení na 500 V.

Ruský stroj GT1h dosahuje celkového výkonu 7,35 MW. Předchůdce tohoto stroje, který byl vyroben v roce 2007 pod označením GT1, překonal světový rekord pro lokomotivy s plynovou turbínou. Uvezl vlak o hmotnosti 16 tisíc tun na trase dlouhé 750 kilometrů průměrnou rychlostí 100 km/h. Tento stroj disponoval turbínou a generátorem, který dosahoval 6 tisíc otáček za minutu. Nové provedení s označením GT1h je navrženo tak, aby pracovalo jak v původním režimu, tak i polovičním (3 tisíce otáček za minutu). Ruské železnice v současnosti zvažují nákup čtyřiceti lokomotiv tohoto typu.

HALINA MARŠÁLKOVÁ
Zpracováno podle IRJ

Frecciarossa 1000: nový rychlovlak pro italské tratě

V příštím roce se cestující v Itálii budou moci pravidelně svést novým vysokorychlostním vlakem Frecciarossa 1000. Soupravu už před několika měsíci představila společnost Bombardier, která ji v počtu padesáti kusů vyrábí pro železniční dopravce Trenitalia.

Technická zařízení se snaží nepřekážet cestujícím

Nový vysokorychlostní vlak se odlišuje od konkurenčního produktu AVG společnosti Alstom například tím, že nemá permanentně poháněnou trakci. Hnacími ústrojími jsou běžné asynchronní motory, které jsou napájeny vodou chlazenými střídavými elektromotory. Tím dochází k dosažení hmotnosti na nápravu 17 tun, což odpovídá podmínkám stanoveným v TSI u vysokorychlostní dopravy.

Každý z osmi vozů elektrické jednotky Frecciarossa 1000 je vybaven podvozky typu Flexx Speed s aktivním odpružením.

V uspořádání vnitřního prostoru se dbalo na to, aby díly technického zaříze-

ní vlaku umístěné na střeše a pod podlahou nezasahovaly do prostoru pro cestující. Problematickou se jeví maximální rychlost – 360 km/h. I na nejnovějších vysokorychlostních tratích v Itálii není

TECHNICKÁ DATA

• Sestava vlaku	8 vozů (4 hnací, 4 hnané)	• Průměr kol (nové/ojeté)	920/850 mm
• Nejvyšší rychlost	360 km/h	• Počet míst k sezení	až 600
• Celková délka	202 000 mm	• Výkon	9 800 kW
• Délka koncového vozu	26 300 mm	• Tažná síla	370 kN
• Délka vloženého vozu	24 900 mm	• Zrychlení	0,7 m/s ²
• Výška vozů	4 080 mm	• Zabezpečení vlaku	ETCS L2/národní systémy
• Šířka vozů	2 924 mm	• Podvozky	Bombardier Flexx Speed
• Hmotnost vlaku	446 t	• Vozová skříň	hliníková



Jednotka určená zatím pouze pro Itálii dokáže jet 360 km/h. FOTO BOMBARDIER

tato rychlost povolena. Zpočátku se rovněž nepočítá s tím, že by tyto nové vlaky měly být nasazeny do provozu mimo Itálii. Bombardier sice plánuje verze pro střídavá napětí 25 kV/50 Hz, 15 kV/16,7 Hz

a stejnosměrná 1,5 kV, resp. 3 kV, nicméně Trenitalia objednala všechny kusy pouze pro střídavý proud 25 kV/50 Hz a stejnosměrný 3 kV. Zabudovaný vlakový zabezpečovač umožní jízdou do Slovinska a Chorvatska a dokonce až do Istanbulu, ale ne už do Francie, Švýcarska, Rakouska a Německa.

K vidění byl i na našem území

Vlaky Frecciarossa 1000 se nestaví v závodě Vado Ligure, ale u partnerského výrobce AnsaldoBreda v Pistolii. Zde se dovybavují interiéry a provádí konečná montáž. Všechno ostatní (např. pohon, řízení a podvozky) je již v kompetenci firmy Bombardier. Zkoušky již probíhají na trati mezi Savonnou a Janovem. Nový rychlovlak se dokonce již objevil na železničním okruhu VUZ u Velimi.

STANISLAV HÁJEK

NABÍDKA ČD TRAVEL



Česká republika

Šumava, Železná Ruda-Špičák – hotel Čertův mlýn

VÝHODNÁ NABÍDKA, termín 23. 3.–16. 6. 2014

2–4lůžkové pokoje s vlastním sociálním zařízením, wi-fi připojení, cena 535 Kč na osobu a noc s polopenzí, neomezený vstup do vyhřívávaného hotelového bazénu, parkování zdarma.

Minimální délka pobytu 2 noci.



Česká republika

Lázně Libverda – hotel Nový dům

VELIKONOCE 17. 4.–21. 4. 2014

Cena: 4 120 Kč/osoba/pobyt

Cena zahrnuje: 4 noci, 4x polopenzí, 6x léčebné procedury, 2x koupel, 2x částečnou klasickou masáž, 2x oxygenoterapii.

Navíc BONUS: 1x oxygenoterapie, 1x termoterapie, 1x ošetření rukou.



Albánie 55+

Zapomenutá krása s vlídným srdcem

NOVINKA na podzim, termíny od 11. 9., 18. 9., 25. 9., 2. 10., 9. 10.

Cena od 12 490–10 990 Kč/osoba/pobyt

Cena zahrnuje: 7 nocí ve 4* hotelu s polopenzí, leteckou dopravu, transfer: letiště – hotel – letiště, ochutnávku typických produktů Albánie, promítání dokumentárního snímku o Albánii.

Více informací na www.cdtravel.cz

Itálie

Sicílie – kouzelný ostrov slunce

15denní vlakový pobytovo-poznávací zájezd

8. 9.–22. 9. 2014, cena: 9 990 Kč

10x ubytování, 4x místenka, 2x lehátko T4, úklid, služby vedoucího zájezdu. Navštívte s námi to nejzajímavější – Řím, nejvyšší evropskou sopku Etnu, krásně situované pobřeží letoviska Taormina, ostrov Vulcano se známými a vyhledávanými bahenními lázněmi, město Agriganto, městečko Cefalu a Palermo.



Itálie

Toskánsko – krajinou vinic a renesančních umělců

VLAKOVÝ POZNÁVACÍ ZÁJEZD

Termín: 27. 10.–31. 10. 2014

Cena: 4 290 Kč, 2x ubytování se snídaní

Navštívíme renesanční Florencii, překrásnou Sienu, renesančními hradbami obklopené městečko Lucca, Pisu se světově známou šikmou věží či město tisíce věží San Gimignano.



PREMIÉRA. Fotograf zachytil dne 22. května 1913 první zkušební vlak na ocelovém mostě přes roklí Sarengaben.

FOTO ARCHIV BLS (5x)

Lötschbergská dráha byla od počátku baštou elektřiny

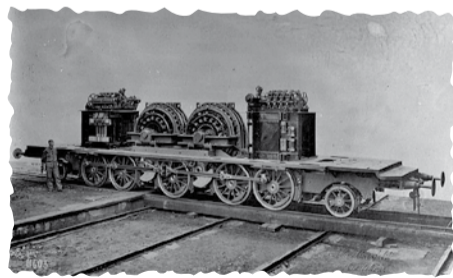
Švýcarská inženýři se při stavbě Lötschbergbahn pustili do odvážného kousku. Oproti dosavadním pravidlům zvolili pro trať jeden typ univerzální lokomotivy. Na začátku 20. století se totiž konstruovaly lokomotivy podle svého určení pro rychlíky, nákladní vlaky, lokálky. A tento risk se jim vyplatil.

Elektrická trakce nahradila páru

Společnost BLS zřídila už v roce 1910 na trati ze Spiezu do Frutigenu zkušební elektrifikaci, na které se ve stejném roce začaly testovat dva různé prototypy. Nejprve to byla lokomotiva Fc 2 x 3/3 (později Ce 6/6) domácí produkce od firem SLM (mechanická část) a MFO (elektrická část). Pohon byl zajištěn přes jalový hřídel a spojnice, které spojovaly po třech nápravách. Lokomotiva měla výkon 2 000 koní a na sklonu 27 promile měla dle zátěžových tabulek uvést vlak o hmotnosti 330 tun. U BLS nakonec sloužila do roku 1928, kdy byla odprodána jiné švýcarské společnosti.



Provoz zahajovaly mohutné elektrické lokomotivy s uspořádáním náprav 1'E 1'.



Pohon zajišťovaly dva velké motory ve strojovně o průměru dva metry a hmotnosti 14 tun.

Druhý prototyp představily německé firmy Krauss Maffei (mechanická část) a AEG (elektrická část). Tato lokomotiva s uspořádáním 1'B+B 1' s pohonem přes jalový hřídel a spojnice měla výkon 1 600 koní a na stoupání 27 promile uvezla zátěž jen 250 tun. Provázelo ji však mnoho problémů, a tak se v roce 1911 vrátila do Německa a později skončila u železnic v Prusku. Po zkouškách s těmito prototypy nakonec padla volba na lokomotivy s uspořádáním náprav 1'E 1' označené jako řada Fb 5/7, později přeznačené na Be 5/7. Celkem třináct sériových strojů dodalo sdružení společností SLM, MFO a BBC v roce 1913.

Jejich parametry byly úctyhodné a ve své době byly srovnávány s nejvýkonnější parní lokomotivou C 5/6 známou také jako Elefant (Slon), kterou uváděly ve stejném roce 1913 do provozu SBB na podobné horské železnici přes

Pro novou horskou železnici přes Lötschberg si musela společnost BLS pořídit úplně nové lokomotivy. Trať byla od počátku stavěna jako elektrifikovaná, a tak se vůbec nepočítalo s pořízením vyzkoušených parních lokomotiv. Elektrická trakce přitom byla stále ještě v plenkách a nikde nebylo dostatek zkušeností z provozu na tak náročné horské trati se sklony až 27 promile.

Z historie dráhy

Provoz zde byl zahájen 28. června 1913. Dráha byla od počátku stavěna jako elektrifikovaná a od prvního dne provozu tam zavládaly výkonné elektrické lokomotivy, které ukázaly Švýcarům cestu v odkoupení dlouhých alpských tunelů, ale také jak se stát nezávislými na dodávkách energie (tehdy uhlí) ze sousedních zemí. Při stavbě, kterou provedlo francouzské stavební konsorcium Entreprise du Lötschberg, zemřelo 112 lidí a tisíce jich bylo zraněno.

Trať mezi Frutigem (779 m n. m.) a Brigem (678 m n. m.) měří 59 kilometrů. Na tomto úseku vzniklo 33 tunelů, tři ochranné lavinové galerie a 22 mostů. Nejdelší vrcholový tunel dosáhl délky 14 612 metrů. Vybudovaný byl v nadmořské výšce přes 1 200 metrů. Maximální stoupání dráhy bylo zvoleno 27 promile a minimální poloměr oblouku 300 metrů. Kromě vrcholového tunelu, který byl od počátku dvoukolejný, byla dráha zprovozněna jako jednokolejná. Výstavba druhé koleje probíhala teprve v letech 1976 až 1992. Od roku 2007, kdy byl otevřen nový, skoro 35 kilometrů dlouhý základový tunel, slouží stará trať především regionálním vlakům.

Gotthard. Zatímco elektrická Be 5/7 měla maximální rychlost 75 km/h, později některé stroje dokonce 80 km/h, a výkon cca 1 840 kW (asi 2 500 koní), byla parní konkurentka s 65 km/h a cca 1 100 kW (asi 1 500 koní) o dost pomalejší i slabší. Zatímco pára měla normu hmotnosti na Gotthardbahn 320 tun při rychlosti jen 26 km/h, elektrická lokomotiva BLS zvládala 330 tun dvojnásobnou rychlostí 50 km/h.

Původní lokomotivy dosloužily v roce 1964

Lokomotivy Be 5/7 poháněly dva velké motory umístěné ve strojovně. Každý z nich měl průměr kolem dvou metrů a hmotnost 14 tun. Mezi nimi a stanovištěm strojvedoucího byly

transformátory. Ozubenými koly poháněl každý motor jednu jalovou hřídel. Obě byly pevně spojené se střední hnanou nápravou do trojúhelníku. Od hnané nápravy se pak poháněly přes spojnice další čtyři nápravy.

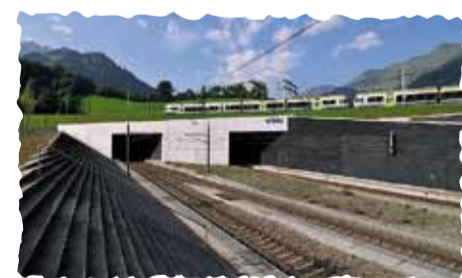
Zatímco první lokomotiva této řady byla vyřazena už v roce 1943, poslední dvě sloužily až do roku 1964. Několik lokomotiv bylo na konci 30. let a ve 40. letech modernizováno. Jedna z nich získala čtyři nové motory a její rychlost se zvýšila na 90 km/h a výkon na 3 000 koní. Proto dostala nové označení Ae 5/7. Další čtyři lokomotivy prošly úpravou mechanické části a jejich rychlost se zvýšila na 80 km/h. Jeden zástupce řady Be 5/7 se dochoval v dopravním muzeu Verkehrshaus der Schweiz v Lucernu.

Na horské dráze až 230 km/h

Dnes patří provoz na Lötschbergbahn nejmodernějším elektrickým lokomotivám označovaným jako Lok 2000 a Traxx od společnosti Bombardier. První jmenované jezdí v typické



Starou trať dnes obsluhují moderní elektrické jednotky RAbe 535 Lötschberger.



U severního portálu základového Lötschbergského tunelu se potkávají stará a nová trať.

červené barvě nebo v reklamním nátěru s vlaky InterCity SBB jako řada 460, nebo s nákladními soupravami modré stroje BLS jako řada 465. Traxxy BLS pak nesou řadu 485. Zatímco před sto lety měly první horské elektrické lokomotivy rychlost jen 75 km/h a výkon dva a půl tisíce koňských sil, dnešní stroje Lok 2000 dokážou vyvinout až 230 km/h a výkon mají až devět a půl tisíce koní (skoro 4x více než Be 5/7), a Traxxy určené pro nákladní vlaky pak dokážou jet 140 km/h a výkon mají přibližně 5 700 koní (více než 2x vyšší než Be 5/7). To se odráží v hmotnosti i rychlosti současných vlaků na horské dráze. Lok 2000 dnes utáhne na 27 promile rychlostí 80 km/h vlak o hmotnosti až 700 tun, Traxxy pak 650 tun a ve dvojitě trakci dokonce 1 300 tun. **PETR ŠTÁHLAVSKÝ**

Poděkování Michaelu Blumovi z BLS za pomoc při získání dobových fotografií.

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

CD Travel
Člen Skupiny ČD

Úspěšný konstruktér, který vtiskl tvary Bardotce

Když chtěl Zdeněk Klézl konstruovat motorové vozy, v tehdejší Výzkumném ústavu kolejových vozidel ho odmítli vzít. Prý že je kapitalista. Kádrovák se totiž v posudku zmínil, že mu říkají baron von Ajznbón. Přezdívka přitom údajně vznikla kvůli tomu, že ho jednou vyprovázela pěkná holka na Wilsonovo nádraží a jeho kolegové pak z recese rozhlásili, že ho viděli s baronkou. Aspoň tak to slavný konstruktér dnes vypráví.

Jeho první konstrukcí byl předchůdce Hektora – motorová T 434. o. Pracoval na ní s týmem kolegů v libeňské lokomotivce, která se tehdy nazývala ČKD Sokolovo. Zdeněk Klézl ve svých osmdesáti osmi letech působí velmi vítaně a rád vzpomíná na své začátky a na práci, která za ním zůstala.

Agrárník je moje dítě

„Ještě jsem zažil první T 435. o, na které jsem dělal podvozky. Potom, co jsme změnil podvozek u T 435. o oproti T 434. o, která měla nápravový tlak 14 tun, u Hektora by to bylo 17 tun. To bylo nepřijatelné, tak se musela ubírat listová pružnice. Ale stejně to bylo tvrdé, tak jsem začal dělat nové podvozky – kejvačky,“ vzpomíná Klézl na to, jak se zrodila zeleno-bílá legenda T 435. o87. „Agrárník je moje dítě!“ Věnoval se mu spolu s elektrikářem Jiřím Pechem, motorářem Františkem Mžíkem a řadou dalších. Ti u Agrárníka změnili převod, takže při 750 otáčkách za minutu a výkonu 750 koní mohla sedmá-osmdesátka jet až osmdesátikilometrovou rychlostí.



Jelikož jsem byl omezen váhou, mašina nemohla mít dlouhý rám, tak zbývalo málo místa na kabinu. Proto jsem musel tu kabinu vyboulit.

Další osudy stroje T 435. o87 (dnes je to historické vozidlo ČD, o které má zájem Národní technické muzeum) jsou známé. Přešel z Vršovic do depa v Libni, odkud jezdil vlaky 91/92 do Horažďovic předměstí a mostecké rychlíky místo dvou motorových vozů M 262. o. Na Hektorech se velice osvědčil motor o vrtání válků 310 mm, což byl původem vlastně lodní motor, na T 434. o ještě startovaný vzduchem, na Hektorovi už elektrickým zařízením (trakčním dynamem). Pak přišli s přeplňovaným – a byla tu Bardotka. Ale pěkně popořádka.

Jak se rodila legendární Bardotka

Klézl s dalšími nadšenci už tehdy plánovali Hektora na tisíc koní s motorem na nízkotlaké přeplňování. Jenže se objevil problém. V roce 1962 Klézla vyslali poprvé do Iráku. Na konstrukci T 478. 1 tak měl čas jen v letech 1961 a 62. Po mechanické stránce konstrukci prototypu prováděli už pánové Krejsa, Straub a Doležal. Dráha potřebovala lokomotivu většího výkonu, takže už konstruktéři viděli, že když motor šestiválec třístadesítka vydrží přeplňování na 1 650 koní, požadavek na rychlost 100 kilometrů při 18 tunech na nápravu už půjde splnit.

„Jelikož jsem byl omezen váhou, mašina nemohla mít dlouhý rám, tak zbývalo málo místa na kabinu. Proto jsem musel tu kabinu vyboulit, tehdy na prvních se to ještě dělalo z plechu a ne z laminátu. No a kvůli tomu vydutí jí říkali a říkají dodneška Bardotka. Ale na herečku Brigitte Bardotovou jsem vůbec nemyslel! Byla to krásně vyvážená mašina, podařilo se ji navrhout tak, že tam bylo jen 500 kilo balastu, jenomže ale měla ne osmnáct a půl tuny na nápravu, ale o něco víc. To je všechno, co vím, pak už to zpracovávala konstrukce,“ říká Zdeněk Klézl.

ZDENĚK KLÉZL



Od roku 1962 působil v ČKD Sokolovo, později až do odchodu do penze v roce 1994 v ČKD Lokomotivka. Narodil se v Praze roku 1925, v roce 1946 vystudoval Strojní fakultu ČVUT. Vzhledem k tomu, že nejdříve musel dostudovat ti, co byli ze škol vyhozeni za protektorátu, druhou státnici obhájil v roce 1951. Mezitím se věnoval studiu kolejových vozidel. V letech 1969–73 pracoval u OSN jako expert pro motorové lokomotivy, výchovu strojvedoucích a personálu. Jako emeritní konstruktér lokomotiv v penzi si ještě přivydělával v Dopravních systémech na Zličíně, a to až do roku 1999, kdy se podařilo vyvézt jednu dvounápravovou lokomotivu T 239. (L) na výstavu do Chicaga. „Jistý spolupracovník generálního ředitele Marouška ji tam měl prodat, ale nedokázal to. Zůstala tam a čert ví, co se s ní stalo,“ vzpomíná Zdeněk Klézl.

Úspěchy v Iráku a Indii

Když se prototypy (s čísly 001 a 002) postavily, Zdeněk Klézl vyjednával na ministerstvu průmyslu, kam půjdou. Tehdy se prý pohádal s jistým inženýrem Václavem P., který mu měl vyhrožovat: „Já si na tebe budu stěžovat řediteli Kapkovi, že děláš potíže!“ Pan Klézl chtěl prototypy do Vršovic, ale lokomotivy nakonec, jak známo, skončily v Brně-Maloměřicích. Hrdina našeho příběhu do prosince 1968 zakotvil v Iráku, kam se tehdy úspěšně exportovaly české lokomotivy. Pak přišla čtyřletá epizoda u Organizace spojených národů.

Iráčané si oblíbili lokomotivy s třístadesítkovými motory bez mokřých filtrů, které byly odolné vůči písku a měly jednoduché prvky. „Naše lokomotivy sice nebyly prvotřídní, ale představovaly dobrý průměr. Ty v Iráku například jezdily déle než západní, protože byly jednodušší, neautomatizované. Používali jsme relátka a časové spínače, takže na servis nebyli potřeba žádní televizní opraváři!“ vzpomíná živě. A svítí mu v očích, když zmíní jednání o zakázkách v Indii, úspěšný vývoz úzkokolejky do Vietnamu či pokusy o export do Brazílie a Maroka. Jenže pak radost z vyprávnění rychle končí, to když se ptám na poslední roky existence světově známé libeňské strojírny. „Je to smutný. Nedá se nic dělat, je to chyba tehdejšího generálního ředitele Marouška, který ČKD zničil. Mohly se tam dělat lokomotivy dodnes.“

MARTIN NAVRÁTIL

POŠTA

Zachránili mi doklady i peníze na týden

Dne 19. února jsem v 16.15 ve stanici Ždírec nastoupila do prvního vagonu osobního vlaku směr Plzeň. Před vystupováním v Nezvěsticích průvodčí zkontroloval jízdenku, ochotně zodpověděl na můj dotaz a přidal i několik milých slov i úsměv. Dávala jsem si pak jízdenku do kabely, ale penězku jsem při tom zřejmě vytrousila, aniž bych si toho všimla. V Nezvěsticích jsem předseda na Mirošovku. U první zastávky přišel průvodčí s dotazem, zda něco náhodou nepostrádám. No, byla to penězka. Uklidnil mě s tím, že je ve správných rukou, ale že putuje do Plzně, odkud se vrátí nejbližším spojem do Nezvěstic. Celou mě to rozklepalo. Vždyť v peněžence byly všechny doklady – jejich vyřizování by jistě nebylo nic příjemného – i částka na mé týdenní živobytí.

Doufám, že toto psaní přijde na správné místo. Moc bych chtěla tomu milému průvodčímu, Nezvěsticákovi, posádkě Mirošovky, která mně penězku v 19.10 přivezla, poděkovat. Mám na krku osmdesátku – a to se vždy s takovým jedním nesetkáte. Kdyby byli všichni jako ti, kteří se na tom mém štěstí v neštěstí podíleli, jak by na tom světě bylo krásně. Na závěr to zlehčím ukázkou, jak na to reagovali moji nejbližší: „Bábi vidí mládence a hned ztratí hlavu i šrajtofli.“ Jak slyším houkat Mirošovku, vzpomenu si na všechny ty milé nádražáky a u duchu jim děkuji.

VIERA ULVOVÁ

Poděkování si zaslouží Kamil Rychec, vlakvedoucí RCVD Plzeň, a Rostislav Kopta, strojvedoucí DKV Plzeň.

Kéž by RegioPantery jezdily také v Plzni



Považuji se za železničního fanou a přiznám, že mám rád moderní vlaky. V jižních Čechách nyní jezdí nové elektrické jednotky RegioPanter, které se mi moc líbí. Moc bych si přál, aby k jejich nasazení došlo i v západních Čechách, konkrétně na trati Plzeň – Klatovy, kde zatím cestuji ve starých vozech. Jsem už rok ve starobním důchodu, tak snad se toho dočkám.

MILAN HORÁK

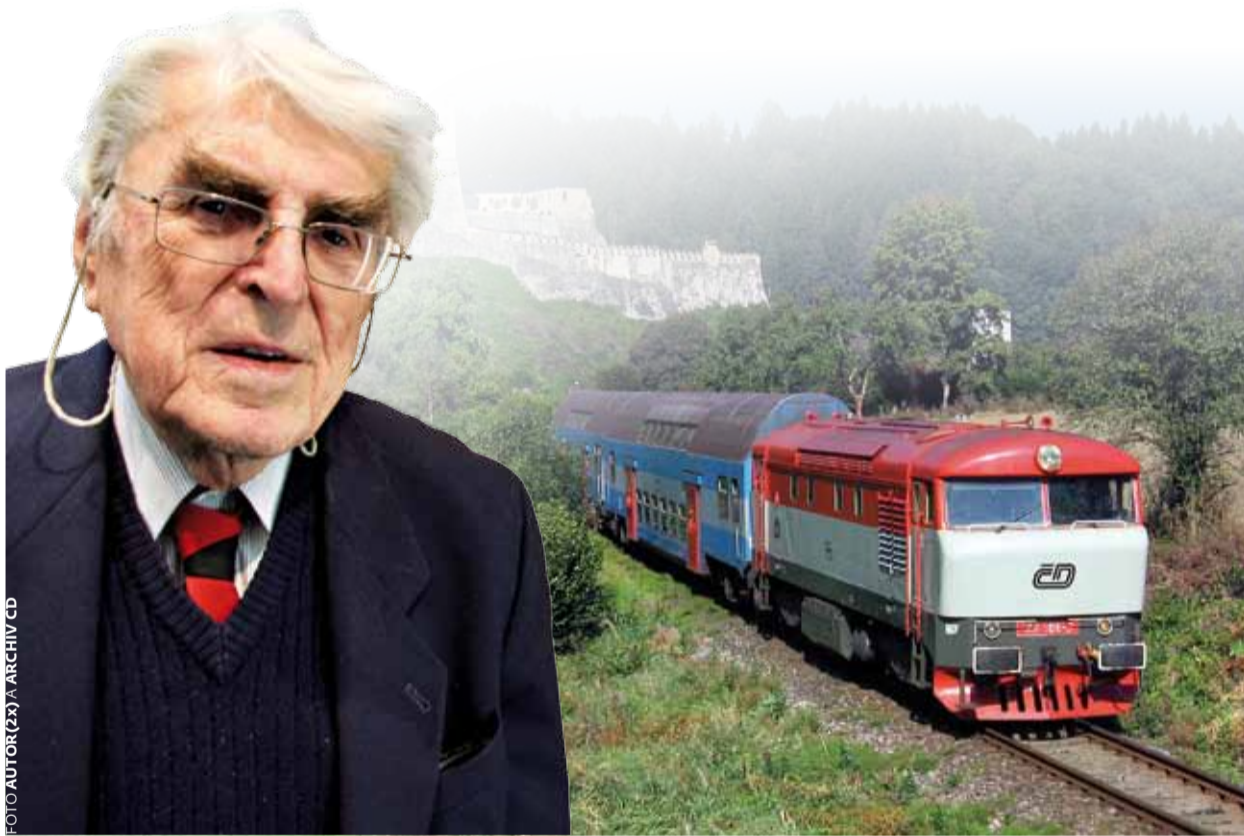
Nádraží ve Vršovicích potřebuje lepší přístup

Celý život bydlím v Nuslích nedaleko tramvajové stanice Horky. Často se vydávám s rodinou na výlety po Posázavském pacifiku, takže přirozeně využíváme nádraží Praha-Vršovice. Co mě nejvíce štve, je, že vzdusnou čarou to nemám na nádraží příliš daleko, odhaduji tak 300 až 400 metrů, jenže přístup do haly je pouze z desátého pražského obvodu, tedy z Vršovic. Abych se dostal z domu, kde bydlím, na peron, musím ujit tak kilometr a čtvrt oklikou. Výrazným zlepšením se stalo prodloužení autobusové linky 193 z náměstí bíří Synků, resp. od nuselské radnice až do stanice Nádraží Vršovice, jenže autobus nejždí každou minutu (zvláště o víkendech) a hlavně na autobusovou zastávku to mám tak sedm minut pěšky. Ideálním řešením by bylo prodloužení podchodu pod kolejištěm až do Nusl, kde by vznikl krásný přístup do Bartoškovy ulice. Víím, že SŽDC už dlouho plánuje výstavbu čtvrtého koridoru přes Vršovice. Snad se v rámci tohoto projektu vybuduje i prodloužení podchodu do Nusl.

A ještě mám jednu poznámku. Když se vydávám na výlety vlakem, všimám si, že ve Vršovicích je opravdu široce rozšířené chopení přes koleje. Netýká se to bohužel jenom cestujících, ale i drážního personálu (nepočítám zaměstnance v oranžových vestách). Je smutné pozorovat průvodčí, kteří, aby si zkrátili cestu, vystoupí z vlaku a pak rovnou přes koleje do haly. Nedaly by se v kolejišti vybudovat nějaké zábrany? A nemohli by nadřízení těchto zaměstnanců udělat nějakou osvětu?

KAREL SMÍTKO

Dopisy jsou redakčně upraveny a kráceny.



KŘÍŽOVKA

O. Wilde (1854–1900) – britský dramatik, prozaik a básník: ŠTĚSTÍ ŽENATÉHO MUŽE ZÁVISÍ ... (dokončení v tajence).

POMŮCKA: ELK, OBOZ, PPPP	ZVNITŘKU PRVČ	SOUHLAS	NEVYDÁVATI ZVUK HODIN	MILENEC (ZASTAR.)	PROSTŘEDK MASOVÉ INFORMACE (ZKR.)	DĚTSKÉ LŮŽKO	OBEC U PÍSKU	PROPISOVACÍ OBTISK	NÁROD	SOUPIŠ PRODĚLANÝCH CHOROBY	INDIÁNSKÝ CLUN	STÁTNÍ PEDAGOG. NAKLADATEL (ZKR.)	VODNÍ PTÁK S RŮŽOVÝM PERÍM	PRORÁŽEN	STÁREC-KOST	JIRÁSKOV ROMÁN	NADUTOST
KOUPACÍ NÁDOBA				PIANISSIMO (ZKR.)				NÁTER				STÁTNÍ PŘÍRODNÍ REZERVACE (ZKR.)			MRCHOŽRAVÝ PTÁK		
POUZE (V NÁŘECI)				UHELNÝ PRACH				ODLUŠNÁ (SLOV.)				DOPRAVOVANÝ PO VODNÍM TOKU					
HUDEBNÍ ZNAČKA				URČITÉ (SLOV.)				UČITEL DŽUDA				ZAČÁTEK TAJENKY					
	NOČNÍ PTÁK	ASIAT NADŠENÍ			TYP AUTA FIAT			EPIDEMIE				MEDUŠKA (BOTAN.)					
KONEC TAJENKY					ÚLOHA			POHONNÁ SMĚS				VYSOKÉ TEPLoty				VZÁČNÝ JEHLČAN	SMYČKA
OLINA				ZAL (KNIŽNĚ)				RESTOVANÝ MASOVÝ POKRM			KOPULE			TIHLE			
FOUKAT				USEN Z HOVĚZINY				VOZATAJSTVO (ZRUŠ.)			BOJOVÝ POKRÍK			MRAVOUK			
SPOJKA				ČAJOVÁ RŮŽE				CĚVNÍ VYRŮSTEK (BIOL.)			VŘAVA (KNIŽNĚ)			KOVBOJSKÁ POTŘEBA			

