



Služební cesta může začít již během jízdy v našem voze

Výjezdní vlak pro firmy

Pokud v Pendolinu nebo v EuroCity potkáte větší skupinu manažerů, asi se divit nebudete. Výjezdní zasedání ve vlaku se stala běžnou záležitostí. Od dubna proto České dráhy zařadily do svých standardních obchodních nabídek také možnost rezervace velkoprostorového vozu pro potřeby firemních akcí. Součástí této nabídky je i gastronomický servis. Začátek pracovní cesty tak může probíhat za jízdy s plným stolem jídel a nápojů.

Ve vlaku se dá využít čas během jízdy také k práci, a to mnohem lépe než v autě nebo autobuse. O této pravdě se přesvědčují denně každý cestující, který do zaměstnání dopisuje zprávu na notebooku nebo rychle studuje materiály na poradu. Jízda vlakem však může znamenat také možnost pohovořit s lidmi a probrat věci, na které v hektických pracovních dnech nezbývá čas. Přeprava na firemní akci automobily či autobusem takovou komunikaci nemožňuje. Čas strávený na kolejích není tedy rozhodně „ztracený“, naopak – firemní akce tak může svým způsobem začít hned po nástupu do vlaku.

Opakované žádosti, například z bankovního sektoru, o rezervaci většího množství míst v příjemném prostředí velkoprostorového vozu a o zajištění občerstvení během cesty inspirovaly České dráhy k rozšíření standardních obchodních nabídek. Od 1. dubna 2014 si tak firmy mohou objednat „Výjezdní vlak“ – přepravu do místa konání firemní akce ve standardizované kvalitě za předem pevně stanovené ceny.

Celý vůz jenom pro vás

V současné době si lze zarezervovat velkoprostorový vůz ve vlacích vyšší kvality v úsecích Praha – Česká Třebová – Olomouc – Ostrava nebo Praha – Česká Třebová – Brno, a to v obou směrech. Pokud si firma objedná minimálně 50 míst, dostane k dispozici celý velkoprostorový vůz druhé třídy (s kapacitou až 78 míst); v případě Pendolina stačí pro rezervaci

celého vozu s kapacitou 53 míst objednáka na 35 míst. Obchodní nabídku lze využít už od dvaceti cestujících, v takovém případě ale České dráhy vyhradí skupině jen část velkoprostorového vozu, ve kterém pojedou i další cestující. „Nabídku jsme v této fázi úmyslně zavedli na těch tratích, kde jezdí moderní a pohodlné velkoprostorové vozy,“ říká Marie Macounová z Odboru obchodu osobní dopravy. „Součástí produktu Výjezdní vlak je i zajištění občerstvení. V základní nabídce máme tortillu s kuřecím masem, sýrové a šunkové sendviče, nealkoholické nápoje jako třeba perlivou/neperlivou vodu nebo limonádu a přípitek na uvítanou v podobě sektu – ten lze zařadit i nealkoholický. Ale umíme vyhovět i zvláštním požadavkům na občerstvení,“ vysvětluje Marie Macounová. Donáška nápojů a jídel je zajištěna až na místo zákazníka.

Kontaktujte nás e-mailem

Větší skupiny cestujících na pracovní cestě ocení tuto obchodní nabídku i z jiného důvodu. Kdyby si zařizovaly rezervaci míst individuálně, není jisté, zda by sehnaly místa v požadovaném typu vozu, nehledě na to, že maximální počet osob, který lze najednou standardně odbavit, je třicet. Pokud ale budou kontaktovat České dráhy přes e-mailovou adresu obchod@gr.cd.cz, naši obchodníci zajistí, aby byla místa vždy ve velkoprostorovém voze. Při větším množství cestujících lze vyhradit celý vůz.

→ Pokračování na straně 2

SLOUPEK

Vážíme si tradice, ale tvoříme i nové trendy

Jihomoravská Břeclav je místem, kde došlo ke klíčovému okamžiku v naší železniční historii. Právě sem přijel 6. června 1839 první parní vlak na území dnešní České republiky, a to z Vídně po tehdy stavěné Severní dráze císaře Ferdinanda. Od této události letos uplyne 175 let a České dráhy se rozhodly, že ji patřičným způsobem připomenou. Břeclav, důležitý železniční uzel a zároveň město úzce spojené s úplnými za-



Michal Štěpán
náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu

částky parního provozu na dráze, tak byla zvolena jako ideální místo pro konání letošních oslav Národního dne železnice. Ty proběhnou v sobotu 27. září. V souvislosti s vyhodnocením obdobných akcí z minulých let očekáváme, že letos přijede asi 25 tisíc návštěvníků – tedy stejně jako v roce 2012 do Brna. Drážní fanoušky nechceme rozhodně zklamat. Chceme jim ukázat, že se hlásíme k odkazu našich předchůdců, ale současně přispíváme – jako lídr na trhu – k dalšímu rozvoji železniční dopravy. Z tohoto důvodu opět zorganizujeme přehlídku historických exponátů z domácích i zahraničních sbírek, kterou doplní moderní vozidla. Ozdobou oslav se bezpochyby stane ČD railjet, který bude mít v září za sebou již několik měsíců zkušební provozu s cestujícími.

Krajská centra osobní dopravy také uspořádají regionální oslavy Dne železnice ve svých obvodech. Cestující tak získají pestrý výběr míst po celé republice, kde se nejen pobaví, ale i něco dozvědí o novinkách ve vozidlovém parku, našich obchodních nabídkách nebo jízdním řádu. Dny železnice rovněž významným způsobem podpoří cestovní ruch v regionech. I proto se na akcích budou partnersky podílet místní a krajské samosprávy.

INFORMUJEME

Břeclav bude v září slavit 175. výročí železnice u nás

Poslední zářijovou sobotu ožije nádraží v Břeclavi více než obvykle. Sjedou se totiž sem parní, motorové i elektrické lokomotivy, moderní a historické vozy a v neposlední řadě také současné elektrické jednotky. Na své si přijdou i nejmenší fandové železnice, pro které bude připravený bohatý doprovodný program. Právě v Břeclavi v roce 1839 proběhla první parní jízda vlaku na našem území, kterou absolvoval vlak vedený lokomotivou Moravia. U příležitosti svátku železnice dojde ke slavnostnímu odhalení makety této lokomotivy v měřítku 1 : 10, která bude zdobit břeclavské ČD Centrum.

Svět historie, změny a zábavy
Přestože se jedná zejména o oslavu významné historické události, k vidění bude také spousta dalšího než jenom tolik oblíbené parní lokomotivy. Návštěv-



níci budou moci nahlédnout do moderní elektrické lokomotivy řady 380, elektrické jednotky řady 640 RegioPanter nebo moderního railjetu (jednotka Siemens Viaggio Comfort), který bude dokonce vypraven jako protokolární vlak Českých drah z Prahy. Návštěvníci s dětmi jistě ocení přítomnost oblíbeného sloního maskota Elfíka, skákací hrad, kinovůz s pohádkami po celý den nebo závod na drezíně s ručním pohonem. K vidění budou také modelové železnice z okolních modelářských spolků.

Domácí i zahraniční technické skvosty

Na jaké historické lokomotivy a vozy se tedy vlastně můžeme těšit? Vystavené exponáty nebudou pouze z České republiky, ale se svými skvosty přijdou také kolegové z Rakouska a Slovenska. Z těch parních určitě stojí za zmínku lokomotiva řady 534 Kremák, rakouský Hrboun 310.23 nebo Papoušek 477.043. V historic-



Na sobotu 27. září je připravena speciální nabídka pro víkendové cestování.

ké části expozice narazíte také na Hurvínka, slovenský Modrý šíp nebo třeba Pomeranč. Tímto výčet exponátů samozřejmě nekončí, ale zbytek si necháme jako překvapení přímo na místě.

Na parní vlaky se však nemusíte pouze dívat, ale bude možnost se s nimi projet na speciálních jízdách po okolí Břeclavi. Přímo z břeclavského nádraží můžete vlaky vedenými parními lokomotivami dojet například do Lednice, Znojma nebo Veselí nad Moravou.

Zvláštní vlaky: Pendolino i railjet
Nejsnadnější a nejpohodlnější cesta na oslavy do Břeclavi je samozřejmě vlakem. Na sobotu 27. září je připravena speciální nabídka pro víkendové cestování. Skupinová víkendová jízdenka bude platit pro pět osob bez omezení věkem. Kromě pravidelných spojů budou zavedeny také protokolární vlaky. Z Brna pojedou zvláštní parní vlak v čele s lokomotivou 475.101. Z Bohumína přijede jako expres Císař Ferdinand jednotka Pendolino (odjezd asi 7.50, příjezd asi 9.45). Z Prahy dorazí jako expres 1532 Karl Chega nejnovější přírůstek ve vozidlovém parku ČD – jednotka Siemens Viaggio Comfort s obchodním názvem ČD railjet (odjezd asi 6.30, příjezd asi 9.40).

JAN ČÁKL

Proveďte své znalosti v železničním kvízu

Jarní soutěž je tu! Zapojte se do klání o hodnotné ceny a poznejte historii i současnost dráhy.

VNITŘNÍ DVOUSTRANA 6-7



Příští Železničář vychází 2. května.

PRO ZAMĚSTNANCE



Služební cesta může začít již během jízdy...

→ Pokračování ze strany 1

Data v mobilu ušetří platby za hovorné i SMS

Hledáte způsob, jak co nejvíce ušetřit za mobilní služby? Právě váš telefon může být užitečným nástrojem pro úsporu peněz za hovorné i SMS. S datovými tarify v mobilu či tabletu můžete volat i posílat zprávy prostřednictvím internetu zdarma. Za pomoci několika nabízených aplikací, jako jsou Skype, WhatsApp, Viber a Google Talk, se nemusíte nijak omezovat v délce hovoru ani v počtu zaslaných zpráv. Všechny tyto aplikace navíc umožňují zasílání textových zpráv, tzv. chatu, i přenos obrázků a fotek a můžete s nimi komunikovat téměř neomezeně a přes hranice jednotlivých států.

V datových tarifech ve VPN Family nemusíte mít obavy ani z dalších plateb za data při překročení FUP, což je ukazatel objemu měsíčně stažených dat a pro jednotlivé datové tarify se liší. Například základní datový tarif Standard od VPN Family v síti Vodafone má toto FUP o velikosti 250 MB. Při stažení více dat, a tedy překročení FUP, se rychlost stahování pouze zpomalí bez dalších poplatků, což se vztahuje na všechny poskytované datové tarify VPN Family s Vodafone i VPN Family s Telefónica O2. I proti zpomalení internetu máme ve VPN Family řešení – využijte datové balíčky s vyšší hodnotou FUP nebo neomezená data. A pokud se vám bude zdát rychlost připojení internetu pro pohodlné a rychlé stahování e-mailů, příloh, hudby i filmů stále příliš pomalá, připojte se přes technologii LTE.



Běžný internet v síti třetí generace (GSM, EDGE, UMTS) umožňuje rychlost stahování do 7,2 Mb/s. Díky LTE – „Pendolinu“ mezi technologiemi připojení na internet – budete stahovat rychlostí až 15 Mb/s LTE, vysokorychlostní internet jednoduše využijete i při vašem stávajícím datovém tarifu za předpokladu, že vaše mobilní zařízení i SIM karta LTE podporuje. SIM karty VPN Family s Vodafone podporují LTE všechny. SIM karty od VPN Family s Telefónica O2 podporují LTE v případě, že na desáté a jedenácté pozici číselného označení SIM najdete dvojčíslí 23, 28, 93 nebo 98. Jestliže vaše SIM karta LTE nepodporuje, o výměnu můžete požádat naše Zákaznické centrum.

Využívání technologie LTE je v beneftním programu VPN Family bezplatnou součástí všech stávajících datových tarifů. V síti Vodafone budete mít v kombinaci technologii 3 G a LTE (4 G) rychlé připojení i v menších městech a vesnicích pod názvem Turbo internet. Telefónica O2 má nyní rychlou LTE (4 G) dostupnou v Praze a v Brně a postupně ji rozšiřuje do dalších velkých měst. Více informací najdete na VPN Family <http://family.cdt.cz>.

(čdt)

Služba pro každý den

„Předpokládáme, že novou službu využijí firmy především v úterý až čtvrtek, což jsou typické dny pro konání služebních cest. Pokud se ale stane, že se o zveřejněnce a bude chtít zamluvit celý vůz v době týdenní špičky, tedy v pondělí ráno nebo



FOTO MICHAL MÁLEK (2x)

Firmy mohou začít služební cestu v pohodlí velkoprostorového vozu.

pátek odpoledne, vyřešíme to operativně. Pokusíme se zajistit zařazení posilového vozu,“ vysvětluje Jan Bystřický. Služba Výjezdni vlak ale není omezena kalendářem, lze ji využít i o víkendech a svátcích. Pro firmy představuje významný benefit i skutečnost, že za tuto službu zaplatí na fakturu. Klíčové ale je, že nabízíme službu jako celek – firma si objedná jízdní doklady i občerstvení na jednom místě, za předem známou cenu. Pro jízdenky se také nemusí nikam chodit – doručíme je poštou.

Plánujeme i další tratě

Do budoucna České dráhy uvažují o rozšíření této služby i na další trasy. Ve fá-



PŘÍKLADY CEN

IC/EC Praha hl. n. – Ostrava hlavní nádraží	50 osob	20 370 Kč
IC/EC Praha hl. n. – Ostrava hlavní nádraží	20 osob	8 220 Kč
SC Praha hl. n. – Ostrava hlavní nádraží	50 osob	22 120 Kč
SC Praha hl. n. – Ostrava hlavní nádraží	20 osob	8 920 Kč
IC/EC Praha hl. n. – Brno hlavní nádraží	50 osob	18 220 Kč
IC/EC Praha hl. n. – Brno hlavní nádraží	20 osob	6 779 Kč
IC/EC Praha hl. n. – Olomouc hlavní nádraží	50 osob	16 610 Kč
IC/EC Praha hl. n. – Olomouc hlavní nádraží	20 osob	6 695 Kč
SC Praha hl. n. – Olomouc hlavní nádraží	50 osob	18 360 Kč
SC Praha hl. n. – Olomouc hlavní nádraží	20 osob	7 395 Kč

Cena je včetně DPH a občerstvení; platí v jednom směru.

zi přípravy jsou relace Praha – Ústí nad Labem – Děčín, Praha – Tábor – České Budějovice a Praha – Plzeň – Železná Ruda. „Plánujeme zavedení služby Výjezdni vlak i na tratě, kde zatím velkoprostorový vůz standardně nenasazujeme. Pro naše zákazníky z řad firem ho ale chceme zařídit. Nicméně je pravda, že jsme omezení stavem železniční infrastruktury, takže Výjezdni vlak nelze ve standardizované podobě zorganizovat kdekoli. Například k soupravám vedeným motorovými vozy to jde opravdu těžko, takže oblast Jizerských hor a Krkonoš, byt je nádherná, se pro tuto službu z praktického hlediska nehodí,“ dodává Jan Bystřický. Omezení rovněž vyplývají z doby pobytu v nácestných stanicích

(především kvůli přidání vozu) a garancie gastronomických služeb. Pokud má ale firma již v současnosti zájem využít obchodní nabídku Výjezdni vlak mimo zmiňované relace, lze se na České dráhy obrátit a vstoupit do jednání. Naši obchodníci se pokusí pro zákazníka udělat maximum.

PETR HORÁLEK



FOTO JIV

Donášku občerstvení během jízdy zajistíme až na místo k zákazníkovi.

Pokladny v pražské Libni změnily místo i vzhled

Posledního března byly ve stanicích Praha-Libeň slavnostně otevřeny nově rekonstruované osobní pokladny. Dvě výdejní přepážky, z nich jedna pro prodej vnitrostátních a jedna pro prodej vnitrostátních i mezinárodních jízdenek, se v omlazené podobě vrátily na pravou stranu vestibulu (při pohledu od ulice). Prostory, kde dosud sídlilo ČD Centrum, jsou nyní nabízeny k pronájmu. Uvolněné místo by mohlo být využito například pro služebnu městské policie.

Prostředky na rekonstrukci se získaly z centrálního Sociálního fondu ČD, část také dodalo z provozních prostředků Krajské centrum osobní dopravy Praha. Regionální správa majetku Praha, kterou při otevření zastupoval její ředitel Václav Michajluk,

opravila část střechy, kudy zatékalo. Společnost ČD - Informační Systémy provedla zasítování datovými kabely a společnost Nostica, jež zvítězila v soutěži,

se postarala o modernizaci samotných prostor. Podle jejího šéfa Jiřího Knotka byl největším problémem objev nefunkčního překladu ve stěně, kvůli němuž do-

konce musel být povolán statik a stavba byla z bezpečnostních důvodů na několik dní přerušena. Pokladny jsou opatřeny nábytkem od společnosti Kořán.

Modernizace přispěla k výraznému zkulturnění pracoviště pokladen. Zaměstnanci KČOD Praha tak získali pracoviště, které odpovídá současným požadavkům na hygienu a bezpečnost práce a zároveň požadavkům na provoz moderní osobní pokladny. Do budoucna, jak nám potvrdili ředitel KČOD Praha Alois Kašpar a jeho zástupce Jakub Goliáš, se uvažuje o druhé fázi rekonstrukce. Ta by měla spočívat ve zřízení prosklené přístavby před pokladní okénka pro docílení většího pohodlí zákazníků a zlepšení tepelné pohody pokladních i cestujících.

MARTIN NAVRÁTIL



Pokladní Jitka Koulová vydává jízdní doklady už v novém prostředí.



Cestující najdou nové pokladny vpravo od hlavního vstupu do vestibulu.

Strojvedoucí ČD absolvovali zácvič na railjetech

Skupina vybraných strojvedoucích z dep kolejových vozidel v Praze a Brně se zúčastnila nejprve teoretického školení a následně pak praktického výcviku na railjetech. Rakouské soupravy Siemens Viaggio Comfort zavítaly koncem března na několik dní na jižní Moravu. Osmnáct strojvedoucích a šest instruktorů vozby se tak mohlo mezi Modřicemi a Podivínem osobně seznámit s vlakem, který bude zanedlouho pravidelně vozit cestující Českých drah.

Musí znát všechny technické funkce

Speciální česko-rakouskou spolupráci v oblasti kolejových vozidel Jiří Valín z DKV Brno říká, že soupravy Viaggio Comfort jsou na vysoké technické úrovni a tak se k nim i musí přistupovat. „Strojvedoucí je doslova technickým šéfem vlaku a musí ho znát do sebevšech detailů. To se týká jak samotné jízdy vlaku, tak i obsluhy všech zařízení v soupravě, jako je například klimatizace nebo topení. Strojvedoucí musí na railjetech zvládnout i práci vozmistrů například při úplné zkoušce brzd, kterou provádí pomocí diagnostického dis-

pleje na lokomotivě nebo řídicím voze,“ vysvětluje Valín. Čeští zaměstnanci se na railjetu museli seznámit i s funkcemi všech subsystemů. Tedy jak fungují toalety, ale například i vnitřní průchodové dveře či informační systémy. Museli se tedy například naučit konfiguraci řídicích jednotek jednotlivých toalet a v případě potřeby musí zvládnout resetování a uvedení těchto zařízení do bezchybného stavu.

Nutná je znalost i diagnostiky, tedy zda je například na toaletě dostatek užité vody a jestli je tam odpovídající přísun vzduchu. „O krok vpřed budou určitě kolegové, kteří už mají zkušenosti s řízením rakouských lokomotiv Taurus řady 1216.2, které jezdí již několik let na ramenu Břeclav – Praha. V samotném ovládní mezi Taurusem a railjetem síce není prakticky žádný rozdíl, nicméně nad rámec tohoto ovládní je starost o celkovou technickou stránku celé soupravy,“ uvádí Jiří Valín.

Co dělat při poruše dveří?

Před zahájením vlastního výcviku strojvedoucích Českých drah se ve Vídni zúčastnilo speciálního školení šest za-

městnanců z Prahy a Břeclavi. Ti muse- li doslova nasát veškeré informace tak, aby je mohli dál předávat svým kolegům strojvedoucím. Tak například sekundár-

ní vypružení soupravy je založeno na pneumatickém principu a vozová skříň je proti podvozku vypružena speciálními pryžovými bloky naplněnými tlakovým



Strojvedoucí a instruktoři vozby se seznamují s technickými figly jednotky.



Jiří Valín ukazuje nouzovou manipulaci s dveřmi.

FOTO AUTOR (2x)



vzduchem. V případě poruchy sekundárního vypružení musí strojvedoucí zpa- měti vědět, kde se nachází uzavírací ventil, kterým se vypružení vypne. Běžně je takový ventil uzavřen jednoduše vozmistr, na railjetu tento úkon musí vykonat strojvedoucí. Další závadou by mohla být porucha dveří. Dveře celé soupravy jsou zapojeny do takzvané zelené linky, která hlídá všechny dveře. Pokud se byt jedna dveře nezavrou, vlak se nerozjede. V ten moment musí zaměstnanec ČD vědět, jak provést takzvaný bypass této linky, aby nevzniklo zpoždění. V případě railjetu všechno závisí na strojvedoucím, kteří si proto cvičili i základy tohoto typu.

Náročnost obsluhy railjetů je opravdu vysoká. Stejně tak rostou požadavky cestujících. „Právě proto se snažíme naše lidi vyškolit tak, aby byli před jízdu dokonale připraveni. Výběr prvních osmnácti strojvedoucích, kteří budou tyto vlaky obsluhovat v úseku Břeclav – Brno – Praha a zpět, byl opravdu pečlivý. Jde o technicky zdatné kolegy, kteří si budou určitě umět poradit i v krizových situacích,“ vysvětluje zástupce ředitele Odboru kolejových vozidel Miloš Kothera.

MARTIN HARÁK

Jaké know-how a zkušenosti si s sebou do Českých drah z předchozích firem přinášíte?

Z Lafarge Cementu určitě poznatky o stylu řízení velkého mezinárodního koncernu. Znalosti o tom, jakou by globální firma měla mít strukturu a postupy. Mezinárodní a na burze kótovaná firma se standardním systémem řízení nerozlišuje, kdo je vlastník – zda stát, fondy, banky nebo jednotlivci. Postupy a cíle jsou stejné. Byla to zároveň úžasná technická škola řízení ve financích díky zavedeným postupům. Skupina Unipetrol mě zase naučila, jak by měl být řízen koncern v rámci lokálního prostředí České republiky, jak by měla fungovat valná hromada, dozorčí rada a představenstvo podle německého modelu. Ve společnostech vlastněných investičními fondy jsem si doplnil znalosti, jak akcionáři detailně kontrolují chod společnosti, jak myslí investoři a jak investiční banky, které financují koupí podniků.

Máte za sebou čtyřleté zkušenosti se železniční dopravou u společnosti Unipetrol Doprava a OKD Doprava (AWT)...

Vozit komodity je vždy jednodušší než vozit lidi. Obchodní model osobní dopravy musím pochopit co nejrychleji a naštěstí pro mne je v ČD řada zkušených kolegů, kteří mi umějí složitější věci jednoduše vysvětlit. V nákladní do-



FOTODUŠKA

Pozitivně mě překvapila kvalita klíčových zaměstnanců

Pavel Krtek je pro většinu čtenářů Železničáře zcela novou tvář ve vrcholovém vedení Českých drah. Po Danielu Kuruczovi převzal jeho úsek a stal se náměstkem generálního ředitele pro ekonomiku a techniku a zároveň byl jmenován i členem představenstva. Po načerpání prvních znalostí jsme se ho přišli zeptat nejen na zkušenosti z předchozích firem, ale i na hodnocení ekonomické situace Skupiny ČD.

pravě musí mít společnost vyvážené portfolio obchodních případů a zákazníků. Myslím tím jak delší kontrakty, tak roční, ale i kratší zakázky. Společnost by měla umět reagovat i na výkyvy zadání a poptávky. K tomu je důležité mít k dispozici ty správné nákladní vozy pro danou komoditu. Záležejí i na tom, jak ovládá vlečky, jež jsou přístupovými cestami k firmám, dolům, hutím, chemickým. Kdo ovládá vlečku, ten má konkurenční výhodu.

Jak hodnotíte loňskou intervenci České národní banky, která snížila kurz koruny vůči euru? Pomohla nám, nebo uškodila?

Nákladní doprava ve firmě ČD Cargo má obchodní model v eurech, osobní doprava u Českých drah zase v korunách. Když je devalvace, tak to poškodí ČD, naopak Cargo to pomůže. V rámci Skupiny ČD je výhodou, že tato působení jdou proti sobě. Je tam takzvaný přirozený hedging.

V poslední době se hovoří o prodeji výpravních budov Správe železniční dopravní cesty. Nevyplatí se ale spíš počkat, až zase stoupnou ceny nemovitostí, a prodat je pak draž?

Uvědomme si, že prodej zbytného majetku není běžná činnost společnosti. Jedná se o mimořádné jednorázové výnosové položky. Hlavní činností společnosti na dalších deset, padesát, sto let má být přeprava osob a nákladů. Tyto činnosti by měly mít určitou marži, být ziskové a vykazovat návratnost investovaného kapitálu. Na druhou stranu i velké koncerny se zbavují nepotřebného majetku nebo i celých divizí.

Jestliže se v případě Českých drah prodá zbytný majetek a následně se modernizuje vozidlový park, tak je to dobře za předpokladu, že modernizované vozy mají zajištěné tržby a ziskové marže. Pokud se ptáte, zda mají ČD čekat pět, deset let i více, až půjdou ceny nemovitostí nahoru, myslím, že nemají. Ta filozofie je správná: prodat, co nepotřebujeme, a investovat to do něčeho, co bude generovat výnosy.

Co vás překvapilo po nástupu na ČD?

Určitě mě velice pozitivně překvapila kvalita klíčových zaměstnanců. Zvlášť po tom, co jsem byl zvyklý poslouchat dokola, jaký jsou ČD neflexibilní kolos a jaké mají problémy zevnitř. Naopak, pracují tu velmi fundovaní lidé.

ČD CARGO CHCE FLEXIBILNĚJŠÍ AKVIZICE VAGONŮ

Nákladní železniční dopravce ČD Cargo se nadále zřejmě řídí zákonem o veřejných zakázkách, který mu zneumožňuje rychlou reakci na trhu. Firma totiž dosud na každou zakázku vypisuje často zdouhavé tendry. To skvětlem nejspíš skončí. Management si totiž nechal zpracovat dvě právní analýzy, podle kterých není tato státní společnost takzvaným sektorovým zadavatelem. Bez této koule na noze může zrychlit například akvizici vagonů v případě, že se dostane k novým zakázkám. „Snažíme se přesvědčit okolí, že sektorové zadavatelství Cargo ohrožuje. V tom, že mu brání reagovat stejně pružně jako soukromá konkurence,“ řekl šéf představenstva Oldřich Mazánek. „Konkurence si může během týdne pronajmout desítky vagonů, u nás to trvá řadu měsíců. Pokud nebudeme mít stejné podmínky jako konkurence, tak nám trh jednoduše uteče,“ doplnil Mazánek. **E15 10. 4. 2014**

PŘEČETLI JSME ZA VÁS

NEJVĚTŠÍ OBJEM STAVEBNÍCH ZAKÁZEK ZADALA SŽDC

Stavební firmy získaly v letošním prvním čtvrtletí od veřejné správy zakázky za celkem 26,4 miliardy korun, což je meziročně o 84,6 procenta více. Obrátil se tak trend z posledních let, kdy objem zakázek klesal. Loni meziročně o 31,4 procenta, předloni o osm procent. Vyplyvá to z analýzy inženýrské a poradenské společnosti ÚRS Praha. Největší objem zakázek zadala Správa železniční dopravní cesty; šlo o celkem 23 zakázek za 7,2 miliardy korun. Hodnotu jedné miliardy korun přesáhly tři zakázky, dvě z nich vypsala právě SŽDC. Šlo o část modernizace plzeňského nádraží za dvě miliardy, kterou provádí Skanska, a revitalizaci tratě České Budějovice – Volary, kterou s cenou 1,6 miliardy získala AŽD Praha. Největší zadanou veřejnou zakázkou však v prvním čtvrtletí bylo zdvojení elektrického vedení zadané společností ČEPS v hodnotě 2,7 miliardy korun. **ČTK 9. 4. 2014**

„Skutečnost, že České dráhy dokázaly získat rating u agentury Moody's v investičním pásmu, pokládám za velký úspěch mých předchůdců.“

Jaké byly vaše první poznatky z ekonomických čísel ČD Cargo?

Považuji výsledky u ČD Cargo za rok 2013 za úspěch. Projevil se asi už konečně opožděný vliv první fáze restrukturalizace, která tam proběhla, a nastavené zdravé agresivnější obchodní politiky.

Jak vidíte další vývoj ČD Cargo v souvislosti s očekáváním některých negativních zpráv? Mám na mysli zvažování zavírání dolů na severní Moravě.

Nebál bych se toho. Otázka je, jak významný je vliv aktivit místních černouhelných dolů na ČD Cargo a zda dojde k výraznějšímu útlumu těžby. Možná místo většího útlumu dojde jen ke změně akcionářské struktury dolů. Při nejhorším scénáři může ČD Cargo zajišťovat import uhlí. Polskou pobočku má již funkční. Samozřejmě si ČD Cargo nese jistou zátěž z minulosti, je to velká firma a je tedy pro ni těžší být flexibilnější oproti konkurenci. Z řízení naší největší dceřiné společnosti mám ale jako člen dozorčí rady dobrý pocit.

Agentura Moody's oznámila možné snížení ratingu ČD. Jak si toto sdělení lze interpretovat?

Zaprvé, rating společnosti ČD snížen nebyl. Zadruhé, přezkoumání ratingu je normální každoroční proces. Konečné rozhodnutí agentury bude záviset na hospodářských výsledcích a rychlosti uskutečnění prodeje budov. Každé snížení ratingu znamená zdražení nových úvěrů, protože je tam větší riziko pro věřitele. Nicméně skutečnost, že České dráhy dokázaly získat rating u agentury Moody's v investičním pásmu, pokládám za velký úspěch mých předchůdců.

A otázka závěrem: bylo pro vás lepší přicházet do ČD s nálepkou železničáře nebo nezelezničáře? A na jaké straně se více cítíte vy?

Nejllepší je být něco mezi tím a mít správný nadhled i odstup. Není to černobílá. Nebýt ani železničář, který by byl postižen provozní čí setorovou slepotou, ani člověk zcela mimo, který přijde třeba z pojišťovny a neví o železniční vůbec nic. **MARTIN NAVRÁTIL**

ELEKTRONICKÉ JÍZDENKY ČD EXPANDUJÍ DO NĚMECKA

České dráhy od dubna výrazně rozšířily počet cílových stanic v Německu, do kterých je možné zakoupit elektronickou jízdenku. Kromě dosud nabízených Včasných jízdenek a jízdenek SparNight do 24 německých měst si cestující mohou ve sShopu Českých drah zakoupit nově také běžné mezinárodní jízdenky do dalších zhruba dvou tisíc stanic v Německu. S elektronickou jízdenkou ČD je nově možné dojet například do Stuttgartu, Hannoveru, Dortmundu nebo Kolína nad Rýnem. Půjde o běžné mezinárodní jízdenky bez integrované rezervace, u kterých mohou zákazníci využít běžné typy slev jako například Rail plus, slevu pro děti do 15 let, slevy se zákaznickými aplikacemi ČD IN 25%, IN 50% nebo IN 100%. Platnost jízdenek je dva dny a doba předprodeje začíná dva měsíce předem a končí 15 minut před odjezdem. Na jednu jízdenku může cestovat až pět osob. **CHEBSKÝ DENÍK 9. 4. 2014**

ZAUJALO NÁS

Kromě nádražních budov by se v nejbližší době měly na SŽDC převádět i pozemky pod kolejemi, které na rozdíl od samotných kolejí stále patří Českým drahám. Pracovní datum pro prodej staničních budov je stanoveno na začátek října a převod pozemků pod kolejemi na zářij příštího roku.

ČTK 9. 4. 2014

KRÁTCE

ČD railjet se představil na vídeňském nádraží



Ve středu 9. dubna se v dopoledních hodinách na právě dokončovaném vídeňském hlavním nádraží objevil vzácný host: jednotka Siemens Viaggio Comfort v barvách Českých drah. Vlak ČD railjet se zde představil ve své finální podobě včetně „počeštěného“ Tauruse (1216.2). Jednotka, která se již zanedlouho objeví na našich kolejích, prochází závěrečným testováním na trati Vídeň – Linec. Z důvodů minimálního zásahu do běžného provozu se tak děje v nočních hodinách. Na českých kolejích se s jednotkou budeme moci setkat od 6. května v rámci zkušebního provozu na vybraných rychlících mezi Prahou a Brnem.

Akce na oslavu půl století Pantografů

V sobotu 26. dubna cestující v Praze a Středočeském kraji budou moci narazit na akce spojené s připomínkou výročí půl století provozu elektrických jednotek řady 451. KCOD Praha a organizace ROPID zvou všechny zájemce o tato vozidla do salonků na hlavním a Masarykově nádraží v Praze, kde bude k vidění řada zajímavostí jako třeba modely různých barevných variant vozidla. Jedna jednotka bude vystavena ve stanici Milovice. Část jednotek řady 451 bude nasazena jako posilové spoje.

Preventivní vlak 2014 zavítá na Zlínsko

Úspěšný projekt Preventivní vlak pokračuje i v letošním roce. Jízda vlaku začíná v úterý 22. dubna ve Valašském Meziříčí, kde bude k dispozici dva dny, a od čtvrtka 24. dubna zastaví na dvoudenní návštěvu ve Vsetíně. Návštěvníci vlaku z řad starších žáků základních škol a středoškolařů uvidí, jak končí zbytečná rizika spojená s nerozváženým hazardem, frajerstvím nebo nepozorností. Od roku 2007 Preventivním vlakem prošlo přes 9 tisíc žáků a studentů. Vlak vypravují České dráhy a SŽDC, partnery jsou ČD Cargo, BESIP, Dražní inspekce a Policie ČR. Záštitu poskytl hejtman Zlínského kraje.

Prezentovali jsme se na veletrhu Kompas

Více než sto vystavovatelů se prezentovalo na veletrhu turistických příležitostí v Jihočeském kraji Kompas 2014. Ve dnech 4.–5. dubna se v českobudějovickém Metropoli pochlubilo s nabídkou také zdejší KCOD. Návštěvníci se dozvěděli informace o nabídkách ČD, nových vozidlech, tarifech, půjčovnách kol a jízdence Vltava–Dunaj Ticket. ČD navíc obdržely Cenu kapra Jakuba za pohádkový vlak z Dačic do Slavonic v roce 2013 od Jihočeské pohádkové akademie. **(mm, mn, rp)**

KAMJET

Pálavský okruh z Brna do Lednice a zpět

Ve zvláštním vlaku Pálavský okruh se můžete během cesty nadýchat nefašované železniční historie a naplno si užít jízdu nejkrásnějšími částmi jižní Moravy. Pálavský okruh vyrazí na trasu Brno hl. n. – Hrušovany n. J. – Mikulov na M. – Lednice a zpět přes Břeclav a Podivín do Brna hl. n. v sobotu 26. dubna. Z Brna odjíždí v 8.30 h, zpět se vrátí v 18.10 h. V čele vlaku bude i letos osvědčená parní lokomotiva Slechtična vyrobená v roce 1947 v Plzni. Za lokomotivu pojede služební vůz určený k bezplatné přepravě jízdních kol a za ním Rybáky včetně bufetového vozu s občerstvením a upomínkovými předměty. Zde také objevíte nabídku jihomoravských vín firem Vinofol a Vinařství Volařik za akční ceny. Na konci vlaku pojede historická dieselelektrická lokomotiva Bardotka. Odpolední návrat bude ze dvou směrů. Vlak z Lednice v čele s Bardotkou se spojívá v Břeclavi s druhou částí z Mikulova v čele se Slechtičnou a společně pak dovezou vlak zpět do Brna.

V Lednici můžete přímo na nádraží ochutnat grilované speciality nebo si zajít prohlédnout lázeňský dům Perla, který organizuje den otevřených dveří. K zámku, minaretu či Janohradu se svezte historickým „busíkem“ PRAGA RND, který bude odjíždět z lednického nádraží každou hodinu. V Hrušovanech si nenechte ujít parní show v rámci opakovaného vjezdu Slechtičny. Při předložení jízdenky z vlaku navíc získáte slevu na vstup do zámků v Mikulově, Valticích a Lednici nebo do expozic Vinařského muzea ve Valticích či do velopavilonu nebo Lichtenštejnského domu v Břeclavi.

Festival otevřených sklepů se slevou od ČD

Již 6. ročník Festivalu otevřených sklepů zahájí jarní festival v Mikulovské vinařské podoblasti. Kromě vinařů z většiny vinařské obce Pavlov otevře své sklepy o víkendech 26. a 27. dubna také vinaři v Horních nádržích Věstonicích, Strachotíně a Popicích. Jako vždy nabídne festival degustování vín přímo ve sklepech a osobní setkání s vinaři. V ceně vstupenky získáte jednorázovou degustaci všech vzorků ve festivalových sklepech, tištěného průvodce s profily vinařství, degustační skleničku, stylovou tašku, možnost využití festivalové autobusové dopravy a vstup na vybrané akce doprovodného programu zdarma.

Jarní festival začíná v sobotu 26. dubna, sklepy budou otevřené od 10 do 21 hodin s následným večerním programem. V neděli pak akce pokračuje od 10 do 15 hodin. Po oba dny máte samozřejmě možnost nákupu vín. Centrální registrační místo v Pavlově bude otevřeno v sobotu mezi 8. a 15. hodinou a v neděli mezi 10. a 12. Kyvadlová doprava zdarma je zajištěna po celou dobu festivalu. Návštěvníci mohou získat po předložení jízdenky ČD slevu 20 procent z ceny vstupenky zakoupené na místě. Jízdenka musí mít cílovou stanicí Popice a platnost 25., 26. nebo 27. dubna 2014. Další informace získáte na www.otevrenesklepy.cz.

Na Bezdruzicku oslaví jaro s plnou parádou

Na neděli 20. dubna jsou naplánovány Oslavy jara na Konstantinolaženském. Na nádraží Bezdruzice proběhne otevření železničního muzea, které je věnované zdejší lokalce Pňovany – Bezdruzice (otevřeno 10–18 h). Odpoledne se můžete zúčastnit soutěže o nejkrásnější upečený špekáček. Na programu je i výstava železniční techniky (motoráček Hurvínek M 131.1487, malá nákladní lokomotiva Prasátko) a prezentace četnické stanice. Ten, kdo navštíví Dvůr Krasíkov, si zase může užít vystoupení folklorního souboru Jiskra, vypuštění kůzlátek do venkovních výběhů, tradiční plnění pomlázek a zdobení vajících a perničků. Otevřena bude Amálieina mydlárna a minizoo. V rámci oslav jara se uskuteční také Pochoď za mašinou do Bezdruzic. Start je v 9.35 na zastávce Strahov, délka trasy měří asi 15 kilometrů (není nutné se předem registrovat). Po dobu oslav bude na lokalce jezdit RegioShark. **(mt, hop)**

Orlickoústecká zastávka slouží jako přestupní uzel

Orlickoústecké nádraží nyní žije hlukem stavebních strojů. Po kompletním snesení trakčního vedení kolejí pražského nástupiště se zde obří jeřáb Gottwald prezdívaný Mazlík pustil do vytrhávání starých, před pár dny ještě plně pojižděných kolejových polí. Naproti tomu zastávka asi o kilometr dále se na několik měsíců změnila v ústřední přestupní uzel.



FOTO: AUTOR

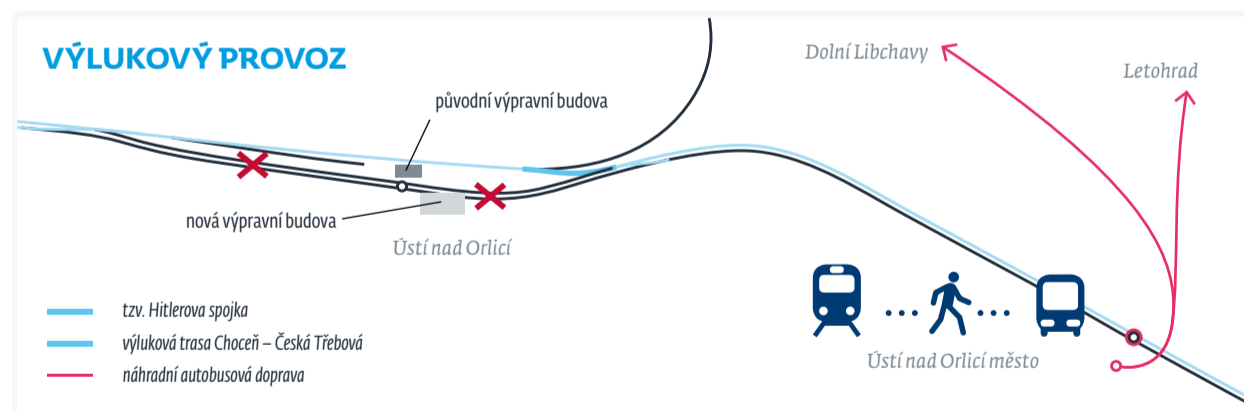
Jak jsme vás již informovali, v Ústí nad Orlicí právě probíhá výluha kvůli výstavbě koridoru. V souladu s výlukovým jízdním řádem rychlíky Praha – Česká Třebová orlickoústecké nádraží pouze přejede. Stanice slouží dál coby výhybna na fakticky jednokolejné trati s odbočkou směr Letohrad. Rychlíky místo toho pro cestující stávají v zastávce Ústí nad Orlicí město. Lidé přestupující ve směru Letohrad a Lichkov zde přejdou podchodem k českořebovskému nástupišti a dál pokračují autobusy náhradní autobusové dopravy buď do Letohradu, nácestných zastávek, případně do speciálního přestupního bodu Dolní Libchavy. V této zastávce je možnost přestupu do nebo ze spěšných vlaků Pardubice – Lichkov (–Wrocław), které rovněž Ústím pouze projíždějí a na něž by se cestující od České Třebové neměli jak včas dostat.

Ve špičkách pomáhají pokladním revizoři

„Většina autobusů je zastávkových, některé další kvůli návaznosti na přípoje nezajíždějí do Dolních Libchav, ty jsou označeny písmenem A. V Libchavách přestupí frekvence řídí už vlaková četa,“ vysvětluje Pavla Šafařová, koordinátorka KČOD Pardubice, která momentálně ve směně „na městě“ střídá svou kolegyni. Náhradní autobusová doprava (její provozování vysoutěžila firma Radka Bartoše z Hnátovic) je rozdělena do pěti typů linek. Základní spoje označené Z jedou mezi Ústím nad Orlicí město a Letohradem a obsluhují všechny nácestné zastávky, tedy zastávky náhradní. Spoje A nezajíždějí do Dolních Libchav, naopak spoje D jedou jen mezi Ústím nad Orlicí městem a Dolními Libchavami – slouží jako přípoje ke spěšným vlakům, respektive od nich. Dále cestujícím slou-

ží přímý autobus kategorie R, který jede v úseku Letohrad – Ústí nad Orlicí město se zastavením pouze v Dolní Dobroučce, a konečně tři páry spojů označených CH jedou pouze v pracovní dny mezi Letohradem a Chocní.

Kromě koordinátora se na informování cestujících podílejí také dvě pokladní a ve špičkách, v pondělí, pátek nebo v neděli, pomáhají s koordinací zpravidla někteří z vlakových revizorů, což uvítají zvláště noví zaměstnanci. Na vnitrostátní pokladnu v suterénu historické budovy zastávky, kde se střídají dvě pokladní v denních směnách, už byli Ústečané zvyklí. Novinkou je mezinárodní pokladna, která byla do upravených prostor prvního patra přemístěna právě z nádraží Ústí nad Orlicí. „Odtud už se budeme v září stěhovat přímo do nové stavěné budovy na nádraží,“ říká mezinárodní pokladní Jana Divišková a potvrzuje slova



Posíláme snímky a výtvarná díla do zahraničí

V letošním roce organizuje FISAIC mezinárodní soutěžní výstavu v oborech výtvarné umění a fotografie. První akce se koná v severopolském Stargardu nedaleko Štětína a druhá v jihošvýcarském Brigu, takže na úpatí dávné obchodní cesty přes Simplonský průsmyk. Tyto prestižní akce evropských železničářů obesílá také náš Zemský svaz FISAIC ČD.

Vybrali jsme dvacítku nejlepších exponátů

Je logické, že každý zemský svaz do své kolekce vybírá nejhodnotnější díla svých členů, neboť vlastně reprezentují i příslušnou železniční správu. Jen je nutné připomenout rozdíl mezi počty železničářů například ve Francii a u nás. Jak však při vernisáži výstav v budově ministerstva dopravy 17. března uvedla ředitelka

Odboru personálního a prezidentka Zemského svazu FISAIC ČD Věra Marková, každé dílo je tvořeno srdcem a nejen pro rodinný okruh, ale i pro zobrazení všemu z našeho zemského svazu, zaujaly zejména práce Stanislava Čajky, Pavla Hladíka, Ludmily Kubáskové, Jaroslava Mokrého, Karla Paška a Jarmily Šmerhové. Ocenila umělecké ztvárnění námětu, dovednost ve zvolené technice i expresivitu autorského projevu. Úloha poroty nebyla jednoduchá, neboť do zahraničí, podle soutěžních a výstavních pravidel, smí být zasláno jen 20 exponátů.

Porota dbala na tematickou pestrost i zastoupení kategorie

V oboru fotografie, tj. snímků jak „na papíře“, tak i promítaných (digitálních) včetně audiovizu, autoři představili kolem 300 prací na téma železnice a železničářů (případně i volně téma). Přepřevané soutěžení i výstavní podmínky rovněž omezily počet děl jak autorům, tak i zemským svazům.

Odborná porota proto musela sledovat počet děl zařazených autorem podle tématu i kategorií (fotografie na papíře černobílá nebo barevná, promítané snímky) a vybraných do zahraniční reprezentace. Přesto porota doporučila, aby do kolekce českého zemského svazu byla zařazena tematická pestrost daná zejména pracemi Ivana Gavendy, Jana Týce, Milana Przybyly, Františka Pecho

PO HITLEROVĚ SPOJCE

Po dobu této fáze přestavby koridorové stanice Ústí nad Orlicí všechny vlaky Praha – Česká Třebová a opačně projíždějí již obnovenou částí kolejí okolo tzv. letohradského nástupiště. Zajímavostí je, že všechny přitom projedou i nedlouhou válečnou kolejovou spojku. Nenápadná kolej číslo 90 křížící příjezdovou ulici k nádraží pod velmi ostrým úhlem spojuje dlouhou tratovou kolej ze směru Dlouhá Třebová s tratovou kolejí od Lanšperka. Vznikla už v průběhu druhé světové války v rámci celkové modernizace ramene Ústí nad Orlicí (Wildenschwert) – Kyšperk – protektorátní hranice – Lichkov (Lichtenau) – Wrocław (Breslau).

Německé říšské dráhy po ní totiž potřebovaly provážet silnou průvozní nákladní i rychlíkovou dopravu. Vlaky, včetně rychlíků z Vídně do Berlína, Královce (dnes Kaliningradu) nebo jeden čas i do Narviku (!), tak mohly nově odjíždět od letohradského nástupiště či k němu přijíždět, což odlehčilo pražské koleje. Tyto dálkové exprese jezdily přes protektorátní území s uzamyčnými vozy a v Ústí na Orlicí si předávaly lokomotivy – německé (dříve rakouské) stroje řady 16 výtopny Vídeň západ a německé (původem mnohdy rovněž české, resp. rakouské) stroje z Wrocławu. Za války se dokonce uvažovalo o výstavbě spojky, která by umožnila bezúvratové spojení z českořebovské tratě na kyšperskou. Tato „Hitlerova spojka“ v minulých desetiletích prošla obnovou svršku a občas ji využívaly i vlaky vyšší kvality.

obou kolegyň, že zatím nenarazila na žádný zálučný dotaz nebo problém.

Podchodem a do autobusu!

„Jedním z hlavních úkolů je vysvětlit cestujícím, že při přestupu na Letohrad musejí sejít podchodem k českořebovskému nástupišti, kde už čeká autobus, nebo naopak. Nejjednodušším dotazem je asi, jestli budou mít přípoj v Letohradě. Tak na to odpovídáme, že samozřejmě ho mít budou,“ směje se Pavla Šafařová a dodává, že fungují vlastně jako takoví malí výpravčí, protože pomocí vyslaček předávají údaje o příjezdech nebo příchodu autobusů do dopravní kanceláře v Ústí nad Orlicí a odtud na základě této informace se vyhlašuje rozhlasem nástup do autobusů na českořebovském nástupišti. A pak také odhlásky autobusů. „Pouze u prvního a posledního autobusu ohlašuje příjezd a odjezd autobusu sám vlakový doprovod,“ upřesňuje koordinátorka Šafařová.

Po ukončení modernizace stanice se cestující i drážní zaměstnanci budou moci těšit na celkové zlepšení stavu nádraží Ústí nad Orlicí. Dojde i ke zrychlení dopravy a dosažení nejvyššího stupně jejího zabezpečení. **MARTIN NAVRÁTIL**

Další fotografie najdete ve webových verzích železničáře.



IVO LANIČEK

Cargo

KRÁTCE

Převážíme uhlí do Plzně v Innofreightech

Na začátku února dojel na vlečku akciové společnosti Plzeňská teplárenská první ucelený vlak ČD Cargo s přepravními jednotkami Innofreight loženými hnědým uhlím ze Sokolovské pánve. Do plzeňské teplárny je již v Innofreightech navážena dřevní štěpka. Nové přepravy uhlí jsou tak logickým řešením směřujícím k vyšší efektivitě využití vozíků na vykládku kontejnerů. Přepravy byly doposud realizovány výhradně formou ucelených vlaků složených z výsypných vozů řady Falls. Kontejnery Innofreight představovaly jednu z možných variant zajištění přepravy, přičemž pro jejich nasazení hovořil také vyšší ložný objem ve srovnání s konvenčními železničními vozy. Jeden kontejner s 27,5 tunami uhlí je vyložen za asi pět minut, přičemž vozík musí vždy překonat vzdálenost asi 200 metrů. V blízké budoucnosti se však uvažuje o výstavbě stacionární vykládky, která by celý systém ještě více zjednodušila a zlevnila. (Čdc)

Přehled personálních pracovišť od března

Personální činnosti jsou ve společnosti ČD Cargo zajišťovány oddělením personálním na Odboru lidských zdrojů (O10/1) generálního ředitelství. V rámci obvodu jednotlivých středisek oprav kolejových vozidel a provozních jednotek se pak nacházejí regionální pracoviště tohoto oddělení. Přinášíme vám aktuální adresy platné od 1. března 2014.

- generální ředitelství
Jankovcova 1569/2c, Praha 7,
PŠC 170 00, Holešovice, (9. patro)
- Brno, Kulkova 1, PŠC 614 00
- Česká Třebová
náměstí Jana Pernera 1787, PŠC 560 02
- České Budějovice
Novohradská 393, PŠC 370 01
- Olomouc
Jeremenkova 103/23, PŠC 779 00
- Ostrava, Nádražní 88/192, PŠC 702 00
- Plzeň, Nádražní 102/9, PŠC 326 00
- Praha-Libeň
Českomoravská 316/24, PŠC 190 00
- Ústí nad Labem, Pětidomí 7, PŠC 400 01

Na všech personálních pracovištích je stanoveno rozpětí provozní doby od 6 do 15 h. Konkrétní provozní doba je vyvěšena u vchodu na pracoviště.

VĚRA DRNCOVÁ

Investice do vozidel v letošním roce

V letošním Podnikatelském plánu svým rozsahem stojí za povšimnutí modernizace hnacího vozidla řady 210, které je v SOKV České Budějovice přestavováno na řadu 218 a dostává se do finální fáze. Jedná se o projekt, který navazuje na již úspěšně vykonanou přestavbu jedné lokomotivy. Stroj 218 102-2 se odlišuje od své starší sestry především výkonnějším spalovacím motorem (Caterpillar C18). Další investiční akcí je rozšiřování počtu osazených elektrických lokomotiv měřičím zařízením pro sledování spotřeby trakční elektrické energie. Počítá se i s dosazováním klimatizace na stanoviště u hnacích vozidel řad 130, 363 či 240, pokračováním montáže čelních bezpečnostních skel, odhlučněním stanoviště u řady 122/123 a modernizací osvětlení stanoviště diesellových lokomotiv řady 742. Vybavení lokomotiv řad 731 a 742 přídavným topením na stanovišti přispěje ke snížení spotřeby paliva a okamžiku, kdy nebude nutné ponechávat zachotované vozidlo a přitom bude zachována teplotní pohoda v kabině. Investiční prostředky jsou také plánovány na modernizaci vysokostěnných vozů řady Eas.

ZDENĚK ŠTĚPÁNEK



Ústecké Dvojky jsou symbolem výdrže a spolehlivosti

Nejsou zrovna nejoblíbenější, nepatří ani k nejkrásnějším a železniční fotografové na ně nepořádají hony. Možná jim chybí elegance rychlíkových krasavic nebo výkon mašin z poslední doby. Mají ale něco, co jiným strojům chybí. Výdrž. Některé stroje řady 122 překročily během své sedmačtyřicetileté existence magickou milionovou hranici ujetých kilometrů již pětkrát. A stále jsou nepostradatelné.

V roce 1967 opustilo brány plzeňské Škodovky 55 lokomotiv, které se bez výjimky usídlily na severu Čech. Tehdejší Lokomotivní depo Ústí nad Labem touto posílou získalo ucelenou řadu, která doplnila oblíbené „Jedničky“ (ex. E 469.1, později 121). Nová řada, nesoucí označení E 469.2, se v Ústí velice rychle zabydlela. V duchu tehdejší koncepce provozu se nové lokomotivy začaly objevovat v čele všech druhů vlaků. Vozily osobní vlaky z Ústí nad Labem do Lysé nad Labem nebo Mostu, stanuly v čele sezonních mezinárodních rychlíků z NDR do Maďarska, k Černému moři a k Jadranu, vypomáhaly i s vozbou zvláštních spartakiádních vlaků, ale také vlaků vojenských přeprav. Jejich skutečným osudem se však staly náklady – těžké vlaky z hnědouhelné pánve do elektráren – „průběžky“, prázdné „vyrovnávky“ zpět, později i nákladní expresy. Není proto překvapením, že pro ČD Cargo tyto lokomotivy znamenaly v roce 2007 zlaté dědictví. A jsou jím dodnes. I když – podle provozně ekonomických výpočtů – měly být již 20 let „v důchodu“.

Přezdívá se jim Ústecký Taurus
Přestože po technické stránce šlo o pokračovatelky řady E 469.1 a některé jejich konstrukční celky byly zdokonaleny (na-

Vozidla v evidenci SOKV Ústí nad Labem

122.001, 002, 004, 005, 006, 007, 008, 009, 010, 011, 012, 013, 014, 015, 016, 018, 019, 021, 022, 023, 024, 025, 026, 027, 028, 029, 031, 032, 034, 035, 036, 037, 039, 043, 044, 045, 046, 047, 049, 051, 053, 055
123.001–123.029 (celá série)

příklad již tak často nedocházelo k přeskokům na kontroléry), v očích strojevodců zůstávaly nové lokomotivy ve stínu „Jedniček“. Zejména kvůli přílišnému hluku z ventilátorů, jejichž strojí zároveň pohání nabíjecí dynamo baterií, a proto jsou takřka neustále v chodu. Oproti svým předchůdkyním také mají vrtivější chodové vlastnosti. Jejich kontroverzní přijetí mezi lokomotivními četami se odrazilo také v přezdívkách, které lokomotivy v průběhu svého života dostaly. „V Ústí jsme jim říkali jednoduše Dvojky, když ale v posledních letech lokomotivy začaly zajíždět až na severní Moravu a do Slezska, místní jim vymysleli úsměvnou přezdívku Ústecký Taurus,“ vzpomíná Milan Hodi-

nec, vedoucí skupiny JOS z ústecké Provozní jednotky ČD Cargo, kterého provázejí tyto stroje od roku 1976.

Stejněsměrné světoběžnice zajíždějí od Kadaně po Třinec

Zatímco v prvních desetiletích se doménu strojů stala vozba všech druhů nákladních vlaků po obou březích Labe, přičemž prim hrála doprava uhlí do elektráren Mělník a Chvaletice, Opatovice nad Labem, v současnosti brázdí doslova celou republiku. „Zajíždějí prakticky na všechny tratě, kde je stejnosměrná napájecí soustava. Není výjimkou je potkat v Třinci, stejně jako v Kadaně. Jsou opravdu velmi vytížené, o čemž svědčí i fakt, že čtyřtisícový kilometrický průběh mezi provozními ošetřeními je nezdárka pokořen a do depa se vrací těsně před povoleným desetiprocentním překročením tohoto limitu. Ostatně naši rekordmankou s pěti miliony a šestnácti tisíci ujetých kilometrů je stroj 122.004,“ říká Milan Hodi-

nek. V ústeckém Středisku oprav kolejových vozidel ČD Cargo je tak prakticky neustále některá z Dvojek v péči místních správkářů. A nejen Dvojek, ve druhé polovině devadesátých let se do Ústí přestěhovali další nákladní dříči – sesterská řada 123.

Posila přišla z Prahy

Protože v ČSSR byl prakticky neustále nedostatek elektrických lokomotiv, v roce 1971 vyrobila Škoda Plzeň třicetikusovou sérii lokomotiv označených E 469.3 (po přeznačení v roce 1988 řada 123). Protože však třicátý stroj byl použit jako technologický demonstrátor podvozků Škoda II. generace (dodnes je tato lokomotiva v provozu jako „výzkumáčka“ 124.601 VUZ), do běžného provozu zasáhlo 29 mašin. Od Dvojek se lišily využitím modernějších konstrukčních celků (např. jiné kompresory) a drobnými zlepšeními.

„Celá série byla provozována v Lokomotivním depu Praha-střed, respektive DKV Praha, kde sloužily zejména na přetazích a manipulačních vracích. V roce 1996 však byly všechny předispovány do DKV Ústí nad Labem a po vzniku společnosti ČD Cargo jsou i nadále ve stavu SOKV Ústí nad Labem a doplnily tak původní řadu 122, jejichž počty vlivem zubu času a zejména mimořádných událostí prodlily,“ popisuje Milan Hodi-

Do penze ještě nemohou

Dvojek tak ČD Cargo vlastní 42, řada 123 je zastoupena v plném počtu 29 kusů. A protože se i v budoucích letech počítá s jejich provozem, prošla starší řada několika inovačními procesy. „Ty se týkaly zejména odhlučnění stanoviště instalací hluk pohlcujících stěn mezi stanovištěm a strojevodnou, ale i pod podlahu stanoviště strojevodců. Na lokomotivu 122.031 byla zkušebně instalována klimatická jednotka a byl zkoušen také statický dobřej, aby došlo k další eliminaci hluku. Všechny lokomotivy dnes již disponují radiostanicemi GSM-R, dochází k výměně obvyklých čelních skel za bezpečnostní, mašiny mají moderní, pohodlná sedadla,“ vypočítává seznam modernizačních prvků Milan Hodi-

nek. Ani s bezmála pěti křížky na hřbetě neztrácí Ústecké Dvojky společně s mladšími sestrami elán. Na Dvojkách vyrostla celá generace strojevodců, z nichž je již řada na zaslouženém odpočinku. „Uhel- né Popelky“ však stále zůstávají nepostradatelné a z původně ne zrovna oblíbených strojů se stal symbol spolehlivosti a výdrže.

VÁCLAV RUBEŠ

Tenisový turnaj pro obchodní partnery

Sportovní akce tvoří v posledních letech neoddelitelnou součást marketingového kalendáře společnosti ČD Cargo. Mezi ně už tradičně patří i halový tenisový turnaj čtyřher, který je pořádán pod hlavičkou naší společnosti již od roku 2005.

I letošní devátý ročník byl koncipován jako sportovně-společenská akce určená pro zákazníky a obchodní partnery. Pozvali jsme nejen aktivní účastníky z těchto firem, ale i další hosty do rolí povzbuzovatelů a diváků. Na kurty jako tenisoví hráči v barvách národního železničního dopravce nastoupili naši obchodní manažeři a zástupci provozních či ekonomických útvarů. Turnaj se těší právem velké oblibě. Má velmi dobrou sportovní úroveň a organizaci. K jeho pověstí přispívá i mezinárodní účast – akce se pravidelně účastní hráči ze Slovenska. Jako vždy nechyběl ani doprovodný program pro nehrající hosty, případně partnerky hráčů. Za samozřej-



Turnajem provázel sportovní komentátor Petr Vichnar. FOTO AUTOR (2X)

most se považuje i kompletní sportovní, relaxační a gastronomický servis během celého turnaje.

V nádherném sportovním komplexu v Praze-Benicích, známém jako Park Ho-



Vítěznou trofej si odvezli Imrich Sloboda s Vladimírem Luptákem.

liday, se letos 20. března sešlo přesně patnáct deblových párů, které ve třech základních skupinách sváděly tuhé boje o postupové příčky ze skupin do vyřazovacích zápasů. Výkony byly vyrovnané,

a tak o postupujících rozhodoval každý vyhraný gam. Sítem hracího povouka se nakonec do finále proborovaly oba zahraniční páry hájící barvy ZSSK Cargo Slovakia. Po vyrovnaném průběhu finále la oboustranně vynikajícím výkonu byl nakonec šťastnější pár Vladimír Lupták a Imrich Sloboda, který si tak po zasluzce odvezl do Bratislavy trofej pro vítěze.

Celý den komentoval dění na tenisových kurtech zkušený sportovní televizní moderátor Petr Vichnar – nutno podotknout, že s lehkostí a noblesou jemu vlastní. Na závěr poděkoval všem účastníkům turnaje za společnost ČD Cargo předseda představenstva Oldřich Mazánek, který ocenil obětavé výkony všech hráčů. S předstihem rovněž všechny pozval na jubilejní desátý ročník v příštím roce. Tak tedy sportu zdar!

ZDENĚK ŠILER

Dostupné pouze v tištěné podobě

6 TÉMA

08/2014

zeleznicar.cd.cz

7

Velká velikonoční soutěž Železničáře aneb prověrka znalostí o zajímavostech z drážního světa

Jste železniční badatelé? Nebo vás železná dráha zajímá jako hobby? At tak či onak, připravili jsme pro vás velkou jarní železniční soutěž, jejímž cílem je nejen pobavení, ale i poznání. Drážních zajímavostí je v naší železniční historii i současnosti bezpočet. Vybrali jsme pro vás otázky a rozdělili je do tří kategorií. Ceny jsou lákavé.

Co můžete vyhrát
Jednu výherní otázku k tématu z podobné modelové soutěže se náhodně vylosují a jejich řešení se objevuje v železničářské soutěži. Otázky jsou sestaveny tak, aby byly zajímavé i pro ty, kteří se nevěnují modelářství. Každá otázka má tři možnosti správné odpovědi. Každá otázka má tři možnosti správné odpovědi. Každá otázka má tři možnosti správné odpovědi.

Jak máte odpovídat
Správné odpovědi můžete poslat na e-mailovou adresu zeleznicar.cd.cz. V komentáři pod každou otázkou můžete uvést jakékoliv poznámky. Každá otázka má tři možnosti správné odpovědi. Každá otázka má tři možnosti správné odpovědi.

VOZIDLA

Vynálezce, který se v roce 1825 pokusil poprvé vyvézt železnou loď, byl...
1. otázka: Jaká byla první železná loď, která byla vyvinuta v roce 1825?
2. otázka: Který vynálezce navrhl první železnou loď?
3. otázka: V jaké zemi byla první železná loď vyvinuta?



1. otázka: Jaká byla první železná loď, která byla vyvinuta v roce 1825?

1. a) parní lokomotiva b) parní lokomotiva c) parní lokomotiva

2. otázka: Který vynálezce navrhl první železnou loď?

3. otázka: V jaké zemi byla první železná loď vyvinuta?

1. a) Anglie b) Francie c) Německo

2. a) James Watt b) James Watt c) James Watt

3. a) Anglie b) Francie c) Německo

1. otázka: Jaká byla první železná loď, která byla vyvinuta v roce 1825?

2. otázka: Který vynálezce navrhl první železnou loď?

3. otázka: V jaké zemi byla první železná loď vyvinuta?

1. a) Anglie b) Francie c) Německo

2. a) James Watt b) James Watt c) James Watt

3. a) Anglie b) Francie c) Německo

1. otázka: Jaká byla první železná loď, která byla vyvinuta v roce 1825?

2. otázka: Který vynálezce navrhl první železnou loď?

3. otázka: V jaké zemi byla první železná loď vyvinuta?

1. a) Anglie b) Francie c) Německo

2. a) James Watt b) James Watt c) James Watt

3. a) Anglie b) Francie c) Německo

1. cena

Model lokomotivy 418 001
1. otázka: Jaká byla první železná loď, která byla vyvinuta v roce 1825?

2. otázka: Který vynálezce navrhl první železnou loď?

3. otázka: V jaké zemi byla první železná loď vyvinuta?

1. a) Anglie b) Francie c) Německo

2. a) James Watt b) James Watt c) James Watt

3. a) Anglie b) Francie c) Německo

1. otázka: Jaká byla první železná loď, která byla vyvinuta v roce 1825?

2. otázka: Který vynálezce navrhl první železnou loď?

3. otázka: V jaké zemi byla první železná loď vyvinuta?

1. a) Anglie b) Francie c) Německo

2. a) James Watt b) James Watt c) James Watt

3. a) Anglie b) Francie c) Německo

1. otázka: Jaká byla první železná loď, která byla vyvinuta v roce 1825?

2. otázka: Který vynálezce navrhl první železnou loď?

3. otázka: V jaké zemi byla první železná loď vyvinuta?

1. a) Anglie b) Francie c) Německo

2. a) James Watt b) James Watt c) James Watt

3. a) Anglie b) Francie c) Německo

1. otázka: Jaká byla první železná loď, která byla vyvinuta v roce 1825?

2. otázka: Který vynálezce navrhl první železnou loď?

3. otázka: V jaké zemi byla první železná loď vyvinuta?

1. a) Anglie b) Francie c) Německo

2. a) James Watt b) James Watt c) James Watt

3. a) Anglie b) Francie c) Německo

1. otázka: Jaká byla první železná loď, která byla vyvinuta v roce 1825?

2. otázka: Který vynálezce navrhl první železnou loď?

3. otázka: V jaké zemi byla první železná loď vyvinuta?

1. a) Anglie b) Francie c) Německo

2. a) James Watt b) James Watt c) James Watt

3. a) Anglie b) Francie c) Německo



3. cena (10x)

10x 100 Kč



2. cena (10x)

10x 50 Kč



1. cena (10x)

10x 200 Kč

INFRASTRUKTURA

1. otázka: Jaká byla první železná loď, která byla vyvinuta v roce 1825?

2. otázka: Který vynálezce navrhl první železnou loď?

3. otázka: V jaké zemi byla první železná loď vyvinuta?

1. a) Anglie b) Francie c) Německo

2. a) James Watt b) James Watt c) James Watt

3. a) Anglie b) Francie c) Německo

1. otázka: Jaká byla první železná loď, která byla vyvinuta v roce 1825?

2. otázka: Který vynálezce navrhl první železnou loď?

3. otázka: V jaké zemi byla první železná loď vyvinuta?

1. a) Anglie b) Francie c) Německo

2. a) James Watt b) James Watt c) James Watt

3. a) Anglie b) Francie c) Německo

1. otázka: Jaká byla první železná loď, která byla vyvinuta v roce 1825?

2. otázka: Který vynálezce navrhl první železnou loď?

3. otázka: V jaké zemi byla první železná loď vyvinuta?

1. a) Anglie b) Francie c) Německo

2. a) James Watt b) James Watt c) James Watt

3. a) Anglie b) Francie c) Německo

1. otázka: Jaká byla první železná loď, která byla vyvinuta v roce 1825?

2. otázka: Který vynálezce navrhl první železnou loď?

3. otázka: V jaké zemi byla první železná loď vyvinuta?

1. a) Anglie b) Francie c) Německo

2. a) James Watt b) James Watt c) James Watt

3. a) Anglie b) Francie c) Německo

1. otázka: Jaká byla první železná loď, která byla vyvinuta v roce 1825?

2. otázka: Který vynálezce navrhl první železnou loď?

3. otázka: V jaké zemi byla první železná loď vyvinuta?

1. a) Anglie b) Francie c) Německo

2. a) James Watt b) James Watt c) James Watt

3. a) Anglie b) Francie c) Německo



3. cena (10x)

10x 100 Kč



2. cena (10x)

10x 50 Kč



1. cena (10x)

10x 200 Kč



3. cena (10x)

10x 100 Kč



2. cena (10x)

10x 50 Kč



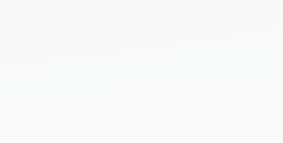
1. cena (10x)

10x 200 Kč



3. cena (10x)

10x 100 Kč



2. cena (10x)

10x 50 Kč



1. cena (10x)

10x 200 Kč

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

Olomoucký železniční uzel získává pravou koridorovou podobu



Rekonstrukce stanice Olomouc hlavní nádraží

Investor stavby	Správa železniční dopravní cesty
Generální projektant	MORAVIA CONSULT Olomouc, a.s.
Termín zahájení	září 2013
Termín dokončení	srpen 2016
Délka stavby	4,44 km
Délka rekonstruovaných kolejí	13 km
Počet nových výhybek	83
Počet rekonstruovaných nástupišť	5
Počet nových nástupišť	1
Počet rekonstruovaných mostů	8
Protihlukové stěny	442 m

V hanácké metropoli začala loni v říjnu velká proměna vnější části hlavního nádraží. Nezbytná modernizace dočasně komplikuje život cestujícím na jednom z největších nádraží v České republice, navíc na třetím koridoru. Cestující, kteří jezdí vlakem z Olomouce na Šternberk, nemohou od poloviny dubna využívat čtvrté nástupiště. Naopak se v těchto dnech zprovozní nový pátý peron, který stavbaři nedávno dokončili.

Odbavovací hala na olomouckém hlavním nádraží nedávno prošla zásadní modernizací. Do provozu bylo uvedeno nové ČD Centrum a čekárna pro cestující první třídy ČD Lounge. I to jsou první výsledky rozsáhlé přestavby olomoucké stanice, která v těchto měsících zásadním způsobem zasahuje do provozu, kdy na stavební akci Českých drah navázaly aktivity SŽDC.

„Přibližně před dvěma lety jsme otevřeli nově vybudované prostory, které podstatně zkultivovaly olomoucké hlavní nádraží, a cestující veřejnosti jsme nabídli moderní a příjemné prostory. Jediným handicapem je nedostatek místa v prostorách nově vybudovaného ČD Centra, ale bohužel z důvodu stavební konstrukce celé budovy nebylo možno tyto prostory více rozšířit. V současné době žijeme dlouho očekávanou rekonstrukcí vnějších prostor olomouckého hlavního nádraží, která se beze zbytku dotýká veškeré cestující veřejnosti,“ říká ředitelka olomouckého KCOD Hana Motyková.

Z pátého nástupiště se stalo 1.A

Na olomouckém hlavním nádraží postupně vzniklo během posledního půlroku nové ostrovní nástupiště a čtyři stávající nástupiště budou modernizována



JARNÍ NOVINKA. Cestující v Olomouci již mohou používat čerstvě postavené páté nástupiště.



FOTO AUTOR (2x)

včetně nového zastřešení. Stavební práce se zaměří také na úpravu takzvaného starého podchodu, který je momentálně nevhledný a zchátralý, nicméně silně využívaný, a to určitě ve větší míře než takzvaný nový podchod, který ústí do Tábořské ulice na protilehlém konci nádraží, odkud běžně odjíždějí v době konání výluk autobusy náhradní dopravu.

Ve středu 9. dubna bylo pro cestující otevřeno nové páté nástupiště a týden před tím bylo původní „krátké“ nástupiště čís-

lo 5 přejmenováno na 1.A. Přístup na páté nástupiště je takzvaným hodolanským podchodem, přičemž byl zároveň uzavřen přístup z obou podchodů na čtvrtý peron, kde začnou stavbaři s rekonstrukcí.

Investor slibuje zkrácení jízdy a lepší přístup na perony

Stavební práce SŽDC, které byly zahájeny loni na podzim, jsou naplánovány na více než dva roky, neboť stavbaři počítají s ukončením až v srpnu 2016. Rekon-

strukce se dotýká nejen samotného nádraží, ale i celého olomouckého uzlu. Tím dojde ke zvýšení odbavovací kapacity celého nádraží a podstatnému zvýšení rychlosti, ale zároveň i bezpečnosti a spolehlivosti provozu a zkvalitnění služeb. Navíc budou ve stanici vybudovány dvě hlavní koridorové koleje, po kterých bude možné jezdit rychlostí 160 km/h, což pomůže zkrátit jízdní doby. Významným novým prvkem bude také moderní informační a orientační systém pro ces-



Naši zákazníci budou moci nově využít například pojízdné schody, které dnes na nádraží vůbec nejsou k dispozici, a navíc budou všechna nástupiště upravena do standardní výšky 550 mm nad temenem kolejnice.

tující, který je navržen v souladu s mezinárodními pravidly a umožní pohyb ve stanici i osobám s omezenou schopností pohybu a orientace.

Hlavním cílem přestavby olomouckého hlavního nádraží je především zvýšení kvality osobní dopravy, nezanedbatelný dopad bude i na nákladní dopravu, která bude moci využívat koleje s lepšími jízdními parametry. „Naši zákazníci budou moci nově využít například pojízdné schody, které dnes na nádraží vůbec nejsou k dispozici, a navíc budou všechna nástupiště upravena do standardní výšky 550 mm nad temenem kolejnice. Tím se zajistí pohodlný nástup a výstup cestujících do a z vlaků. To platí i při přestupech, neboť olomoucké hlavní nádraží je významným dopravním uzlem, odkud se rozjíždějí jak regionální, tak dálkové vlaky do všech směrů,“ vysvětluje ředitelka Hana Motyková.

Dojde i na zabezpečovací a telekomunikační zařízení

Významnou část stavby tvoří modernizace mostů a propustek, které se nacházejí v celém obvodu stanice. Navíc budou vlnkové cesty do všech traťových směrů zabezpečeny novým staničním zabezpečovacím zařízením a v samotné stanici budou vybudovány nové elektrické rozvody, napájení a osvětlení. Stavba zahrnuje i modernizaci trakčního vedení v celém dotčeném úseku. Nové má být i sdělovací zařízení včetně zřízení nových integrovaných telekomunikačních zařízení. Plán akce obsahuje i výstavbu nového automatizovaného systému bezpečnostní řídicí techniky. Podle Stavební správy východ je celý projekt navržen tak, aby byl v souladu s požadavky na interoperabilitu jednotlivých strukturálních subsystémů transevropského konvenčního železničního systému. Ještě dodejme, že celkové náklady na stavbu činí 2,5 miliardy korun a jejich část uhraď Evropská unie.

MARTIN HARÁK



Další fotografie najdete ve webové verzi Železničáře.

Ocenili jsme nejlepší odhalovatele falešných jízdenek

Ve středu 9. dubna přijal náměstek generálního ředitele pro osobní dopravu Michal Štěpán tři nejuspěšnější průvodčí, kteří odhalili a odebrali největší počet padělaných mezinárodních jízdenek v loňském roce. Náměstek Michal Štěpán ocenil příkladnou práci těchto zaměstnanců nejen slovy, ale i drobnými dárky. Na nejuspěšnějšího zaměstnance z celé sítě ČD Davida Tyrnera z RCVD Praha navíc čekal zajímavý dárek v podobě měsíční jízdenky 1. třídy InterRail Global na všechny zúčastněné evropské země. David Tyrner pracuje u ČD od roku 2010 a k jeho silným zájmům již od dětství patří právě železnice. Kromě toho ve volném čase rád cestuje a vaří. Pan náměstek dále ocenil na druhém místě Mariana Kuchaře z RCVD Brno, na třetím pak Janu Buchtovou ze stejného regionálního centra vlakových čtět.

Nejvíce se falšovaly doklady InterRail a FIP z Polska

Rok 2013 se stal pro České dráhy nejuspěšnějším v boji proti padělkům mezinárodních jízdenek. Odhaleno a zabaveno bylo 51 mezinárodních jízdenek, z toho tradičně nejvíce se falšovaly síťové jízdenky

InterRail (29 kusů) a ve vyšší míře byly zaznamenány i jízdenky FIP (18 kusů). V menší míře se naopak paděly jízdenky Eurail a CIV. U jízdenek FIP se již tradičně jednalo o kuponové jízdenky PKP s podezřením na interní kriminalitu u této společnosti. V souvislosti s jízdenkami FIP bylo podáno v Polsku jedno trestní

oznámení a v jiném případě byly v souvislosti s neoprávněnou manipulací s jízdenkami odebrány na dva roky jízdní výhody FIP. Falzifikáty jízdenek FIP se staly problémem do té míry, že na plenárním zasedání FIP ve Vídni došlo k rozhodnutí, že od 1. ledna 2015 dojde celoplošně v Evropě ke změně papíru, na který se bu-

dou jízdenky tisknout. Jedná se o nový, bezpečnější typ papíru – vzor CIT 2012 s větším množstvím ochranných prvků.

Padělá se papír i natištěná data

Z typologického hlediska k převládajícím typům zadržovaných padělků patřily padělky totální, kdy si padělatelé dle originá-



FOTO MICHAL MÁTEK

KDO SI ZASLOUŽÍ PODĚKOVÁNÍ

Velké poděkování za vysoce odbornou a náročnou činnost, jakou je rozpoznat padělek od originálu jízdenky, patří těmto zaměstnancům vlakového dopravního úřadu:

David Tyrner (RCVD Praha) – viz foto, Marian Kuchař (RCVD Brno), Jana Buchtová (RCVD Brno), Jiří Bobek (RCVD Ostrava), Milan Brožek (RCVD Brno), Jaroslav Filka (RCVD Brno), Zdeněk Hájek (RCVD Praha), Petr Kotek (RCVD Ústí nad Labem), Lubomír Krbec (RCVD Ostrava), Libor Létal (RCVD Brno), Lukáš Maruška (KCOD Ostrava), David Najdekr (RCVD Praha), Jana Pawlusová (RCVD Ostrava), Stanislav Rylko (RCVD Ostrava), Petr Skuhřavý (RCVD Brno), Ctibor Šil (RCVD Brno), Petr Štursa (RCVD Brno), Marcela Vavřová (RCVD Ústí nad Labem), Petr Wohlgegmuth (RCVD Brno).

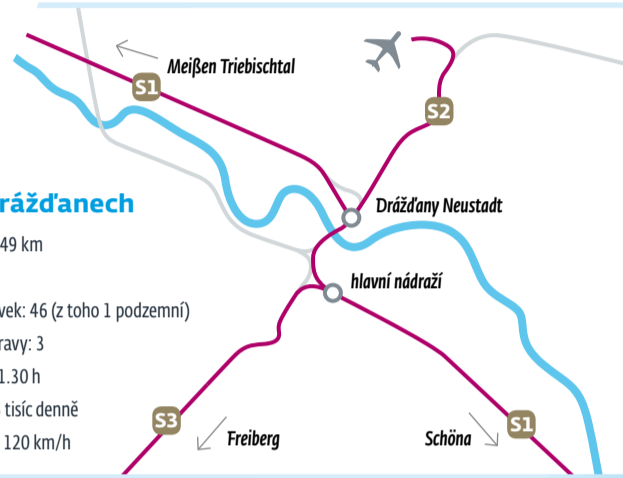
JAN VÁVRA

Drážďanský S-Bahn oslavil loni na podzim své 40. narozeniny. Přesně 30. září 1973 zde byl poprvé zaveden taktový jízdní řád městské a příměstské dopravy, což je považováno za start nového systému veřejné dopravy. Od té doby se celý systém hodně změnil. Několikrát se vyměnil vozidlový park, byly zrekonstruovány mnohé tratě a zkráceny intervaly. S-Bahn v Drážďanech se stal v NDR vzorem pro stejné systémy také v Rostocku a Magdeburgu.



S-Bahn v Drážďanech

- Celková délka sítě: 149 km
- Počet linek: 3
- Počet stanic a zastávek: 46 (z toho 1 podzemní)
- Stanice dálkové dopravy: 3
- Doba provozu: 4 h–1.30 h
- Počet cestujících: 35 tisíc denně
- Max. rychlost vlaků: 120 km/h



S-Bahn v Drážďanech se rozvíjí i po čtyřiceti letech

První úvahy o nové organizaci veřejné kolejové dopravy v Drážďanech publikoval Bernd Kuhlman ve vědeckém týdeníku *Forschungen und Fortschritte* už v srpnu 1968. Navrhoval tři linky s intervalem od 20 do 60 minut, zónový tarif s jednotlivými a předplatními časovými jízdenkami a předpokládal plně elektrický provoz. Prvním krokem k realizaci S-Bahnu pak bylo spuštění taktového jízdního řádu s intervalem 60 minut z hlavního nádraží do stanic Tharandt, Meißen-Triebischtal a Pirna. Dnes se nám zdá taktový jízdní řád jako samozřejmost, ale v 70. letech to byla revoluční myšlenka. Situaci při konstrukci jízdního řádu navíc komplikoval netakový provoz ostatních vlaků i velmi hustá mezistátní a nákladní doprava na trati kolem Labe.

Původně pod jiným názvem

Na počátku se také nehovořilo o S-Bahnu, ale systém byl označován jako SV-Bahn, což byla zkratka pro Stadt- und Vorortbahn, česky bychom řekli „městská a příměstská železnice“. Kmenový provoz zpočátku zajišťovaly čtyřvozové

patrové jednotky podobné těm, které jsme znali i z našich tratí, a elektrické lokomotivy řady 242. Do začátku devadesátých let byly soupravy postupně nahrazovány novější generací patrových vozů a lokomotivami řady 243. V 80. letech dosáhla síť drážďanského S-Bahnu přes 120 kilometrů a denně ji využívalo až 61 tisíc cestujících. Tento počet nebyl dodnes překonán. Aktuálně tento systém převáží asi 35 tisíc lidí denně.

Změny v devadesátých letech

Oficiálně se přidaly Drážďany k další německým městům s provozem městské rychlodráhy S-Bahn 31. května 1992. Organizátor dopravy, společnost VVO (Dopravní svaz Horní Labe), označil spoje písmenem S. Charakteristický tvar písmene S v zeleno-bílém provedení se objevil i na nádražích a v jízdních řádech. Mezitím začala i modernizace stávajících vozů z dob NDR a během několika let je začaly doplňovat i vozy zcela nové. V roce 1993 to byly nejprve jen řídicí vozy s oddílem 1. třídy, později byly modernizované soupravy nahrazeny kompletně novými klimatizovanými vlaky.



Modernizace sítě drážďanského S-Bahnu bude pokračovat nejméně do roku 2016. Zdvoukolejně je již úsek mezi stanicemi Meißen a Triebischtal.

Lokomotivní řadu 243, nově u DB jako 143, doplnily Taurusy označené u DB jako řada 182.

Síť S-Bahnu se začala rozrůstat a především došlo na několika místech k oddělení spojů S-Bahnu od dálkové a nákladní dopravy. Nejmarkantnější to je na frekventované trati z Pirny do Drážďan, která je dnes čtyřkolejná. Na drážďanském hlavním nádraží má S-Bahn i své

nástupiště, kam přijíždějí v krátkých intervalech vlaky linek S1 a S2. V roce 1994 byla zavedena linka S2 do stanice Arnstorf, přitom každý druhý vlak pokračoval jako regionální spoj do Görlitzu nebo Zittau. V polovině roku 1998 pak začala na této lince výstavba tří kilometrů dlouhé odbočky ze zastávky Klotzsche na drážďanské letiště a už za tři roky, v roce 2001, byla cílová linka „esdvojky“ přesunuta na letiště.

Po modernizaci přibudou koleje i soupravy

Modernizace sítě drážďanského S-Bahnu bude pokračovat nejméně do roku 2016. Zdvoukolejně je již úsek mezi stanicemi Meißen a Triebischtal. Vznikla také nová zastávka Altstad v samotném srdci města Meißen. Přestavbou prochází také úsek Coswig – Radeboul, kde bude zřízeno více kolejí. Do roku 2016 má být ukončena také modernizace drážďanského nádraží Neustadt. Poté může VVO objednat spoje mezi městy Pirna a Meißen v intervalu pouhých 15 minut a na území zemské metropole dokonce s intervalem 7 až 8 minut.

PETR ŠTÁHLAVSKÝ

Lepší tratě v Jižním Tyrolsku lákají turisty

Nejsevernější italský region, Jižní Tyrolsko, za posledních osm let výrazně zmodernizoval svou železniční infrastrukturu. V letech 2000 až 2005 byla realizována hlavní investiční akce na dokončení rekonstrukce železniční tratě mezi městy Merano (německy Meran) a Malles (německy Mals). Trať, na které celostátní italský dopravce Ferrovie dello Stato v roce 1992 zastavil provoz, odkoupila samospráva v Bolzanu (německy v Bozenu) a nechala ji zrekonstruovat. Společnost STA, která zajišťuje vlastní stavební práce, obstarala následně i dvanáct elektrických jednotek od firmy Stadler. Právo na provoz na revitalizované trati následně získala jihotyrolská společnost SAD.

Na bezpečněji vybavené trati jezdí více nových vozidel

Pro zajištění maximální bezpečnosti je trať vybavena systémem automatického blokování a zabezpečeními tratovými obvody. Ten vyžaduje od strojvedce potvrzení každé změny návěstidla, spouští automatické brzdění, pokud je signál stop ignorován, plynule monitoruje rychlost a pozici vlaku, vypočítává

brzdnou křivku podle délky, hmotnosti a brzdné schopnosti vlaku. Vlaky jsou také vybaveny italským národním systémem známým jako Sistema di Controllo della Marcia del Treno (SCMT). Je to forma automatické ochrany, která monitoruje průběh jízdy a stav vlaku s ohledem na stavy návěstidel, maximální povolené rychlosti na trati i podle typu vozu. Toto zařízení dovozuje vlakům pohyb po celostátní síti a umožňuje jejich nasazení kdekoli v regionu. Každá dvouvozová jednotka poskytuje 104 míst k sezení a 124

k stání. Vozy mají velká okna a jsou navrženy tak, aby usnadnily nástup osob s omezenou pohyblivostí. Kvůli minimalizaci počtu vandalských útoků je ve vlcích zabudován kamerový systém.

Díky úspěchu na zmíněné trati byla firma SAD vyzvána, aby zabezpečovala podobné služby také v údolí Puster ve východní části regionu a současně na hlavní železniční trati, směřující k rakouským hranicím do průsmyku Brenner. Ve veřejné soutěži pak SAD porazila národního italského dopravce. V údo-

lí jsou nyní v provozu jednotky ETR155 od firmy Stadler se 162 sedadly a navíc jednotky ETR170 Flirt (rovněž od firmy Stadler) s 258 místy k sezení.

Rozvíjející se spolupráce s rakouskými partnery

Díky investicím do tratí a vozidel roste počet turistů cestujících vlakem a současně klesá počet automobilů na silnicích. K úspěchu revitalizované železniční dopravy přispělo i to, že všichni drážní zaměstnanci pocházejí z okolních údolí. Tím je zajištěna silná motivace lidí, kteří mají rádi svou práci, vidí její pozitivní dopad pro rozvoj území a tím pádem chtějí zajistit co nejlepší služby cestujícím. V minulosti byla zahájena nová železniční linka mezi Bolzanem a rakouským Innsbruckem. Do konce letošního roku má následovat další linka mezi San Candidem a rakouskou stanicí Lienz. Současná přeshraniční vlaková spojení jsou poměrně řídká, a tak existuje naděje, že díky úzké spolupráci italské a rakouské samosprávy (se zapojením dopravce ÖBB Personenverkehr) vzroste opět počet cestujících.

HALINA MARŠÁLKOVÁ



LAAS/LASA. Moderní jednotka Stadler GTW míří do Malsu.

FOTO JIŘÍ KONEČNÝ

KRÁTCE

FRANCIE Zkoumají provoz dlouhých souprav

Na začátku března se v Bruselu sešli odborníci z členských zemí EU, aby se věnovali tématu delších a těžších vlakových souprav. Zástupce Francie představil současné aktivity projektu Marathon. V lednu vstoupil tento projekt do první fáze a test se uskutečnil na trase mezi Lyonem a Nîmes. Marathon se skládá ze tří intermodálních vlaků s celkem 70 vagonů. Do souprav bylo instalováno technické zařízení pro komunikaci mezi hlavní řídicí lokomotivou a podřízenými lokomotivami a speciálně upravený brzdový systém.

EVROPSKÁ UNIE Otevřeny nákladní koridory 1 a 2

Představitelé Evropské komise, Belgie a Nizozemí a zástupci vedení nákladních železničních koridorů se dne 10. března sešli u příležitosti slavnostního otevření koridorů č. 1 a 2. Zúčastněni se shodli na potřebě další spolupráce v oblasti systému ERTMS a omezení hluku a také zajišťování provozu vlaků přes hraniční přechody. Zástupce generálního ředitelství pro dopravu Evropské komise zdůraznil nutnost další harmonizace včetně principu předem rezervovaných tras.

NĚMECKO

Mediální útok DB kvůli vlakům do Londýna

Jaké vlaky budou jezdit na přímé vysokorychlostní lince mezi Německem a Londýnem? Podle DB to není stále jasné. Zpochybnil tak dodávky souprav Velaro D, Class 407 od firmy Siemens, které nabraly „autorizační zpoždění“. Andreas Busemann, vedoucí výroby u DB Fernverkehr, řekl agentuře Reuters, že „jsme se zcela nevdali cíle spojení do Londýna“. Busemann dodal, že proces schvalování souprav Class 407 ve Francii a Belgii se ukázal být mnohem obtížnější. Zmínil také vyšší poplatky za dopravní cestu ve Francii.

KATAR

Mezinárodní trať propojí arabské státy

Společný podnik dvou firem – Parsons a Sysra – uzavřel kontrakt pro poskytování poradenských služeb při navrhování železniční sítě dálkové dopravy v Kataru. Na plánované železniční síti o rozloze 400 km bude vybudováno sedm nádraží pro osobní dopravu, šest zařízení pro dopravu nákladní a jedno depo. Síť poslouží nákladní a osobní dopravě v Kataru a spojení do Saúdské Arábie a Bahrajnu. „Tento projekt má pro stát Katar strategický význam a představuje jeho celonárodní vizi“, řekl Guy Mehula, předseda firmy Parsons.

BULHARSKO

Evropské miliardy pro opravu hlavních tratí

Rozpočet na bulharský operační program Doprava a dopravní infrastruktura dosahuje téměř 1,9 miliardy eur (včetně peněz z národních zdrojů na spolufinancování). Přibližně 70 procent bude použito na budování železniční a silniční infrastruktury. Rozvoj železniční infrastruktury představuje především trať na linkách Ruse – Varna, Karbovat – Sîndel, Plovdiv – Burgas a Sofie – September. Z dalšího evropského zdroje budou také opraveny tratě na linkách Vidin – Medkovets a Sofie – Dragoman.

ŠVÝCARSKO

SBB: Loni jsme vezli přes milion lidí denně

Společnost SBB zveřejnila výsledky za uplynulý rok. Každý den loni v průměru přepravila 1,002 milionu cestujících, což znamená nárůst o 3,7 procent oproti roku 2012. Rovněž počet osobokilometrů byl vyšší, a to o 1,3%, a činil 17,8 miliardy. Pozitivní čísla přišla zejména z francouzsky mluvící části země, kde byl zvýšen počet spojů (např. na trati Curych – Schaffhausen). Jízdné bylo zvýšeno v prosinci 2012 v průměru o 5,2 procenta. To pomohlo vykompenzovat zvýšení poplatků za dopravní cestu a další poplatky.

(oz, acři)

NABÍDKA ČD TRAVEL



Česká republika

Horské lázně Karlova Studánka

Aktivní víkend, platnost do 30. 4. 2014

Cena: 2 350 Kč/osoba/pobyt, 1lůžkový pokoj 2 800 Kč

Cena zahrnuje: 3 noci s polopenzí, 1x masáž klasickou, 1x uhlíčitou koupel, 2x bazénový komplex 80 min.



Česká republika

Kašperské Hory

Parkhotel Kašperské Hory – Šumavské lázně (31. 3.–30. 4. 2014)

Cena: 2 133 Kč/osoba, 1lůžkový pokoj 2 493 Kč

Cena zahrnuje: 2 noci se snídaní, župan a pantofle během pobytu, volný vstup do relaxačního bazénu, 1x perličkovou koupel s bylinnými měšci, 1x Priessnitzův chodník, 1x 1 hod. speleoterapie v hotelové jeskyni, parkování zdarma.



Česká republika

Nové Hradky – wellness hotel Rezidence Nové Hradky

Vikendový odpočinek s nápoji zdarma

Cena: 2 390 Kč/osoba/pobyt

Cena zahrnuje: 2 noci s polopenzí (snídaně rautovou formou, 3chodové večere výběrem z menu, zeleninový a salátový bufet), nápoje ALL INCLUSIVE – nealko nápoje (voda, pomerančový džus, jablčnický džus), pivo dle výběru, rozlévaná vína vinařství Proidl (obl. Kremmstal) – Veltlínské zelené, Frankovka, neomezené každodenní využití hotelového wellness centra (bazén, sauna, vířivka, solná jeskyně, parní komora), hotelový župan po celou dobu pobytu, Novohradskou kartu.



Slovensko

Hokocve – hotel Park***

27. 4.–21. 6. 2014, léčebný pobyt

Cena: 6 390 Kč/polopenze, 6 790 Kč/plná penze

Cena zahrnuje: autobusovou dopravu, 6 nocí, 6x plnou penzi nebo polopenzi, vstupní lékařskou prohlídku, 10 léčebných procedur na základě doporučení lékaře, vstup do bazénu 7–19 h neomezeně, vstup do sauny úterý, čtvrtek, sobota 16–18 h, v případě vlastní dopravy se odečte 700 Kč.



Itálie

Seniorské pobyty 55+

Stále v prodeji jarní termíny

Sicílie 55+ termíny:

27. 5.–3. 6., 3. 6.–10. 6., 10. 6.–17. 6., 17. 6.–24. 6.

Cena od 13 990 Kč–14 990 Kč

Andalusie 55+, přidány nové termíny:

18. 5.–25. 5., 30. 5.–6. 6., 5. 6.–12. 6., 10. 6.–20. 6. 2014 (10 nocí)

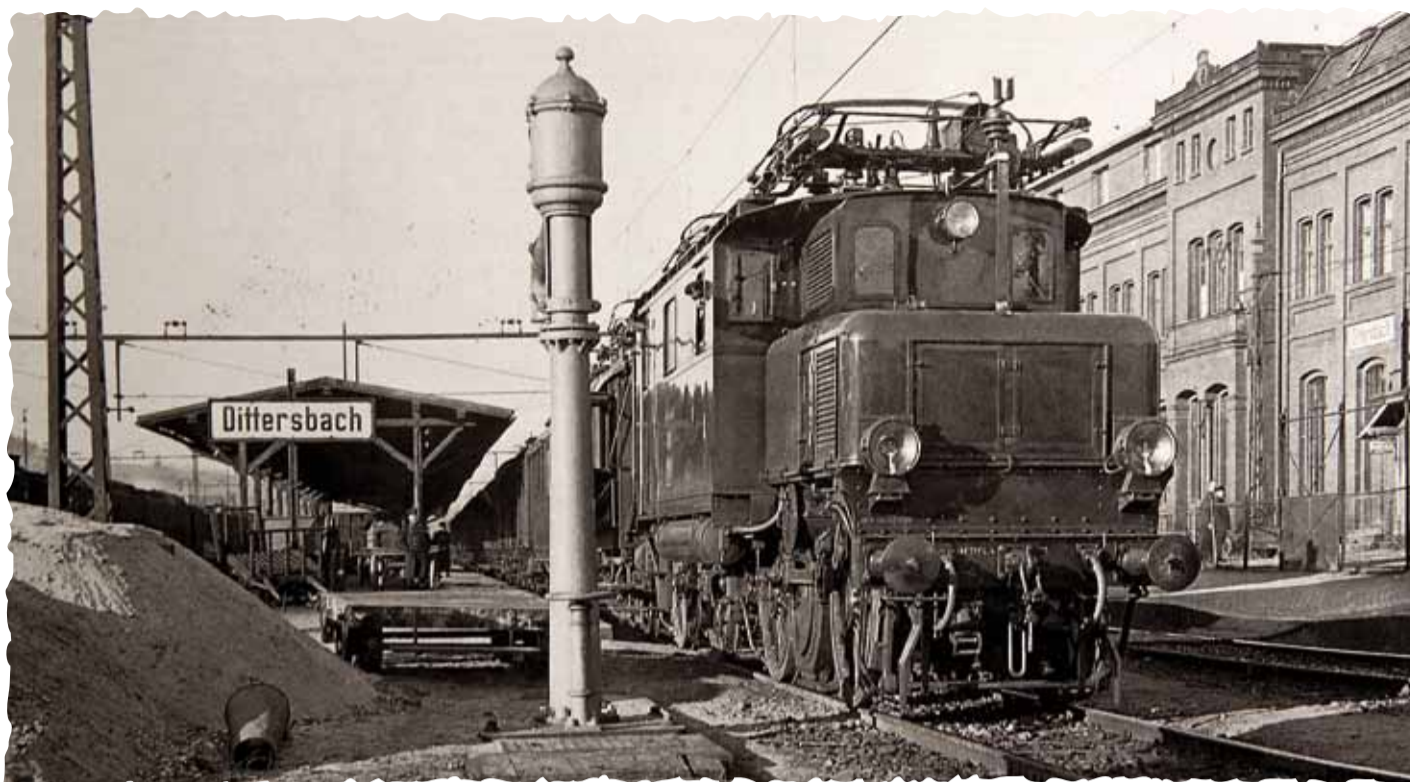
Cena od: 12 990 Kč–16 490 Kč

Více informací zašleme na základě poptávky.

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



RECYKLACE. Při druhé elektrizaci v Dolním Slezsku (již 3 kV ss) v šedesátých letech minulého století byly výjimečně použity původní stožáry – například ve stanici Walbrzych Glówny a v některých traťových úsecích (na snímku zcela vlevo v horní části). FOTO ARCHIV AUTORA

Před sto lety i k nám dorazila pruská elektrizace

Když po pádu železné opony železniční průzkumníci procházeli trať z Harrachova do Szklarske Poręby, aby se pokusili prokousat čtyřicetiletými stromy a dovést sem první vlak, nestačili se divit. Prakticky netknuté zde zůstaly trakční stožáry z dob pruské elektrizace. Zatímco odjinud bylo vybavení trakce odvezeno do SSSR coby válečná kořist, tady, na čtyři desítky let spánkem zakleté dráze, zázrakem zůstalo – jako vzpomínka na sto let starou elektrizaci, která se dotkla i našeho území.

Jedním z významných železničních výročí letošního roku je 100 let od přivedení jednofázového střídavého napájecího systému 15 kV/16 a 2/3 (později 16,7) Hz. Tento systém se používá v Německu, Rakousku a dalších zemích včetně území České republiky. U nás se použil už na třetí elektrizovanou dráhu normálního rozchodu.



Lokomotivy řady E 94 (Kriegselektrolok 2) ještě v 90. letech sloužily v Rakousku.

Podkrkonošská magistrála

Královská pruská železniční společnost (KPEV) v roce 1910 zahájila práce na elektrizaci tratě Magdeburg – Lipsko – Halle o délce 179 kilometrů. V lednu následujícího roku otevřela první úsek – tehdy bylo v troleji jen 10 kV. Další záměry elektrizace ne náhodou zacílily do oblasti Dolního Slezska a roku 1911 bylo rozhodnuto elektrifikovat tamní poměrně frekventované a sklonově obtížné tratě. Až 1 200 tun těžké vlaky s waldenburským černým uhlím vyžadovaly přípravek a postrky, naopak pro výrobu elektřiny šlo využít i méně kvalitní uhlí. K elektrizaci byla vybrána hlavní dvoukolejka Königszelt – Waldenburg-Dittersbach – Fellhammer – Hirschberg – Görlitz v délce 165 km. Zde je nutno zdůraznit, že po ukončení druhé světové války území až po Nisu a Odru připadlo Polsku, tudíž výše psanou dráhu překládáme jako Jaworzyna Śląska – Walbrzych – Jelenia Góra – Zhořelec. Dále se měly „drátovat“ některé navazující tratě, celkem o délce

270 km. A mezi nimi i odbočky, kvůli kterým máme tak trochu důvod oslavovat i v Čechách. Vůbec první stříhání pásy proběhlo 1. června 1914, kdy byl zapnut proud do troleje nad 34,5 km dlouhým úsekem Nieder Salzbrunn (Walbrzych-Szczawienko) – Bad Salzbrunn (Szczawno Zdrój) – Fellhammer (Boguszków-Gorce Wschodnie) – Halbstadt (Meziměstí).

Elektřina stačila tak na dva dnešní Taurusy

Ano, chápete správně, že další postup plánované elektrizace opožďily či přerušily výstřely první světové války. I když už v letech 1916–17 se mohlo postupně jezdit i na západní části dvoukolejky mezi Königszeltem, slezským Freiburmem (dnes Szwiebodzice) a Waldenburgem-Dittersbachem. V srpnu 1921 mohli elektrickým lokomotivám zamávat v příhraniční Liebau (Libavá, Lubawka) a necelé dva roky nato v Grünthalu neboli Polubném neboli Kořenově.

Společnosti Siemens-Schuckert, AEG a Bergmann (první dvě vlastnily a provozovaly elektrárnu do roku 1926, než ji převzala DRG) se podílely na vybudování trolejového vedení, které za účelem ověření vlastností vznikalo ve třech různých provedeních, lišících se především různými způsoby zavěšení trolejového drátu na nosném laně. Stožáry byly ocelové, v okolí Zhořelce byly zkušebně použity stožáry železobetonové, výška troleje nad temenem kolejnice byla 5,5 až 6 metrů, později až 6,5 metru.

Rychle demontovat a odvézt na východ

Jako poslední byl v roce 1938 ještě elektrizován krátký spojovací oblouk mezi Merzdorfem (Marciszów) a Landeshutem (Kamienia Góra). Sečteno podtrženo bylo ve Slezsku elektrizováno 412 kilometrů tratí, z toho více než polovina dvoukolejných. Za války se elektrizovaly už jen vedlejší koleje ve stanicích, velký nárůst dopravy vedl k častým po-



WROCLAW. Na stylovém nádraží uvidíte stožár z poválečné elektrizace. FOTO AUTOR (2x)

K napájení celé sítě byla vybudována elektrárna v Mittelsteine (Scinawka Srednia) o deseti kotlech poskytující čtyři turbogenerátory po 4 MW svorkové napětí 3 500 voltů, které se nejprve transformovalo na 80 kV a odtud vedlo dvojitým napájecím vedením do čtyř transformoven (Lauban, Hirschberg, Ruhbank a Niedersalzbrunn), kde se přeměňovalo na konečných 15 kV. Výkon elektrárny byl zpočátku jen asi 16 MW (tedy asi tak na dva dnešní Taurusy, později bylo zvýšeno na 24 MW, ale ani to nestačilo). Šlo o hodnotu vypočítanou na tehdejší maximum jízdního řádu – 24 vlaků, z nichž maximálně polovina jela pod výkonem (do stoupání), plus nějaký ten posun.

ruchům a výpadkům elektrárny. Transporty musely stále častěji jezdit pod parou. Elektrifikace zazvonil historický umíráček.

Vzápětí po podpisu sovětsko-polské dohody v červenci 1945, již byla všechna pevná trakční zařízení, včetně elektrárny v Mittelsteine, prohlášena za válečnou kořist, začala být trakce demontována. Na hlavní dvoukolejce Wrocław – Görlitz, podobně jako na mnoha tratích sousední sovětské zóny Německa (později NDR), byla do SSSR snesena a odvezena druhá kolej. Hlavní trať Wrocław – Jelenia Góra byla podruhé elektrizována v roce 1969 již stejnosměrným systémem 3 kV do-ře známým i u nás. MARTIN NAVRÁTIL

Kde najdete další informace

Bohatá historie unikátních vozidel, která často určila směr konstrukce elektrických jednotek a lokomotiv, je bohužel nad rozsah tohoto článku stejně jako další osudy sítě. Detailní vyprávění o elektrizaci drah ve Slezsku včetně popisů vozidel, schémat a široké fotogalerie najdete na adrese <http://www.k-report.net/slezsko/> nebo na německých a polských webech.

Německý strojvedoucí pravidelně zajíždí s vlaky do Prahy

Potkat u nás na lokomotivě strojvedoucího, jehož rodným jazykem není čeština, nepředstavuje nic zvláštního. Od roku 2004 strojvedoucí DB zajíždějí hluboko do českého vnitrozemí. Jedním z nich je i Marco Meinhardt z Drážďan. Jeho vyprávění o nákazě železnicí i životních peripetiích se podobá příběhům kolegů z ČD, se kterými se navíc často stýká i mimo práci. Jeho příběh ukazuje, že láska k železnici je silnější než jazyková bariéra.

Rodák z východoněmeckého Weissenfeldu říká, že se mu vlaky líbí už od pradávna. „Když jsem jako malý kluk chodil s prarodiči na weissenfeldské nádraží, tak jsem byl jako u vytržení. Stanice byla mnohonásobně větší než nyní. Bylo tam například 285 výhybek, dnes jich je pouhých dvanáct. Nacházelo se tam i lokomotivní depo tehdejších Deutsche Reichsbahn, kam jsem chodil během prázdnin na brigádu do dílen. Práce se mi líbila natolik, že jsem se zatoužil stát strojvedoucím. Přihlásil jsem se proto na výuční obor zámečnick s maturitou do Erfurtu a po vyučení, v roce 1994, jsem byl již přípravně na strojvedoucího řemesla,“ vypráví Marco Meinhardt.

Náročné začátky na Západě

Ačkoliv dětství prožil Marco v NDR, po vyučení odešel do Frankfurtu nad Mohanem. Musel si zvykat na jiné prostředí i mentalitu lidí. „Na západoněmeckých Deutsche Bundesbahn panoval jiný režim. Úředníci například často nenosili uniformy, což bylo v NDR nemyslitelné a celková atmosféra byla uvolněnější. Brzy jsem si zvykl, snad proto, že ve Frankfurtu žije velké množství lidí různých národností, takže jsem se necítil jako cizinec. Navíc jsem tam odešel se


dobu „okolo komína“. Svoji kariéru začal na příměstských jednotkách. U nich ale nechtěl zůstat, a proto absolvoval kurz na motorové lokomotivy řady 218. „Stal jsem se jedním z šestnácti strojvedoucích, kteří vozili vlaky DB Regio z Frankfurtu do Odenwaldu po krásné jednokolejné trati s telegrafními sloupy a mechanickými návěstidly. Býval to tak trochu výlet do minulosti. Šlo o mé nejkrásnější roky v Hesensku,“ říká. S kolegy podnikali rodinné výlety a třeba i slavili společně Vánoce. Podobně se dnes stýká se strojvedoucími z Českých drah, se kterými dnes jezdí na lince z Prahy do Drážďan a Lipska.

Vysněné ICE vystřídaly Bastardy

V roce 2003 přešel k dálkové dopravě DB Fernverkehr a po absolvování všech zkoušek dostal licenci na řízení jednotek ICE a začal jezdit na nejrychlejších německých vlacích z Frankfurtu do Kolína nad Rýnem. Jezdí se na nich rychlostí až 300 km/h. „Moc dobře si pamatuji, jak ICE vyjede z tunelů pod frankfurtským letištěm a vlak doslova vletí do pohoří Taunus. Posledních šedesát kilometrů před Kölnem jsem díky pozvolnému sjezdu z výšin pohoří Siebengebirge mohl jet jen výběhem,“ nadšeně vzpomíná strojvedoucí.

Ale nic netrvá věčně. Marcova druhá manželka už nechtěla odejít z Drážďan. „Láska k nové rodině byla silnější než k vlakům ICE,“ směje se sympatický čtyřicátník. „Chtěl jsem trávit co možná nejvíce času se ženou a dětmi. Proto jsem se začal ucházet o místo v Drážďanech. Jediné

volné místo bylo v roce 2007 na českých strojích řady 371 směrem na Prahu. Odhodlal jsem se a místo vzal, i když jsem přesně netušil, co mě čeká. Nikdy nezapomenu na svou první jízdu na českém Bastardu, jak se strojům řad 371 a 372 pře-



MARCO MEINHARDT

Po absolvování obecné polytechnické školy ve Weissenfeldu odešel v roce 1990 do Erfurtu, kde se v tamním lokomotivním depu vyučil zámečnickem. Po maturitě v roce 1994 se přestěhoval do Frankfurtu nad Mohanem. Po závěru v DB Regio vozil od roku 1995 nejprve příměstské vlaky S-Bahn, později motorové a elektrické rychlíky. Osm let později přešel do dceřiné společnosti DB Fernverkehr, kde vozil nejrychlejší německé vlaky ICE 3. Od roku 2007 žije v Drážďanech a po výuce češtiny začal vozit i vlaky EuroCity do Prahy. Pravidelně se účastní akcí skupiny českých a německých strojvedoucích – hlavně chodí na turistické pochody nebo soutěží na turnajích v bowlingu.

zdívá. Byla tmavá zimní noc a kolega mně svezl z depa na drážďanské hlavní nádraží. Za svitu starých diod a typického bzučení škodovického stroje jsem se sám sebe ptal, zda je to opravdu to, co jsem chtěl. A navíc jsem neměl jediné slovo česky,“ vzpomíná strojvedoucí Marco Meinhardt na své nelehké začátky.

Česko-německý Freundschaft
Čeština mu dala opravdu zabrat. „Je to těžký jazyk a pro roditelého Němce takřka nenaučitelný. První týdny ve škole byly boj. Největší výzvou je komunikace v češtině vysíláčkou. Tam se všechno prověří, obzvláště když je horší kvalita spojení. Díky bohu existuje řada kolegiálních českých železničářů, kteří v případě slovní nouze okamžitě vypomohou, což velmi oceňuji.“

Marco Meinhardta můžeme dnes potkat nejen na českých Bastardech, ale i rychlovlacích ICE do Lipska, Frankfurtu nad Mohanem a Hamburku či „elektrikách“ řad 101 a 120 DB mezi Drážďanami a Berlínem. A navíc často vypomáhá s překlady českých předpisů jako například D1 a D2 do němčiny. Se svými kolegy z Českých drah připravuje dvojazyčné populárně-naučné testy a probírá postupy při řešení závad na lokomotivách. Velkým tématem jsou při těchto setkáních detailní rozborly novelizace předpisů a rozkazů k jízdě. A bonbónem na závěr: při pravidelných setkáních po práci spolu mluví čeští strojvedoucí německy a naopak němečtí včetně Marca Meinhardta zase česky.

MARTIN HARÁK



FOTO AUTOR (2x)

„ Největší výzvou je komunikace v češtině vysíláčkou. Tam se všechno prověří, obzvláště když je horší kvalita spojení. Díky bohu existuje řada kolegiálních českých železničářů... **“**

šestnácti kluky od nás z Východu, se kterými jsme začali společně výcvik na strojvedoucí, což mě psychicky posilovalo. A k tomu jsem měl s sebou svoji první manželku, s kterou jsem se seznámil ještě ve východním Německu,“ říká jedním dechem strojvedoucí Meinhardt.

Po obdržení licence strojvedoucího bylo Marcovi jasné, že bude jezdit nějakou

POŠTA

Proč se strojvedoucí v Moravanech neřítí?

V jednom z posledních čísel Železnice vyšel článek o nehodě v Moravanech a jeho rozřešení. Nicméně možná nejen mě přišlo to rozřešení pouze v jedné rovině – čím bylo způsobeno „zneviditelnění“ osobního vlaku. V článku mi ale chybí vyřešení i druhé roviny případu: Proč strojvedoucí Lv nebrzdil, přestože byl upozorněn vysíláčkou a byl varován signálem Stűj, zastavte všemi prostředky a ještě byl varován stojícím vlakem. Z toho mi logicky vyplývá, že se strojvedoucí patrně delší dobu z promě neznámého důvodu neřítí před sebe. Za případné vysvětlení děkuji.

PETR VINTŘ

Odpoověď autora článku: Váš postřeh je velmi správný. Nicméně není pravdou, že strojvedoucí lokomotivního vlaku nebrzdil. Měl „nabržděno“ přímočinnou lokomotivní brzdu asi na hodnotu 0,5 bar. Ovšem je pravda, že brzdil kontinuálně a „lehce“ již od vjezdového návěstidla, tudíž nikoli nouzově, protože by chtěl zabránit srážce. Důvod jeho chování se ani v článku objevit nemohl. Strojvedoucí totiž při nehodě zahynul, takže jeho výpoověď se nemohla objevit ve zprávě Drážní inspekce. To, že strojvedoucí lokomotivního vlaku nevěnoval výkonu služby sto procentní pozornost, jsou jen spekulace. Oficiálním verdiktem tedy je, že nehodu způsobilo selhání zabezpečovacího zařízení v součinnosti s bezprecedentním množstvím písku na kolejnicích.

Václav Ruběš

Škodovka není ČKD a jednička není pětka

V čísle 7 mne nemile překvapily některé faktické chyby. Zaprvé v článku v rubrice Zahraničí jste napsali, že lokomotiva řady 131 měla původní označení E 469.5 – ve skutečnosti to bylo ale E 479.1. Autor textu si to zjevně spletl s širokorozchodnými dvojičkami. V rubrice Za poznáním je zase u fotografie tramvajového vozu T3 uvedeno, že ho vyráběla Škodovka (ve skutečnosti ČKD Tatra). U tétož článku také nemohu souhlasit s tvrzením, že provoz linky Simferopol – Jalta je v téměř výhradně v režii vozů 9Tr a 14Tr. V létě 2013 jsem tam několik dní pobýval a 9Tr na dálkových linkách v té době nejezdily již asi dva roky. Na lince Simferopol – Alušta jezdily asi půl na půl trolejbusy Bohdan a 14Tr, na lince Simferopol – Jalta byl podíl Bohdanů ještě vyšší.

JAN ŠUROVSKÝ

Vyjádření redakce: V případě chybného původního označení lokomotivy řady 131 a výrobce tramvají T3 se všem čtenářům – včetně pana Šurovského – omlouváme za chybu. Co se týče nasazování trolejbusů na lince Simferopol – Jalta, na začátku textu bylo jasně uvedeno, že autor cestopisu popisuje realitu před několika lety. Děkuje za pochopení.

Vlakvedoucí a průvodčí mi zachránili kabelku

V neděli 30. března jsem cestovala s manželem vlakem z Prahy do Čerčan a pak přešla na vlak do Týnce nad Sázavou. Vystoupil jsem a asi po necelé hodině jsem se chtěla podívat na mobil, který jsem měla v kabelce. Kabelku jsem ale nemohla najít. Těsně před vystoupením z vlaku mi bohužel zazvonil služební mobil, odpovídala jsem na zprávu s mobilem v ruce, v druhé ruce kabelu s pejskem, manžel nesl ostatní zavazadla. Kabelku, která byla velká a černá, jsem nechala ve vlaku. V kabelce jsem měla klíče od bytu, doklady, kreditní karty, manželovy doklady (které si ke mně uschoval) i malý tablet.

Doběhla jsem na nádraží a bušila na dveře pana výpravčího. Dveře se otevřely, pan výpravčí mne vyslechl, zeptal se, kterým vlakem jsme přijeli. Zavolal na několik čísel, až se dovolal vlakvedoucímu z „našeho vlaku“. Za dvě hodiny bylo po všem. Nejenže pan vlakvedoucí kabelku našel, protože svědomitě procházel vlak, ale ještě ke všemu byl tak slušný, že se do kabelky ani nepodíval. Nic se neztratilo! Chci proto poděkovat vlakvedoucímu Miroslavovi Halovi a výpravčímu z Týnce nad Sázavou Michalovi Klenovcovi. Zjistila jsem, že ještě kolem žijí slušní a obětaví lidé a svět ještě není tak zkažený, jak by se mohlo zdát.

JITKA KONZÁLEZ

Dopisy jsou redakčně upraveny a kráceny.

KŘÍŽOVKA

J. Paul (1763–1825) – německý spisovatel, aforista: KOHO ŽENA MILUJE, TOHO MILUJE BEZ PŘESTÁNÍ; ... (dokončení v tajence).

POMŮCKA: IONON, YZOP	POVRCHOVÝ DŮL	AUSTRALSKÝ PSTROS	TAKÉ	OSMI- VESLICE	PŘIHOVÍDAT SE	SOLMIZAČNÍ SLABIKA	PROTIKLAD	JESTER SPROMĚN- NOU BARVOU	ČESKÝ REŽISÉR (JÍRÍ)	MEZINÁR. KÓD MAROKA	CIZOKRAJNÁ DUŽNATÁ BYLINA	ŠKVRKA	SEVERO- AMERICKÝ STÁT	SOUHLAS	VYPRÁVO- VÁNO POŠTOU	ROKLE	MAGNETO- FONOVÝ PÁSEK	
TOHOTO ROKU					SKULPTURA				SKRABOŠKA								VÝZVA KTICHU	
OPRÁŠIT					OPADÁNÍ (KNIZNÍ)				NASYCENÝ UHLOVODIK								MUŽSKÉ JMÉNO	
ZAČÁTEK TAJENKY					BEZHRBÝ VELBLoud KTERÝ (SLOV)				OVČÍ VLNA S KŮŽÍ								NASTROJ ŽENEC LID	
	OSAHÁNÍ	SLOVANSKÉ VESNICE	DRUH PEPŘE: JIHOVÝR, POLOKÉR	ÚKON	BV. ČESKÝ HEREC	KYT	SHAKESPEA- RŮV KRÁL SPZ LITOMĚRÍC		DOMÁCKÝ ELIŠKA SETNINA		VZOR		ANGLICKÝ ŠLECHTIC				COŽPAK	DŮRAZNÝ ZÁPOR
SYMETRÁL				RÍMSKÁ TROJKA														
KONEC TAJENKY																		
JMÉNO HERCE SVEHLIKA					RUŠKÉ UKAZOVACÍ ZÁJMENO			MRÁVOUK					SOUČÁST RŮŽOVÉHO OLEJE					
ODRŮDA PAPRIKY					TEXTILNÍ SUROVINA			ZNAČKA KOZICHŮ					KTERÝ ČLOVEK (EXPR.)					

AUTOR PĚTR HAJNÍŠ

