Železničář

1994–2014 20 let s vámi

ČÍSLO 10 | ROČNÍK XXI — ČTRNÁCTIDENÍK SKUPINY ČESKÉ DRÁHY — 15. KVĚTNA 2014 | CENA 15 KČ

FOTO VÁCLAV RUBEŠ

Sen se stal skutečností, nová éra dálkového cestování začala.

ČD railjet vyjel s cestujícími

Úterý 6. května 2014 se zapsalo do historie moderní železniční dopravy v Česku. Z hlavního nádraží v Praze se na první jízdu s cestujícími vydala jednotka Siemens Viaggio Comfort alias ČD railjet na spoji IC 571 do Břeclavi. Uvedení do zkušebního provozu s cestujícími na vnitrostátních spojích předchází zahájení mezinárodního nasazení z Prahy do Vídně zhruba v polovině června. V půlce prosince pak tryskáč na kolejích, jak bychom mohli obchodní označení volně přeložit, vystartuje naostro v plném počtu sedmi jednotek na společné lince ČD a ÖBB z Prahy do Grazu.

Od dodávky Pendolin v roce 2003 nezažili cestující v dálkové železniční dopravě takovou revoluci. Zbrusu nová souprava, respektující požadavky různých skupin zákazníků, technicky odpovídající konstrukci moderních vozidel, zjednodušující technologii v obratových stanicích koncepcí push-pull. To vše in natura ukázal railjet, první z celkem sedmi kusů pro České dráhy, který 6. května u prvního nástupiště pražského hlavního nádraží čekal na své první cestující.

Skutečnost, že šlo o opravdu klíčový okamžik pro českou železnici, dokazoval nejen nezvykle velký chumel novinářů, ale i sváteční hosté. Mezi nimi nechyběli generální ředitel ČD Daniel Kurucz a ministr dopravy Antonín Prachař. Novinku si nenechal ujít ani šéf správce infrastruktury Jiří Kolář, generální ředitel Správy železniční dopravní cesty.

Na spoji Brněnský drak

Nešlo však o jednorázovou exhibici pro vyvolené. Po úterním nasazení na veřejném IC 571 Zdeněk Fibich přešla jednotka následující den do zkušebního provozu v podobě zajištění páru IC 572/573 Brněnský drak (Brno hl. n., 6.39 – Praha hl. n., 9.21, resp. Praha hl. n., 16.39 – Brno hl. n., 19.19). Na těchto spojích je cestujícím k dispozici již v konfiguraci určené pro následný ostrý provoz do rakouského Grazu. Zákazníci tedy mohou okusit nejen tradiční první a druhou třídu, ale i horkou novinku ve vlacích Českých drah – oddíl Business. Ten je ve zkušebním provozu bez příplatku pro cestující s jízdním dokladem do 1. třídy. První railjet v barvách českého národního dopravce nezůstane dlouho osamocen. Ještě v průběhu května by měla dorazit další jednotka, která se dle plánu objeví na páru rychlíků R 877/876 Viktor Kaplan (Brno hl. n., 4.31 – Praha hl. n., 7.21, resp. Praha hl. n., 21.03 – Brno hl. n., 23.55).

Od poloviny června do Vídně

Dodávky dalších kusů jsou odstupňované zhruba ve dvou- až třítýdenních intervalech. Z vnitrostátního angažmá budou jednotky uvolněny v polovině června, mezinárodní premiérou se stane nasazení na vlacích EC 73/72 Smetana a EC 75/74 Franz Schubert z Prahy do Vídně a zpět. Ze zkušebního režimu railjety přejdou do ostrého provozu v posledním měsíci letošního roku.

Dnem D bude 14. prosinec, kdy poprvé vyjedou pod křídly společného projektu Českých drah a Rakouských spolkových drah se sjednocenou úrovní komfortu a služeb na palubě na spojích označených obchodním jménem ČD railjet, respektive ÖBB railjet, na trase Praha – Vídeň – Graz a zpět. Mezi těmito destinacemi se tak budou cestující setkávat s jednotkami v barvách obou dopravců. Dlouholeté směřování Českých drah do sítě komfortních mezinárodních vlaků přestalo být snem.

VÁCLAV RUBEŠ

Známe vítěze velké velikonoční soutěže

Jak jste dopadli v klání o modelový set TT? Výsledky najdete ve sloupku Pro vás.

STRANA 2

SLOUPEK

Rostly tržby a přibylo půl milionu cestujících

Na konci dubna zveřejnila Skupina České dráhy výsledky hospodaření za loňský rok. Přestože jsme vytvářeli rezervy a opravné položky v řádech stovek milionů korun a nepodařilo se nám naplnit plán prodeje zbytného majetku, hospodářský výsledek skupiny je podle mezinárodních účetních standardů lepší, než jsme ještě v polovině loňského roku předpokládali. Dařilo se jak společnosti ČD Cargo, která vykázala zisk, tak Českým drahám. Právě tady bych považoval za dobrou zprávu, že osobní dopravě loni opět přibylo cestujících – o půl milionu.

Daniel Kurucz
generální ředitel a předseda představenstva Českých drah

O 17 milionů osobokilometrů se zvýšil přepravní výkon a celkové tržby z hlavní činnosti v porovnání s rokem 2012 vzrostly o 407 milionů.

Celková ztráta, kterou akciová společnost České dráhy vykázala v segmentu osobní dopravy a správy majetku, je do značné míry ovlivněna nenaplněním plánu prodeje zbytného majetku, kurzovými rozdíly –639 milionů korun a účetními operacemi v hodnotě –657 milionů korun, tedy vytvořením opravných položek na dlouhodobý majetek, k zásobám, pohledávkám a také vytvořením rezervy na probíhající soudní spory. Do hospodaření se promítají i finanční náklady –741 milionů korun související s cizími zdroji použitými primárně na nákup vozidel. Jejich vliv očekáváme i v příštích letech. Zadlužení by se však mělo od roku 2016 postupně snižovat.

Abychom se dostali do stavu, kdy České dráhy budou generovat dostatek vlastních prostředků na průběžnou obnovu vozidlového parku, je nutné, abychom byli efektivnější a aby byly ze strany objednatelů plně hrazeny všechny uznatelné náklady. Sanovat je například výnosy z prodeje majetku ČD nepovažuji za možné.

INFORMUJEME

Provozní ztráta Skupiny ČD loni klesla o 363 milionů

Provozní ztráta (EBIT) Skupiny ČD se meziročně výrazně snížila, a to o celých 68 procent. Dařilo se jak osobní, tak nákladní dopravě. Mateřským Českým drahám rostl přepravní výkon i tržby, ČD Cargo vykázalo zisk. Přestože České dráhy vytvářely rezervy a opravné položky v řádech stovek milionů korun a nepodařilo se jim naplnit plán prodeje zbytného majetku, hospodářský výsledek Skupiny ČD je podle mezinárodních účetních standardů (IFRS) lepší, než se ještě v polovině loňského roku předpokládalo. Restrukturalizační opatření ve společnosti ČD Cargo, nahrazení ztracených přeprav novými a také růst tržeb v osobní dopravě dokázaly nepříznivý trend zvrátit. Provozní ztráta Skupiny se podle IFRS snížila z 537 milionů korun na 174 milionů korun.

Projevily se změna kurzu eura i nákladné investice do vozidel

„Snížení provozní ztráty považuji za velmi dobrý signál. Znamená to totiž jediné, a to, že firma dokázala být hospodářsky efektivnější v tom, co je hlavním předmětem jejího podnikání. Tedy v nákladní dopravě a v přepravě cestujících," říká náměstek generálního ředitele ČD pro ekonomiku a techniku Pavel Krtek. „Z toho vychází i konstrukce podnikatelských plánů na tento rok, kdy jak ČD, tak ČD Cargo mají skončit v provozním zisku." Čistá ztráta Skupiny ČD za rok 2013 ve výši 1,95 miliardy korun je především důsledkem kurzových ztrát a finančních nákladů na financování externích zdrojů nutných k pokrytí výdajů za investice do vozidlového parku. Ty loni ve Skupině ČD dosáhly 8,5 miliardy korun, z toho 6,7 mld. korun připadá na ČD, 1,8 mld. korun na společnost ČD Cargo.

ČD Cargo vykázalo zisk

Společnost ČD Cargo, která ve skupině představuje největšího zástupce segmentu nákladní dopravy, skončila loňské hospodaření se ziskem před zdaněním dle IFRS ve výši 917 mil. korun. „Tento výsledek by mohl být ještě lepší, a to o zisk z prodeje zbytného majetku a o kurzové zisky. Dohromady jde o 630 milionů korun. Ty jsme ale využili na vytvoření nových rezerv a opravných položek k majetku a pohledávkám v kumulované výši 652 mil. korun," vysvětluje předseda představenstva ČD Cargo Oldřich Mazánek. V segmentové analýze nákladní dopravy na úrovni konsolidačního celku Skupiny ČD Cargo, jenž zahrnuje výsledky hospodaření ČD Cargo a jeho dceřiných společností včetně konsolidačních úprav, byl dosažen čistý zisk 522 mil. korun.

Z výše uvedeného vyplývá, že jde o znatelný pozitivní posun. „Restrukturalizační opatření nás stála přes tisíc pracovních míst, výsledek se ale dostavil. Firmu jsme stabilizovali a dokázali jsme i nahradit dříve ztracené přepravy novými. Meziročně jsme hospodaření zlepšili o téměř 2,5 miliardy korun," konstatuje Oldřich Mazánek a dodává: „Zatím ale nemáme vyhráno, protože bude nutné dořešit ztrátové jednotlivé vozové zásilky, které poskytuje pouze ČD Cargo. Pokud nedojde k nastavení systému trvale udržitelných podmínek provozování jednotlivých zásilek ze strany státem regulovaných parametrů, bude nutné nerentabilní přepravy jednotlivých zásilek do budoucna omezit. Pokud by naše společnost přestala službu přepravy jednotlivých vozových zásilek poskytovat úplně, zvýší sice zisk, ale 25 milionů tun nákladu skončí na silnicích."

> „ČD Cargo si i přes silnou konkurenci udrželo tři čtvrtiny domácího trhu.

ČD Cargo si i přes silnou konkurenci v segmentu železniční nákladní dopravy dokázalo v loňském roce udržet přes 75 procent domácího trhu. V roce 2013 přepravilo 70,2 milionu tun zboží. V roce 2014 se hodlá znovu ucházet o dříve ztracené zakázky, například dopravu uhlí do elektrárny ve Chvaleticích.

RADEK JOKLÍK

PRO ZAMĚSTNANCE

Změna jízdních výhod FIP u vybraných spojů

Na základě sdělení Rumunských a Bulharských drah informujeme držitele zahraničních jízdních výhod, že došlo ke změně při cestování s jízdenkou FIP u sezonních spojů 1470/1471 (Budapešť – Varna 13. června – 13. září 2014) a 1480/1481 (Budapešť – Burgas 14. června – 14. září 2014). Podrobnější informace k výše uvedeným změnám jsou k dispozici na personálních útvarech dle evidence držitele jízdních výhod nebo v prostředí intranetu ČD na adrese http://albatros.cd.cz/dokumenty/O10Gr/dokum.nsf v kategorii Jízdní výhody a pro uživatele Lotus Notes: Soubor/Databáze/Otevřít/ server: Albatros/České dráhy – dokumenty – O10 GŘ – dokumenty personální. **(šp)**

PRO VÁS

Kdo vyhrál ve velké velikonoční hře?

V Železničáři č. 8/2014 jsme pro vás vyhlásili Velkou velikonoční soutěž. Sami jsme anoncovali, že otázky jsou poměrně nesnadné, váš ohlas nás ale velmi překvapil a musíme s potěšením prohlásit, že čtenáři Železničáře mají výtečné znalosti. Svědčí o tom fakt, že z celkem 247 došlých odpovědí byla naprostá většina zodpovězena správně nebo se vešly do tolerance (11 správných ze 13 základních otázek). Současně se omlouváme za tiskovou chybu v otázce č. 5, ve které jsme se vás ptali na hodnotu rekordu lokomotivy E 469.3030 z roku 1973 v SSSR. Správná odpověď zněla 224 km/h (nikoli 221 km/h), takže jsme tuto otázku při celkovém vyhodnocení nebrali v potaz. Nyní vám přinášíme správné odpovědi všech otázek:

1 – b, 2 – a, 3 – a, 4 – c, 6 – b, 7 – b, 8 – c, 9 – b, 10 – b, 11 – c, 12 – a, 13 – b

Hlavní cenu – model Brejlovce a dvou osobních vozů – získává:

Martin Sládek, Mladá Boleslav

DVD s titulem Švýcarská veřejná doprava obdrží:

Jiří Mráček, Praha
Martina Fischerová, Olomouc
Stanislav Krtek, Hradec Králové
Pavel Chaluš, Pačejov
Tomáš Filípek, Litvínov
Zdeňka Posledníková, Liberec
Přemysl Košek, Litoměřice
Petra Riesnerová, Nový Bydžov
Libor Bílý, Chrudim
Josef Zajíček, Zlín

Kalendář Železničář 2014 vyhrávají:

Marián Ondruška, Kostelec n. Orlicí
Petr Polák, Karlovy Vary
Kristina Kudělásková, Ostrava
Lenka Vandělíková, Č. Budějovice
Josef Kotaška, Provodín
Tomáš Giža, Ostrava
Lenka Bartošová, Plzeň
Ivo Plaček, Brtnice
Marta Komoňová, Brno
Ivan Bednařík, Otrokovice

Výhercům srdečně gratulujeme! **(rub)**

Letošní jaro přivítalo již čtvrtou moderní elektrickou jednotku RegioPanter, která je provozována v Jihočeském kraji. První nízkopodlažní dvousystémová jednotka řady 650 svezla své první cestující již na podzim 2012. Převzatý RegioPanter je navíc poslední, který České dráhy pořídily za finančního přispění Evropské unie přes Regionální operační program. Ty následující si už budou platit zřejmě z vlastních prostředků.

V Jihočeském kraji jsme přivítali čtvrtého RegioPantera

Poslední dubnové úterý vypravily České dráhy čtvrtého RegioPantera 650.004 na slavnostní prezentační jízdu z Českých Budějovic do Českých Velenic a zpět. Jízdy se zúčastnili klienti denního stacionáře Arpida a studenti Vyšší odborné a střední průmyslové školy automobilní a technické v Českých Budějovicích. Přidali se k nim i zástupci Jihočeského kraje, mezi kterými nechyběl například radní pro dopravu a územní plánování Antonín Krák, který ocenil nejen moderní vozidla, ale i skutečnost, že byla zkonstruovaná a vyrobená v České republice.

Technické parametry dvouvozových jednotek řady 650

- Délka vlaku: 52,9 metru
- Počet vozů: 2
- Počet hnaných podvozků: 2
- Počet běžných podvozků (bez pohonu): 2
- Počet míst 1. třídy: 9
- Počet míst 2. třídy: 138
- Výkon: 1 360 kW
- Maximální rychlost: 160 km/h

65 % plochy je v tzv. nízkopodlažním provedení (v úrovni moderních nástupišť výšky 550 mm).

Přáním zástupců Jihočeského kraje i Českých drah je výhledové nasazení nových jednotek také na úseku z Veselí nad Lužnicí do Tábora, což ale prozatím nelze splnit. „Důvodem je technologicky nevyhovující výhybna Roudná a probíhající výstavba čtvrtého železničního koridoru, takže s nasazením RegioPanterů na tomto úseku nepočítáme dříve než za pět let," potvrzuje Kafka. Zástupci jihočeského KCOD říkají, že cestující si nízkopodlažní jednotky pochvalují. Nová vozidla jim nabízejí komfort srovnatelný s dálkovými vlaky, zejména vítají bezbariérovost, pohodlné sedačky, dostatečný prostor po kočárky a jízdní kola, ale také audiovizuální informační systém. V teplých měsících oceňují klimatizaci. Příjemným bonusem, zvláště pro dojíždějící studenty středních a vysokých škol, je permanentní připojení na internet přes wi-fi.

Příjemné prostředí nejen pro cestující na vozíčku

Jiří Merta z denního stacionáře Arpida v Českých Budějovicích, který doprovázel své klienty na prezentační jízdě RegioPanterem, potvrdil, že se zúčastnili testovací jízdy na pozvání jihočeského

OFICIÁLNÍ PREMIÉRA. Výhody RegioPantera při jízdě vyzkoušeli jak středoškolští studenti, tak zdravotně postižení z Českých Budějovic. FOTO **AUTOR (3x)**

Vzhledem k tomu, že tato nová vozidla byla pořízena s dotační podporou z Regionálního operačního programu Jihozápad, nemohou být v souladu s podmínkami programu nasazena do jiných krajů ani do jiných států (například do sousedního Rakouska). Radní Krák proto jednal se zástupci regionální rady o možnosti provozu RegioPanterů aspoň do stanice Počátky-Žirovnice. Ta se nachází těsně v Kraji Vysočina (jako nejbližší stanice na trati), kde se nabízí logický přestup na zdejší regionální spoje směrem na Jihlavu. Cena jedné elektrické jednotky činila 113 milionů korun a podíl dotace EU dosahuje až 35 procent.

Na kterých tratích se svezete?

Ředitel jihočeského KCOD Jiří Kafka, který se slavnostní jízdy rovněž zúčastnil, potvrdil, že prioritou Českých drah je permanentní nasazení všech čtyř moderních jednotek řady 650 na trase Strakonice – České Budějovice – České Velenice. V tomto úseku zabezpečují až 90 procent výkonů. Doplňkově jsou RegioPantery nasazovány po jednom páru na úsecích České Budějovice – Veselí nad Lužnicí – Popelín a České Budějovice – Horní Dvořiště, kde zabezpečují jeden nedělní spoj. Ostatní spoje vozí elektrické Plecháče řady 242 s dvěma osobními vozy, což je podle ředitele Kafky kapacitně prozatím dostačující.

> Novým vlakem se svezla šedesátka našich klientů – od malých dětí předškolního věku až po třicetileté mladé lidi denního stacionáře a chráněných dílen.

KCOD. „Novým vlakem se svezla šedesátka našich klientů – od malých dětí předškolního věku až po třicetileté mladé lidi denního stacionáře a chráněných dílen. Porovnám-li jízdu v novém RegioPanteru s běžným vlakem, jde o dvě úplně jiné věci. Když jsme několikrát použili běžný vlak, tak i přes velkou pomoc od dopravce bylo nakládání vozíků zdlouhavé a poměrně časově náročné. To v novém elektrickém vlaku odpadá, nepotřebujeme žádnou zdvihací plošinu a nájezd do vlaku se odehraje během několika vteřin. Navíc mají tyto nové vlaky místo pro více vozíků, což je pro nás velmi pozitivní a můžeme tak cestovat bez jakýchkoli stresů," říká Merta. **MARTIN HARÁK**

Výzva: vybíráme fotografie do kalendáře na příští rok

Pokud máte smysl pro detail, štěstí na výjimečné světelné podmínky nebo oko pro dokonalou kompozici, to vše umístěné v hledáčku fotoaparátu, zpozorněte! České dráhy totiž právě hledají snímky pro svůj stolní kalendář na příští rok.

Letos vybíráme ze snímků zaměstnanců celé Skupiny ČD

Aktuálně probíhá soutěž, která je určena všem zaměstnancům společností ve Skupině České dráhy. Konkrétně se jedná o České dráhy a dceřiné společnosti, ve kterých ČD drží většinu majetkového podílu, tedy ČD Cargo, VUZ, DPOV, ČD - Informační Systémy, Dopravní vzdělávací institut, ČD Reality, ČD - Telematika, ČD travel, RAILREKLAM, Centrum Holešovice, Smíchov Station Development, Žižkov Station Development a RailReal.

Stejně jako v minulých letech čeká na fotografy, jejichž snímky se dostanou do kalendáře, finanční odměna – tentokrát 800 korun za snímek. Výherci ale také budou automaticky zařazeni do soutěže o nejpůsobivější záběr, ve které si vítěz odnese poukázky na odběr fotografického vybavení v hodnotě 15 tisíc korun!

Máte čas do konce června

Fotografie je možné zasílat od 16. května do 30. června prostřednictvím webových stránek http://kalendar2015.cd.cz, které jsou soutěži věnovány včetně podrobných informací a podmínek. Základní však můžeme uvést již nyní. Snímky musí být zasílány v rozměru 10 x 10 centimetrů (1 181 x 1 181 obrazových bodů) s rozlišením alespoň 300 dpi. Kreativitě se meze nekladou, fotografie však musí být námětově spojeny s tuzemskou železnicí.

Pokud tedy jste zaměstnanec ve Skupině ČD podle výše uvedeného vymezení a patříte k lovcům působivých snímků, určitě si je nenechávejte pro sebe. Kromě výše zmíněné odměny a zařazení do soutěže mohou vaše díla potěšit nejen oči vašich kolegů, ale i dalších milovníků železnice. Tradičně bude totiž stolní kalendář ČD v prodeji také na pokladnách ve stanicích, takže se dostává i mezi širokou veřejnost. Nezbývá než popřát dobré světlo a široký záběr.

VÁCLAV RUBEŠ

Stolní kalendář ČD 2015

...i vy můžete být jeho tvůrcem

Fotíte, šotíte? Nenechte si své úlovky jen pro sebe!

Staňte se spoluautorem stolního kalendáře Českých drah a získejte honorář 800 Kč za každou uveřejněnou fotografii. Soutěž probíhá od 16. 5. do 30. 6. 2014. Více info na stránkách:

kalendar2015.cd.cz

Potenciál dalších zakázek vidím ve východní Evropě a v Asii

Zkratku VUZ asi netřeba představovat. Stejně tak jako generála velícího českým zkušebníkům. Antonín Blažek se po téměř čtyřech letech, po přestávce v letech 2009–2012, vrátil do čela evropské jedničky na poli železničního zkušebnictví. Dceřiná společnost Českých drah se při hledání nových zákazníků musí dívat na další zahraniční trhy, v poslední době spíše východním směrem.

FOTO AUTOR

Jaký byl návrat do čela VUZ po čtyřech letech?
Jsem velmi rád, že Výzkumný Ústav Železniční během mého působení v mateřské firmě nestál na místě a rozvíjel se. Když jsem v roce 2009 odešel, zůstal jsem sice předsedou představenstva, neměl jsem ale možnost vidět fungování firmy v detailu. Ten kontakt zkrátka nemohl být tak těsný. Nicméně za téměř čtyři roky mého působení v Českých drahách se přece jen některé věci změnily. A právě v některých aspektech jsem pár chybiček objevil. Zaměřil jsem se proto na doladění a musím říci, že díky pochopení a pracovitosti svých kolegů nebylo potřeba aplikovat nějaké tvrdé změny. Přišel jsem také ve chvíli, kdy byl v plném proudu modernizační program zkušebního centra.

Co modernizace zkušebního centra přinesla?
Celých šest let jsme zdokonalovali polygon u Velimi. V letošním roce realizujeme poslední etapu – instalaci evropského vlakového zabezpečovače ETSC level 2. Když k tomu připočteme vlastnosti, kterých jsme díky modernizaci již dosáhli – rychlost 230 km/h, nové trakční vedení, svršek, zabezpečovací zařízení, měnírnu schopnou napájet všemi nejfrekventovanějšími napájecími systémy, čtyři haly poskytující zázemí zkušebním týmům od A až do Z – tak dostáváme nejkomplexnější zkušební centrum v Evropě.

VUZ ale není jen zkušební okruh. Nesmíme totiž zapomenout, že máme dva druhy podnikání. Kromě oblasti zkušebnictví ještě plníme úlohy hodnotitele. Jde o posuzování shody s TSI, tedy Technických specifikací pro interoperabilitu, které jsou nezbytné pro zařazení do železničního systému. A tím míním vozidla i infrastrukturu v Evropské unii. Pro tento proces je v České republice notifikovanou osobou – jak o společnostech oprávněných tuto činnost zajišťovat hovoří legislativa – právě Výzkumný Ústav Železniční. Posuzování shody s TSI tvoří asi čtvrtinu z celkového objemu našich činností.

Ve Zkušebním centru VUZ se testují výrobky řady tuzemských i zahraničních firem. A často nejde jen o vozidla. Jaká je struktura vašich zákazníků a zkoušených produktů?
Pro železniční fandy jsou tím nejatraktivnějším „zbožím“ na okruhu nová vozidla, nejlépe exotická. Už ale jen zasvěcení vědí, že plná polovina zkoušek se týká infrastruktury. I tyto produkty samozřejmě musí plnit přísné normy, a proto se testování podrobují jak poměrně složité konstrukční celky, tak i kupříkladu kamenivo použité pro železniční svršek. Mimochodem, i tato problematika je velmi sofistikovaná. I obyčejný kámen v kolejích musí mít správný tvar, velikost, zrnitost a strukturu. Provádíme též zátěžové zkoušky, kde musí testovaný komponent či výrobek projít sérií cyklů simulujících mnoho let provozu, které musí testovaný kus vydržet. Konkrétně jde například o rámy podvozků, dvojkolí, ale i o zmiňované kamenivo. Pak jsou tu destruktivní zkoušky, které probíhají – jak název napovídá – až do destrukce, například prasknutí na zkušební stolici. A právě díky tomuto komplexnímu servisu zákazníkům a velmi rozsáhlému portfoliu je i spektrum našich zákazníků opravdu široké. V současnosti se asi 70 procent z nich etabluje ze zahraničí, v ostatních případech jsou našimi zákazníky tuzemští výrobci. O první příčku co do počtu zakázek se dělí francouzský Alstom a kanadský Bombardier, respektive jeho evropské závody.

Nenarážíte při takovém vytížení zkušebního centra na jeho kapacitní strop?
Úroveň vytíženosti našich kapacit jasně dokumentují výsledky. Naše produkce je nyní asi desetinásobná ve srovnání s dobou před zahájením modernizace zkušebního centra, tedy před rokem 2005. Jestliže jsme tehdy vytvářeli zisk asi 10 milionů, v současnosti je to částka kolem 100 milionů korun. Vše má však své limity, a to jak kapacitní, tak z pohledu lidských zdrojů. Navíc jsme vystaveni obrovskému tlaku nepravidelnosti. Nezřídka se stává, že naši zákazníci se vlivem svých interních potíží nedostaví ve stanoveném termínu nebo naopak nasmlouvanou délku zkoušek přesáhnou. To samozřejmě komplikuje velmi vypjatý harmonogram využití zkušebního centra. Na druhou stranu ale naši zákazníci vysoko hodnotí naši operativnost a výtečnou schopnost našich zaměstnanců se s touto výzvou poprat. Například španělský zákazník byl velmi mile překvapen ve chvíli, kdy nestihl zkoušky do pátečního večera, naší nabídkou testovat i v nočních a víkendových směnách. Tohle se v Evropě zkrátka příliš nevidí.

Investiční boom v podobě nákupu vozidel a masivní obnovy infrastruktury v Evropě podle všech indicií značně zpomalí. Nebojíte se, že se to projeví i v množství zakázek pro VUZ?
Podle statistiky bylo zkušební centrum nejvytíženější v loňském a předloňském roce, čemuž odpovídá, že v letech 2012 a 2013 jsme dosáhli historicky nejvyššího zisku. Rád bych, aby takto růstová tendence pokračovala i letos. V souvislosti s tím, jak klesá investiční boom v tuzemsku, se nyní snažíme orientovat více na zahraniční trhy. Zdá se ale, že i v západní Evropě již firmy brzy dosáhnou jakéhosi stupně naplněnosti, neboť grandiózní obměna parku se blíží ke konci i tam. Naše pozornost se proto obrací do východní Evropy, kde vidíme velký potenciál. Velmi zajímavé je pro nás také Turecko, kde se ohromně investuje včetně výstavby vysokorychlostních tratí, kde se také angažujeme. Silně nás zajímá také Rusko, Čína a dokonce i Korea, kde vidíme možnost uplatnění našeho know-how při zkouškách železničních komponentů dodávaných jak evropskými firmami na východ, tak například asijskými výrobci do Evropy.

Hodně se diskutuje o projektu nového železničního polygonu ve Španělsku. V případě, že skutečně dojde k realizaci, může to ohrozit pozici VUZ jako lídra evropského zkušebnictví?
Nikdo by neměl usnout na vavřínech a s tím souvisí i sledování naší konkurence. Těch aspektů je pochopitelně mnoho, ale naprosto klíčové je naslouchání požadavkům zákazníků a technická vybavenost. V těchto ohledech děláme maximum a vezmeme-li v potaz i otázku cenové a obchodní politiky, jsme velmi konkurenceschopní v celé Evropě vzhledem k současným zkušebním centrům. Pokud by vyrostlo nové „supercentrum“, velmi pravděpodobně to pocítíme.

Podle mého názoru jsou v tomto plánu dvě ale. Za prvé to nevypadá, že by Evropa přemrštěně investovala do španělské infrastruktury – naopak spousta projektů se na jihu Evropy spíše tlumí, než rozvíjí. Druhým problémem je logistika – jak všechna vozidla do Španělska s jejich širokorozchodnou sítí dostat. Ano, díky vysokorychlostním tratím mají Španělé i normálně rozchodné tratě, ale nedokážu si přestavit, že by návoz vozidel ke zkouškám probíhal právě po těchto koridorech, byť v noci. Zastávám proto názor, že s naším aktivním prozákaznickým přístupem není nereálné si naše postavení na trhu udržet.

VÁCLAV RUBEŠ

ANTONÍN BLAŽEK

Absolvent Strojní fakulty ČVUT, oboru Dopravní a manipulační technika, v roce 1987 nastoupil k ČSD. V libeňském lokomotivním depu pracoval zpočátku jako strojvedoucí, později se stal jeho přednostou. V roce 1997 začal pracovat na Generálním ředitelství Českých drah a měl mimo jiné na starosti homologaci jednotek Pendolino. V roce 2005 se stal předsedou představenstva a generálním ředitelem Výzkumného Ústavu Železničního. O čtyři roky později byl ustanoven do funkce náměstka generálního ředitele ČD pro osobní dopravu, ve které působil až do října 2012. Generální ředitelem VUZ byl opět zvolen v listopadu 2012. V roce 2013 dokončil doktorské studium, opět na ČVUT.

KRÁTCE

Hledají se tenisté na mezinárodní turnaj

Odborové sdružení železničářů připravuje výběr tenistů do družstva, které bude reprezentovat ČR na 20. Mezinárodním mistrovství železničářů USIC 31. května až 5. června 2015 v Norimberku. Organizátoři hledají vedle aktivních zaměstnanců ČD, ČD Cargo, SŽDC a dále i organizací odčleněných od ČD (tito musí být členy OSŽ) i jejich rodinné příslušníky, kteří se připravují na budoucí zaměstnání (studenti a učňové ve věku od 16 do 21 let včetně, ročník narození 1994–1999) a jsou umístěni na žebříčku Českého tenisového svazu dospělých nebo dorostu za rok 2013. Tenisté-rodinní příslušníci, kteří splňují výše uvedené předpoklady a mají zájem se akce zúčastnit, se mohou hlásit do 25. června na telefonu 602 335 331 nebo e-mailu kotaska@tiscali s tím, že uvedou své datum narození, zaměstnavatele otce nebo matky, adresu bydliště, tenisový klub, za který jsou registrováni, a umístění na žebříčku ČTS dospělých nebo dorostu za rok 2013. O přijetí do kvalifikačního turnaje, který se bude konat v září, se vybraní hráči dozvědí do 10. července.

Podpořili jsme Rodinné běhy

V neděli 11. května se v Praze běžel Volkswagen Maraton. České dráhy byly (již devátým rokem) oficiálním dopravcem RunCzech běžecké ligy a hlavním partnerem Rodinných běhů. Z tohoto důvodu měli držitelé In Karet možnost získat slevu 50 procent na startovném. Rodinný mini maraton s délkou tři kilometry začínal i končil na Staroměstském náměstí v Praze. Závod byl určen pro rodiny i jednotlivce, kteří chtěli být součástí maratonského dění.

Ocenili jsme nejlepší snímek z kalendáře

Pokud nalistujete ve stolním kalendáři Českých drah 21. týden, můžete se potěšit ze snímku, který v soutěži o nejlepší fotografii získal největší počet hlasů. Snímek děvčátka, fascinované kouzlem železniční nostalgie, byl 30. dubna 2014 oficiálně oceněn první cenou a jeho autorka Hana Křešťáková převzala z rukou marketingového ředitele Zdeňka Větrovce vouchery na nákup fototechniky v hodnotě 15 000 korun. Pokud patříte k lovcům zajímavých železničních snímků, budete mít i vy – stejně jako úspěšná autorka z Třince – možnost přispět do kalendáře pro rok 2015 a zúčastnit se soutěže o zajímavé ceny. Podmínky a termín soutěže najdete na jiném místě tohoto čísla. **(rub, osž, tis)**

PŘEČETLI JSME ZA VÁS

TRAŤ LIBEREC – TANVALD ZREKONSTRUUJE VIAMONT

Železniční trať mezi Libercem a Tanvaldem zrekonstruuje za téměř 685 milionů korun firma Viamont DSP. Vítězná nabídka je zhruba o 55 milionů korun nižší, než kolik předpokládal projekt SŽDC, vyplývá z oznámení ve věstníku veřejných zakázek. Stavět by se mělo od poloviny letošního roku. Projekt počítá s modernizací tratě z liberecké zastávky Vesec přes Jablonec do Smržovky, kde se napojí na zrekonstruovaný úsek. Zmizet by měly některé nevyužívané budovy, úpravy čekají i nástupiště ve stanicích a zastávkách. Rekonstrukce čeká rovněž některé přejezdy, na dalších bude nové zabezpečení. V traťových úsecích Liberec – Tanvald, Smržovka – Josefův Důl a Tanvald – Velké Hamry budou položeny i kabely, které umožní dálkové ovládání zabezpečení a komunikaci. A protože je trať v oblasti, kde hodně sněží, budou ve stanicích ve Vesci, Jablonci, Smržovce a Tanvaldu elektricky vyhřívané výhybky.

ČTK 24. 4. 2014

HLAVNÍ KLADENSKÁ STANICE BUDE ZCELA ZMODERNIZOVANÁ

Hlavní kladenská železniční stanice bude zcela zmodernizovaná. Mezi zastávkami Kladno a Kladno-Ostrovec přibude druhá kolej a trať bude elektrifikovaná. Cena této investice ještě není vyčíslená. Navazovat by později měl projekt železničního spojení s pražským Letištěm Václava Havla a propojení s Prahou, takzvaná rychlodráha. Modernizace železniční stanice v Kladně by mohla začít v letech 2016 či 2017. Délka úseku, který bude stavebně upraven, přesahuje pět kilometrů. Na místě vznikne druhá traťová kolej, ve stanici budou vybudovány podchody, ostrovní nástupiště, silniční podjezd a poblíž stanice také autobusový terminál. Správa železniční dopravní cesty příští rok zahájí opravu pražského Negrelliho viaduktu, vlaky po něm neprojedou přibližně dva roky. Aby nebyla celá trať na Kladno zcela vyřazená z provozu, může modernizace kladenského úseku začít nejdříve v roce 2016.

ČTK 29. 4. 2014

ZAUJALO NÁS

Ministerstvo dopravy má příští rok ušetřit jen 2,5 miliardy. Předpokládá to změněný návrh státního rozpočtu. Původně škrty činily přes osm miliard korun. Jen ze státního rozpočtu (bez peněz z EU a dalších dotací) má doprava hospodařit se 27,8 miliardy korun. Větší část peněz – 18 miliard – by měla jít do SFDI, jehož prostřednictvím se financují dopravní stavby. Podle ředitele fondu Tomáše Čočka ale ani tyto prostředky nebudou stačit na spolufinancování staveb.

ČTK 6. 5. 2014

POLÁCI CHTĚJÍ NOVÝ SPOJ PŘES HRANICE, VLAK DO JESENÍKU

Lidem na Jesenicku může brzy přibýt vítané vlakové spojení do Polska, kam řada z nich pravidelně míří například za nákupy. Po letech, kdy obyvatelé severní části kraje trpí především stále dalšími škrty v dopravě, k nim chtějí začít vypravovat pravidelnou linku Poláci. Zatím by od poloviny prosince spojila Mikulovice a Wrocław, Poláci však mají zájem o linku až do Jeseníku. Polské samosprávy teď jednají o financování mezinárodních spojů s ministerstvem infrastruktury a rozvoje, které má jejich provoz dotovat s tím, že by zatím jezdil jeden pár vlaků denně a zřejmě jen ve volných dnech. Náměstka hejtmana Aloise Mačáka iniciativa Poláků překvapila. „Určitě je to dobrá myšlenka. Jen je škoda, že to Poláci s námi nekonzultují. Bylo by dobré postupovat společně, protože část tratě využívají i naše vlaky jezdící mezi Mikulovicemi a Jindřichovem ve Slezsku přes Polsko,“ uvedl náměstek Alois Mačák.

MF DNES 5. 5. 2014

LEO EXPRESS MÁ PROBLÉMY, VĚŘÍ, ŽE POMŮŽE EXPANZE

Železniční dopravce LEO Express za uplynulý rok svého provozu prodělal 159 milionů korun. Na rozdíl od svých rivalů se ale musí se svou ekonomikou vypořádat sám. S cestou ze ztrát má pomoci expanze i autobusová doprava. Regio-Jet Radima Jančury také prodělává, ten je ale zatím ochoten firmu podporovat z aktivit mateřské Student Agency. Šéf a spolumajitel LEO Expressu Leoš Novotný mladší musí situaci řešit sám. Už na konci loňského roku musel s bankami vyjednat prodloužení splatnosti úvěrů. Nedostatek financí musela řešit i půjčka 140 milionů korun od Leoše Novotného staršího, otce šéfa LEO Expressu. Jedinou cestou k zisku je zvýšit tržby a expandovat. Firma podle výroční zprávy plánuje expanzi ve střední Evropě a chce vstoupit také do autobusové dopravy. Novotný se již delší dobu snaží získat povolení ke startu provozu v Polsku, naráží ale na byrokratické překážky.

HOSPODÁŘSKÉ NOVINY 2. 5. 2014

KAM JET

Začíná sezona na Mladějovské dráze

V poslední květnový den vyjedou pravidelné výletní vlaky pro veřejnost na Mladějovské průmyslové dráze o rozchodu 600 mm vedené unikátní parní lokomotivou Krauss-Linz č. 1 z roku 1920. Součástí bude možnost prohlídky Průmyslového muzea Mladějov (expozice železniční, silniční, zemědělské a stavební techniky). Ve dnech provozu dráhy začínají prohlídky muzea vždy po návratu výletního vlaku do Mladějova, vstup pro cestující s platnou jízdenkou je zdarma. V den výletních jízd proběhne v areálu mladějovské úzkokolejky od 10 do 16 hodin výměnné setkání zaměřené na předměty se železniční a dopravní tematikou, zejména modely, publikace, pohlednice a další. Vstup pro cestující výletními vlaky a návštěvníky muzea zdarma. Podrobnosti o jízdách a speciálních akcích najdete na www.mladejov.cz.

Výstava Migranti fotí migranty v Plzni

Společnost Člověk v tísni představuje v druhé polovině května ve výpravní budově plzeňského hlavního nádraží výstavu Migranti fotí migranty. Autory dvacítky fotografií, které si lze prohlédnout v horní hale, je sedm amatérských fotografů z šesti zemí světa, které spojil jeden příběh – příběh migranta. Výstavu zahájil v pondělí 12. května v podvečer krátký happening. Pro cestující je fotografická výstava otevřena do konce května. „Jsme velmi rádi, že nám České dráhy umožnily snímky vystavit v netradičním prostředí. Velmi si ceníme této vstřícnosti," uvedl Dalibor Hapl ze společnosti Člověk v tísni.

Úzkorozchodná dráha u Zbýšova otevírá

Již osmou sezonu zahajuje Muzeum průmyslových železnic a provozu historických vlaků na Regionální úzkorozchodné železnici v lokalitě Zbýšov – Babice u Rosic – Zastávka u Brna. Jde o bývalou uhelnou vlečku z roku 1862, která je přestavována na muzejní železnici s turistickým provozem – za pomoci partnerů ČEZ, Veletrhy Brno, Siemens, Jihomoravského kraje a obcí v okolí dráhy. Vozidla úzkorozchodných železnic mnohdy svými kompaktními rozměry a líbivým vzhledem připomínají model či hračku, přesto jde o desítky let staré stroje trávící svůj život v lomech, dolech, cihelnách a železárnách (elektrická lokomotiva Siemens je stará dokonce 105 let). Od soboty 17. května je muzeum otevřené pro veřejnost. Při této příležitosti pojede parní vlak ze Zbýšova do Babic u Rosic od 10 hodin každou hodinu až do půlnoci. Další informace získáte na www.mpz.cz nebo www.reuz.cz.

(rub, rp)

V Pardubicích a Hradci Králové otevřeli nové obchody

Na pardubické nádraží se vrátilo po několik měsíců trvající přestávce knihkupectví. Na comebacku se podílel dokonce i hejtman kraje. V královéhradecké stanici zase byla otevřena prodejna občerstvení s čerstvými nápoji. Tyto služby zajímavým způsobem rozšířily nabídku pro cestující ve dvou největších městech východních Čech a pomohou zvýšit spokojenost zákazníků Českých drah.

RAČTE VSTOUPIT. První květnový den se na pardubickém nádraží otevírala prodejna knih Mozaika. FOTO **AUTOR (2x)**

> V novém knihkupectví, které se nachází na stejném místě jako to předchozí, což si přál už tvůrce památkově chráněné budovy architekt Karel Řepa, našla své místo i literatura věnovaná železniční dopravě.

Na pardubickém nádraží se knihy prodávaly 55 let. To se v lednu změnilo a pohled na prázdné výlohy nenechal v klidu Jana Doležala, který se vzpomínkami na tento populární obchod z dob, když ještě jezdil do západních Čech přes Pardubice s maminkou, cítil morální povinnost tento obchod zachovat. Pro myšlenku získal hejtmana Martina Netolického, syna architekta budovy Miroslava Řepu, náměstka generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Michala Štěpána a další.

Symbolické odemknutí prodejny

Přesně v den 56. výročí zahájení provozu nového nádraží, ve čtvrtek 1. května, slavnostně znovu odstartoval provoz prodejny, která, inspirována typickými keramickými obklady nádraží, dostala jméno Mozaika. Po 11. hodině předal Tomáš Netolický, ředitel pardubického KCOD, klíč od prodejny panu Doležalovi a oba následně symbolicky odemkli obchod. „Cokoli vedoucího k oživení různých aktivit v jedné z nejvýznamnějších funkcionalistických staveb poválečného Československa vítám," uvedl hejtman s tím, že by si ani nedovedl představit zánik zdejšího knihkupectví.

V krátkém filmu o historii obchodu promluvila i Eliška Rybičková, která zde od konce šedesátých do počátku devadesátých let prodávala. Občas tady schovávala nějaký žádaný titul známým strojvedoucím, kteří zrovna měli směnu, nebo třeba herci Jiřímu Bartoškovi. „Novinky se začínaly prodávat o takzvaných knižních čtvrtcích. A protože jako jediné knihkupectví to na nádraží mělo otevřeno už od 6 hodin, čekala tady vždy velká fronta. To byla tržba!" vzpomíná bývalá prodavačka knih. A leckdo si také připomněl stísněné prostory výkladních skříní s knihami vyrovnanými do obdivuhodných pyramid, z nichž se žádané tituly lovily speciálními kleštěmi s dlouhými rukojeťmi.

Regionální i drážní tituly

V novém knihkupectví, které se nachází na stejném místě jako to předchozí, což si přál už tvůrce památkově chráněné budovy architekt Karel Řepa, našla své místo i literatura věnovaná železniční dopravě. „To jsem velmi rád. Protože příští rok si připomeneme kulaté výročí narození stavitele Jana Pernera, chtěli bychom výlohy ladit i v tomto duchu," potvrdil Doležal, který před dvěma lety také zakládal Společnost Jana Kašpara, leteckého průkopníka, a inicioval opravu jeho hrobky a odhalení pamětní desky rovněž na pardubickém nádraží. Důležitým atributem slavnostního aktu otevření Mozaiky byl rozkvetlý strom v květináči, pod nímž se mohly přítomné páry v duchu prvomájových zvyků políbit. Ochotní návštěvníci štafetově četli pasáže z Máchova Máje.

ZÁJEM MÉDIÍ. Otevírání knihkupectví přilákalo nejen zástupce kraje, ale i početné novináře.

NÁPOJE. Cestující v Hradci Králové se mohou při čekání v hale osvěžit v nové prodejně. FOTO **RSM HRADEC KRÁLOVÉ**

V Hradci mají čerstvé nápoje z přírodních surovin

Příjemnou novinku zažili i v Hradci Králové. V dubnu zde totiž byly v odbavovací hale realizovány stavební úpravy pro novou prodejnu občerstvení. Přestože se v tomto případě jedná o poměrně malé změny, příprava stavby si vyžádala výrazně delší dobu než samotná realizace. Výpravní budova je totiž již od roku 1958 vyhlášena kulturní památkou, a proto se projektant musel nejprve vypořádat se všemi podmínkami a připomínkami odboru památkové péče Magistrátu města Hradec Králové. Projekt se ale podařilo dovést do úspěšného konce, takže nová prodejna Mangaloo byla nedávno zkolaudována a otevřena. Dosud chybějící sortiment čerstvých nápojů z přírodních surovin jistě přispěl ke zvýšení spokojenosti našich cestujících.

Nádražní budova, postavená v duchu moderního klasicismu podle návrhu architekta Václava Rejchla, byla otevřena 5. května 1935. Je 152 metrů dlouhá a rozkládá se na ploše 5 tisíc metrů čtverečních. Je rozdělena na dvě části 46 metrů vysokou věží s hodinami, zakončenou výrazným pláštěm z měděného plechu, na jejímž vrcholu byl umístěn vodojem pro zásobování stanice vodou. Sedlovou střechu vlevo od věže nese unikátní ocelový krov se skleněnými výplněmi, které zajišťují přirozené osvětlení odbavovací haly. Objekt zatím neprošel výraznou stavební úpravou. Změny lze však zaznamenat v interiéru, kde bylo provedeno přizpůsobení některých komerčních prostor dnešním podmínkám a požadavkům. Další prostory odbavovací haly na modernizaci teprve čekají.

MARTIN NAVRÁTIL, VÁCLAV FIKR

Pantografy v Milovicích slavily padesáté narozeniny

Na den přesně před padesáti lety, 26. dubna 1964, byla Československým státním drahám předána první technická jednotka EM 475.1001 a 1002. Ten rok cestujícím začalo sloužit ještě dalších šest. Vzpomněli si na to nadšenci v organizaci ROPID a přesvědčili ČD a SŽDC a další subjekty, že by se slušelo kulaté výročí vozidel, která stále ještě slouží, náležitě oslavit.

Výstava i brožura v Praze

„Vzniklo to docela náhodou, před dvěma měsíci jsme se dozvěděli o tomto dni, začali přesvědčovat partnery, shánět peníze, nakonec se to povedlo," řekl Filip Drápal, vedoucí odboru marketingu organizace ROPID s tím, že nejtěžší bylo celý proces shánění podpory rozhýbat.

Vlastní oslavy odstartovaly v Masarykově salonku na stejnojmenném pražském nádraží. Tady byly také k vidění makety Pantografu, jeho předchůdce EM 475.0 a také jejich „pravnoučka" RegioPantera. U salonku, kde navigátoři z organizace ROPID rozdávali propagační materiály a také brožurku k výročí, byla na panelech minivýstava o historii strojů. Zpřístupněn byl i vládní salonek na hlavním nádraží. Sešla se i silná sestava bývalých strojvedoucích depa Praha střed neboli Masaryčky a vzpomínalo se a vzpomínalo.

Před půl desátou od prvního nástupiště odrazil první Pantograf, shodou okolností onen první s čísly 001 + 002 na pravidelném vlaku 9403 přes Lysou do Milovic. Na desítkách spojů se střídaly ještě další – pražská jednotka 451.025 + 026 a 451.045 + 046 – muzejní exponát ze stavu DHV ČD, který dorazil do Prahy na posilovém vlaku už na velikonoční pondělí ze šumperských opraven. A v podstatě šlo o první nasazení vozidel této řady na bývalé a nedávno elektrizované lokálce do Milovic.

FOTO **AUTOR**

Elektrické jednotky z 60. a 70. let mají nadčasový design.

Na nástupišti v Milovicích nebylo chvílemi doslova k hnutí. Od nádraží byla zavedena pravidelná linka číslo 432 do zábavního parku Mirakulum vedená historickými autobusy Škoda 706 RO a letním speciálem RTO pana Aloise Koutka. Vystaven byl Pantograf 451.095 + 096 v korporátních barvách. Velkým lákadlem pak na ploše u nádraží byly ukázky vyprošťovací a hasicí techniky SŽDC včetně práce vyprošťovacího tanku nebo dvoucestného zásahového vozidla. KCOD Praha kvůli akci zajistilo posílení osobní pokladny v Milovicích.

Lidé na nich často oceňovali bezbariérovost

S nastupováním a vystupováním byli spokojeni zejména starší a méně pohybliví cestující. Jak vyprávěl strojvedoucí ve výslužbě Karel Palán, ve Žďáru u Chocně jednou nastupovaly starší dámy a říkaly: „Za to, že nemusíme lézt do schodů a že jezdíte v sobotu i v neděli, se za vás v Borohrádku pomodlíme." A že šlo konstrukčně i designově o nadčasovou záležitost, potvrdil i jeho kolega Jan Kratochvíl.

„Mívaly jen běžné poruchy. Bohužel neměly tak dobře odpružené podvozky, takže trpěla páteř a bolela záda. Na druhou stranu se říkalo, že snad budou jezdit pořád – a to se vlastně vyplnilo," vzpomíná Kratochvíl. V běžném provozu se s legendárními Pantografy můžete dnes setkat především na trati 091, případně při nasazení v rámci operativní zálohy.

MARTIN NAVRÁTIL

Další fotografie najdete ve webové verzi Železničáře.

Pracovníky Provozního pracoviště ČD Cargo v Kolíně denně zaměstnávají rozvoz místní zátěže a činnosti na vlečkách. Jejich pracoviště zahrnuje 24 tarifních bodů, které sahají od Čáslavi po Úvaly a jejichž pravidelnou obsluhu zajišťují manipulační vlaky ze stanice Kolín a tři posunovací zálohy. Na rozsah práce má také značný vliv výroba v automobilce TPCA, kde aktuálně uvažují o zavedení dvanácti výrobních směn týdně.

FOTO AUTOR

Reportážní zastavení u kolegů na kolínském pracovišti

Z hlediska velikosti nakládky a vykládky jsou pro zdejší zaměstnance nejdůležitějšími místy stanice Kolín a Čáslav. Proč tomu tak je? Přímo v Čáslavi, kromě vojenské vlečky k letišti v Chotusicích, fungují i uhelné sklady firmy K+P Line a nakládka železného šrotu firmy Recycling - kovové odpady. Aktivní je i místní pila společnosti LESS & TIMBER, kam se vozí kmenové dříví a odkud chodí, zatím nepravidelně, štěpka.

Převažuje obilí, dřevo, uhlí

Hlavní objem přeprav ovšem proudí na trati Čáslav místní nádraží – Třemošnice, ještě přesněji na bývalé odbočce do Dolních Bučic, dnes vlečce GOLDBECK Prefabeton, začínající ve stanici Skovice. Na zmíněné vlečce jsou dále významnými zákazníky společnost GOLDBECK, která hojně exportuje betonové prefabrikáty, firma Ethanol Energy působící v místě bývalého cukrovaru, jejíž vlečka je zaústěna do vlečky GOLDBECK. Tam se naváží uhlí a prázdné cisterny a odváží líh. A konečně ZZN Polabí, vlečka Vrdy (což je druhá vlečka odbočující z vlečky GOLDBECK), kde se provádí převážně nakládka obilí.

Je třeba vzpomenout i tarifní bod Ronov nad Doubravou, kde se pravidelně nakládá dřevo. „Bohužel to už se nevozí z Třemošnice, kde nakládka na všeobecné nakládkové a vykládkové koleji musela být kvůli stížnostem obyvatel sousedního sídliště zrušena," vysvětluje vedoucí PP Kolín Milan Melechovský. Tarifní body Zbraslavice, Červené Janovice a Malešov na trati Kutná Hora hl. n. – Zruč nad Sázavou jsou obsluhovány manipulačním vlakem z Kolína, obsluhu vlaku tvoří vedoucí posunu z Kutné Hory hlavního nádraží. Tuto oblast charakterizuje především nakládka dřeva.

> Celkem 21 vleček obsluhují tři zálohy. Druhá a třetí se navíc střídají v obsluze vleček v areálu TPCA.

Povodně zkomplikovaly obsluhu v Kouřimi

Další tarifní body obsluhují na trati Kolín – Ledečko, a to v Červených Pečkách, Ratboři, Bečvárech a v Uhlířských Janovicích. Nakládku a vykládku na této trati lze charakterizovat dvěma položkami – uhlí a dřevo. Tato trať je v současnosti využívána i k obsluze vlečky Boletex v Bošicích (vlečkařem je ČR SSHR), kam se musí zajíždět odklonem přes Bečváry z důvodu téměř ročního uzavření tratě Pečky – Kouřim po loňské červnové povodni. Následkem toho došlo ke ztrátě přepravce obchodujícího s uhlím v Kouřimi.

Rekordy padaly v roce 2009

Kolín kdysi býval synonymem chemického průmyslu a podle toho vypadaly i místní obsluhy. Dnes jsou pravidelným zákazníkem hlavně Lučební závody Draslovka, Kemwater ProChemie a BIOFERM - lihovar, k ostatním míří zásilky méně často. Největší objemy jdou samozřejmě na vrub automobilového průmyslu a významnou roli hraje i nakládka šrotu. Kromě firmy Green Metal Czech, která nakládá kovový odpad z výroby automobilů, jsou v Kolíně další tři firmy odesílající šrot.

Celkem 21 vleček obsluhují tři posunovací zálohy. Druhá a třetí se navíc střídají v obsluze vleček automobilky TPCA. „Když v roce 2009 fungovalo v západní Evropě šrotovné, padaly rekordy. Tehdy bylo vyrobeno asi 330 tisíc aut, takže jsme se téměř nezastavili. Bohužel od roku 2010 výroba postupně klesala, na což jsme museli reagovat i my snižováním stavu zaměstnanců," vysvětluje Melechovský a hned dodává, že věří v opětovný nárůst produkce především díky novým modelům Peugeot, Citroën a Toyota.

„Dne 23. dubna 2014 ráno vyjela ze závodu TPCA poslední auta starého modelu, nyní se předělává výrobní linka a od 19. května začnou proudit nová auta. Společnost GEFCO, jež se stará o odvoz vyrobených vozů z areálu závodu, provede v půli května zkušební nakládku deseti autovozů různých řad, aby zjistila vhodnost těchto vozů a určila parametry nakládky," upřesňuje. V Kolíně bychom měli ve výčtu vzpomenout alespoň silo ZZN Polabí, firmu Mi - King a elektrárnu Dalkia Kolín, jejíž technologie vykládky byla přestavěna na méně prašnou s využitím výsypných vozů řady Falls.

Vezli i nejrychlejší lokomotivu

Úplný výčet aktivit kolínského pracoviště se nevejde do těchto řádek. Ještě je třeba zmínit západní směr, odkud často putují ucelené vlaky ze sila ZZN Polabí v Pečkách a jímž se v současnosti provádí návoz stožárů a dalších dílů do Úval v rámci stavby koridoru. A zřejmě nejdražší zásilky se vozí do Velimi pro VUZ. „Často jde o mimořádné zásilky, sjednávané přes URMIZA s různými omezeními. Pro VUZ se provádí pravidelně obsluha dvakrát týdně, ale často i vícekrát. Naším cílem je spokojený zákazník, nechceme zklamat jeho důvěru, neboť důvěra zákazníka je jedním z hlavních předpokladů úspěchu jakéhokoli podnikání," uzavírá vedoucí kolínského provozního pracoviště. **MARTIN NAVRÁTIL**

Hodnotili jsme výsledky prvního čtvrtletí

Podle předběžných výsledků za první tři měsíce společnost ČD Cargo potvrdila pozici lídra na tuzemském železničním dopravním trhu. Za toto období přepravila přibližně 16,9 mil. tun zboží, což je o 7 procent více, než předpokládal plán. Významný je i fakt, že se v letošním roce podařilo zastavit meziroční propad přeprav, a to i přesto, že jsme ztratili uhlí do Chvaletic. Podobné výsledky očekáváme i na úrovni tržeb z vlastní přepravy. Kontrakty s téměř všemi klíčovými zákazníky pro rok 2014 jsou uzavřeny, což je jasným signálem toho, že ČD Cargo je pro své zákazníky spolehlivým a strategickým partnerem. Obchodnímu úseku se pro letošní rok prozatím podařilo nasmlouvat zcela nové obchodní případy v objemu cca 3,2 mil. tun.

Mírná zima nám pomohla

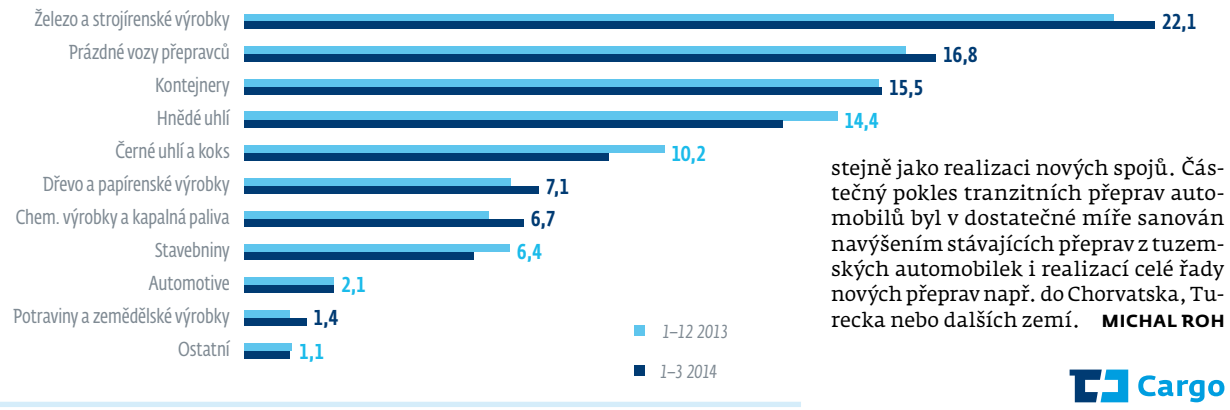
S výjimkou přeprav černého uhlí vykazují příznivé výsledky všechny další komodity. Teplé počasí letošní zimy se pozitivně projevilo na úrovni těžby dřeva a s ní spojené přepravě kulatiny, vlákniny i dřevní štěpky. Nově nyní např. realizujeme přepravy dřeva do stanic v jihozápadním pohraničí k překládce na kamiony a následnému odvozu do Německa. Také na výsledcích v komoditě stavebniny se příznivě projevila mírná zima, kdy nedošlo k tak výraznému poklesu stavební výroby a s ní související přepravy cementů jako v jiných letech. Naopak negativně se teplé počasí odrazilo v přepravách odsiřovacích vápenců do elektráren a tepláren. To se samozřejmě odrazilo i v komoditě hnědé uhlí, kde však byla realizována řada nových obchodních případů včetně nových přeprav v přepravních jednotkách Innofreight do teplárny v Plzni.

Pozitivní vliv na celkové výsledky měly zvýšené objednávky železné rudy včetně realizace přeprav železné rudy z Polska, kterou v minulém roce zajišťovali jiní dopravci. V přepravách železného šrotu byl pilotně zkoušen nový systém jejich realizace se shromažďováním jednotlivých vozových zásilek v Ostravě. Rovněž v přepravách chemických produktů a kapalných paliv se situace pozvolna zlepšuje. Agresivnější obchodní politikou se v konkurenčním boji podařilo získat řadu nových, zejména mezinárodních přeprav.

Kombinovaná doprava roste

Kombinovaná doprava je trvale rostoucím segmentem přeprav (za období leden–březen nárůst cca 3 procenta) souvisejícím s celkovým navýšením počtu vlaků všech významných operátorů. S ohledem na vývoj na trhu lze očekávat i v dalších měsících překračování plánu stejně jako realizaci nových spojů. Částečný pokles tranzitních přeprav automobilů byl v dostatečné míře sanován navýšením stávajících přeprav z tuzemských automobilek i realizací celé řady nových přeprav např. do Chorvatska, Turecka nebo dalších zemí. **MICHAL ROH**

Podíl komoditních skupin dle přepravených tun (v %)



KRÁTCE

Pravidelná přeprava automobilů do Jenče

V druhé polovině ledna 2014 proběhla zkušební přeprava dvou prázdných autovozů firmy BLG do, resp. z železniční stanice Jeneč na trati Praha – Kladno s určením na vlečku dovozce a distributora osobních automobilů Hödlmayr Logistics ČR.

Přeprava proběhla z důvodu prezentace a školení místního personálu z obsluhy a vykládky železničních vozů, která zde byla realizována naposledy v září 2007 (vozy ložené novými automobily korejské značky Kia po železnici sem přepravenými ze slovinského přístavu Koper). Pravidelné přepravy pak byly zahájeny počátkem února a 6. 2. přijela do Jenče první zásilka dvou vozů ložených dodávkovými automobily VW. Vzhledem k tomu, že železniční vůz ložený dodávkami ve dvou vrstvách se dostává v některých místech do kolize s průjezdným profilem, musí být tyto zásilky vedené zvláštní trasou. Konkrétně zde, mezi stanicemi Praha-Libeň a Jeneč, jde o dvě místa: tunel ve Stromovce mezi Prahou-Bubny a Prahou-Dejvicemi a též i o podjezd na severním zhlaví stanice Praha-Malešice při použití alternativní trasy. Proto musí být tyto vlaky vedeny zcela neobvyklou trasou přes Prahu hlavní nádraží a Pražský Semmering, kde jedině se lze těmto dvěma místům vyhnout. V případě zásilek běžných osobních automobilů téže značky již samozřejmě není průjezd přes Prahu-Dejvice omezen a tyto vozy jsou přepravovány pravidelným ranním manipulačním vlakem do Hostivice a dále do Jenče. Každý týden je nyní takto přepraveno několik vozů ve skupinách. (čdc)

Patříme ke špičce v zaměstnávání žen

Problematika zaměstnávání žen v kdysi čistě mužských profesích je čím dál častěji diskutována. Železnice je jedním z oborů, kde v posledních letech došlo v této oblasti k výrazným změnám. Ze zajímavosti jsme se proto rozhodli podívat na tuto problematiku detailněji ve společnosti ČD Cargo.

Ve srovnání s ostatními evropskými železničními společnostmi patří ČD Cargo z pohledu zaměstnanosti žen mezi první desítku. Celkově má v naší společnosti uzavřeno určitý typ pracovního poměru více než 20 procent žen. Posuzujeme-li tento údaj ze dvou základních aspektů, zjistíme, že zastoupení žen silně ovlivňuje charakter pracovní náplně. V technicko-hospodářských profesích jsou ženy zastoupeny 42,3 procenta z celkového počtu zaměstnanců v tomto typu profese.

Oproti tomu v provozních profesích jsou zastoupeny 16,4 procenta. I tak lze říci, že ve srovnání s ostatními evropskými železničními nákladními dopravci patří ČD Cargo z hlediska poměru zaměstnaných žen k těm nejúspěšnějším. Tuto skutečnost potvrdily i statistiky představené na konferenci UIC (Mezinárodní železniční unie), které uvedly, že v mnohých železničních společnostech je poměr počtu žen podstatně nižší. Pokud nahlédneme do různých studií zabývajících se postavením žen na trhu práce v ČR, zjistíme, že se rozdíly mezi muži a ženami postupně stírají. Potvrdil to i poslední výzkum společnosti PricewaterhouseCoopers. Uvádí, že dochází k vyrovnání podmínek v odměňování obou skupin zaměstnanců, kde se po malých krůčcích snižují rozdíly mezi mzdou v obou skupinách zaměstnanců (v současné době činí rozdíl v průměrných platech 15 procent ve prospěch mužů).

DUŠAN POUZAR, JANA NOVÁKOVÁ

Dostupné pouze v tištěné podobě

6 TÉMA 10/2014 zeleznicar.cd.cz 7

InterCity: tradiční značka kvalitní dálkové dopravy

Před 35 lety odstartovala obchodní značka InterCity své úspěšné tažení po Evropě. Stala se symbolem moderního, komfortního, rychlého a především pro všechny skupiny zákazníků dostupného cestování na velké vzdálenosti. Nebyla v té době zcela nová. V Německu se objevila na přelomu 60. a 70. let. Tehdy však představovala jen rozšíření sítě transevropských expresů TEE a využívala ji malá skupina cestujících. Skutečnou revoluci cestování na železnici odstartoval právě rok 1979. Od té doby se označení InterCity rozšířilo na železnice mnoha evropských států. Národní železnice si značku IC přizpůsobily svým potřebám.

1979–2014 35 LET InterCity

Německo experimentuje

Nová éra začala 27. května 1979

Expanze po Evropě

Značka s příviastky

InterCity v České republice

S naklápěcí skříní nebo motorovou lokomotivou

Předplaťte si čtrnáctideník Železničář na telefonu 972 233 090

Průkopníci samoobslužného provozu: Kasičky slouží už dvacet let

FOTO AUTOR (2x)

Při letmém pohledu vyjma číselného označení jsou motorové vozy řady 809 zvenku k nerozeznání od motorových osmsetdesítek, ze kterých vznikly. Oba druhy vozidel jsou statečnými zachránci lokálek. Kasičky, jak se jim přezdívá, začaly sloužit v první polovině devadesátých let v souvislosti se zaváděním samoobslužného provozu.

První dva prototypy legendární řady M 152.0 byly ve Studénce vyrobeny už roku 1973. Dva roky nato začala výroba 678 kusů. Původně jich měly být jen tři stovky, ale jelikož sešlo ze sériové výroby čtyřnápravových vozů M 475.0 (860), dnešní osmsetdesítky se vychrlily v úctyhodném počtu. Počátkem racionalizačních devadesátých let začal být aktuální požadavek na úpravu vozů tak, aby mohly jezdit obsazené pouze strojvedoucím, který by zároveň prováděl výdej a kontrolu jízdních dokladů.

V roce 1994 byla v Moravskoslezské vagonce Studénka provedena rekonstrukce prvních tří vozů pro režim dodnes označovaný o/o-S. Ta spočívala v úpravě příčky oddělující stanoviště strojvedoucího od oddílu a v instalaci výdejního okénka do dveří stanoviště. Vybavení bylo doplněno o informační systém (rozhlasové zařízení plus indikace a signalizace zastávky na znamení) a zařízení kontroly bdělosti strojvedoucího (KBS-E) a radiostanice VS 47.

S automaty Mikroelektronika

První vozy, přestavované v únoru 1994, se rozjely na lokálky Vranovice – Pohořelice, Lysá nad Labem – Milovice a Kralupy nad Vltavou – Velvary. Byly to 810.281 (pro PJ Kralupy), 282 (pro Břeclav) a 596 (Nymburk). Do roku 1996 bylo modernizováno na řadu 809 celkem 28 kusů osmsetdesítek. (K administrativnímu přečíslování na řadu 809 došlo 1. 4. 1996.) Jejich poměrně rozšířená přezdívka představuje do jisté míry zvláštnost. Vozy řady 809 totiž kasičky, tedy prodejní automaty, nemají, zatímco vozy řady 810 ano – jenže těm se tak většinou neříká (např. Orchestriony).

Roku 2009 byla započata náhrada informačního systému Bahoza modernějším jiného typu. I když se systém osmsetdevítek vcelku osvědčil, další vozy pro samoobslužný provoz už disponovaly jiným zařízením – měly prodejní automat Mikroelektronika Vysoké Mýto, znehodnocovače a jiný informační systém. Nebyly jim rovněž posouvány přepážky, strojvedoucí prodává jízdenky otevřenými dveřmi nebo dodatečně zřízeným okénkem v původních dveřích do kabiny. Takto upravovaným vozům bylo ponecháno řadové označení s tím, že se někdy služebně označují 810 NT (tzv. nové technologie – dříve užívaný výraz pro dnešní specifický způsob odbavování cestujících).

TECHNICKÉ ÚDAJE

- Uspořádání pojezdu: 1'A'
- Přenos výkonu: hydromechanický
- Typ motoru: LIAZ ML 634
- Výkon motoru: 155 kW
- Maximální rychlost: 80 km/h
- Hmotnost: 20 t
- Počet míst k sezení: 55
- Počet míst k stání: 40

Dvanáct vozů krouží okolo Řípu

Po dlouholeté službě v okolí Prahy a jinde jsou dnes vozy řady 809 turnusovány v DKV Plzeň, PJ Rakovník, na Provozním pracovišti Louny. Hned dvanáct jich je turnusováno ve skupině TS 890, která má průměrný denní běh 322 km, a prohánějí se nejen na Lounsku, jak by se zdálo. Kasičky vozí cestující nejen na lokálkách okolo hory Říp, ale zajíždějí i na lokálky Čelákovice – Brandýs nad Labem – Neratovice, Kralupy – Velvary, Kralupy – Neratovice a Vraňany – Lužec nad Vltavou. O víkendech pendlují na městské lince ML Roztoky u Prahy – Praha-Libeň – Praha-Hostivař. Nově slouží na ramenu Kralupy – Zlonice – Louny (– Most), kde byl k novému jízdnímu řádu zaveden rovněž specifický způsob odbavování cestujících. Specialitkou je třeba pozdní večerní koridorový Flamendr Os 9605 z Roudnice nad Labem do Prahy hlavního nádraží a následný půlnoční Os 9616 z Prahy do Kralup. Některé jezdí či jezdily i v PJ Znojmo, Veselí nad Moravou, Opava a České Budějovice.

Ve vozech řady 809 obvykle vydává jízdní doklady strojvedoucí.

Barevná přehlídka

Mezi vozy řady 809 lze spatřit hned několik barevných provedení v minulých desetiletích běžných pro řadu 810 – od klasiky červeň-slonová kost přes „Najbrta“ (u 809.345, která byla opravována po násilném poškození) až po červeno-krémový nátěr s úzkým žlutým pruhem na čelech (809.534). Kromě valašskomeziříčského vozu 810.271 je jediným vozem u ČD, který má červený nátěr se 600 mm širokým tmavožlutým pruhem, lounský 809.281, který před lety končil provoz na trati Kopidlno – Bakov nad Jizerou. Zatím jediný vůz této řady byl zrušen – a to 809.528 po nehodě v Hněvicích. Ostatní nenápadní zachránci lokálek obětavě slouží dál a jistě tu ještě řadu let budou.

MARTIN NAVRÁTIL

Seznam tratí, na kterých ČD zavedly samoobslužný provoz

040/044	Trutnov – Kunčice nad Labem – Vrchlabí
277	Suchdol nad Odrou – Fulnek
278	Suchdol nad Odrou – Nový Jičín město
310/311	Valšov – Rýmařov
279	Studénka – Bílovec
315	Hradec nad Moravicí – Opava východ
318	Kravaře ve Slezsku – Chuchelná
320	Petrovice u Karviné – Bohumín
034	Smržovka – Josefův Důl
036	Liberec – Harrachov
037	Liberec – Černousy
039	Frýdlant v Čechách – Jindřichovice pod Smrkem
190	Blovice – Plzeň
191	Blatná – Nepomuk
195	Rybník – Lipno nad Vltavou
196	České Budějovice – Summerau
197	Čičenice – Nové Údolí
200	Zdice – Protivín
203	Březnice – Strakonice
204	Březnice – Rožmitál pod Třemšínem
305	Kroměříž – Zborovice
292	Krnov – Šumperk
294	Hanušovice – Staré Město pod Sněžníkem
297	Mikulovice – Zlaté Hory
025	Hanušovice – Dolní Lipka
140/144	Loket předměstí – Karlovy Vary
141	Karlovy Vary – Merklín
142	K. Vary dolní nádraží – Johanngeorgenstadt
144	Loket předměstí – Nová Role
161	Rakovník – Horní Slavkov-Kounice
237	Havlíčkův Brod – Humpolec
252	Křižanov – Studenec
244	Hrušovany nad Jevišovkou – Miroslav
246	Břeclav – Znojmo
250	Žďár nad Sázavou – Studenec
254	Šakvice – Hustopeče u Brna
340	Uherské Hradiště – Brno
342	Moravský Písek – Bzenec
072	Lysá nad Labem – Ústí nad Labem
073	Ústí nad Labem – Děčín
090	Děčín – Vraňany
096	Roudnice nad Labem – Račiněves
130	Ústí nad Labem – Chomutov
131	Ústí nad Labem – Bílina
ML	Praha-Hostivař – Roztoky u Prahy
091	Praha – Vraňany
122	Praha – Hostivice – Rudná u Prahy
012	Pečky – Kouřim
063	Bakov nad Jizerou – Dolní Bousov
070	Praha – Turnov
074	Čelákovice – Neratovice
092	Neratovice – Kralupy nad Vltavou
094	Vraňany – Lužec nad Vltavou
095	Vraňany – Zlonice
111	Velvary – Kralupy nad Vltavou
162	Rakovník – Čistá
170	Přovany – Plzeň
220	České Budějovice – Benešov u Prahy
222	Benešov u Prahy – Trhový Štěpánov
223	Olbramovice – Sedlčany
015	Přelouč – Prachovice
016	Chrudim – Holice
018	Choceň – Litomyšl
024	Ústí nad Orlicí – Mlýnický Dvůr
260	Česká Třebová – Svitavy
261	Svitavy – Žďárec u Skutče

Nově zavedený samoobslužný provoz od 1. 3. 2014

023	Doudleby nad Orlicí – Rokytnice v Orl. horách
110	Louny – Kralupy nad Vltavou
330	Břeclav – Hodonín
343	Hodonín – Veselí nad Moravou

Jde o výčet tratí, kde se cestující může se samoobslužným odbavením setkat. Nemusí se týkat všech spojů ve všech dnech a časových polohách.

ZELENÁ ULICE – INFORMACE NEJEN PRO STROJVEDOUCÍ

PRAHA-BUBENEČ: MODERNIZACE ODSTRANÍ DALŠÍ DĚLIČNÍKY

K největšímu odstranění děličníků došlo již v roce 2011. Děličníky se v současnosti nacházejí zpravidla ve stanicích, které jsou ve značné vzdálenosti od trakčních napájecích nebo spínacích stanic. Dle SŽDC je v těchto místech již reálný vznik rozdílu napětí mezi napájecími stopami a při přejezdu úsekového děliče sběračem by mohlo dojít k poškození úsekového děliče i sběrače. Jiná situace je ve stanici Praha-Bubeneč. V roce 2011 zde byly demontovány děličníky na holešovickém zhlaví, avšak na roztockém zhlaví zůstaly umístěny z důvodu nevyhovujícího stavu úsekových děličů. V rámci výstavby koridoru ale budou stávající kolejové spojky zrušeny a na nových se již s děličníky nepočítá. Změny bychom se měli dočkat na přelomu května a června tohoto roku.

MLÝNY – JEDLOVÁ, MLADÁ BOLESLAV: POMALEJI PŘES PŘEJEZDY

Bohužel stále přibývá míst v blízkosti železničních přejezdů, kde vlaky musí výrazně snižovat rychlost a znovu se rozjíždět. Traťová rychlost je snižována u přejezdů zabezpečených výstražným křížem, u kterých jsou nevyhovující rozhledové poměry pro řidiče silničního vozidla. Dochází tak k prodloužení jízdní doby, nárůstu spotřeby energie i opotřebení vozidel. Z poslední doby můžeme jmenovat například dva přejezdy mezi Jedlovou a Mlýny, u kterých byla snížena rychlost ze 70 na 50 km/h, nebo mezi stanicemi Mladá Boleslav hl. n. a Mladá Boleslav město ze 30 na 10 km/h. V prvním případě by se omezení rychlosti mělo vyřešit zabezpečením železničních přejezdům světelným zabezpečovacím zařízením v rámci rekonstrukce úseku Benešov nad Ploučnicí – Rumburk.

POLIČKA: BEZPEČNĚJŠÍ KŘIŽOVÁNÍ A MÉNĚ STRESU PRO STROJVEDOUCÍ

Ve stanici Polička probíhá křižování vlaků v ranní a odpolední špičce. Podle jízdního řádu přijíždějí osobní vlaky od Svitav i Borové u Poličky současně ve 28. minutě. Vlaky od Svitav přijížděly na 1. kolej (bližší k výpravní budově), vlaky od Borové u Poličky na 2. kolej – dále od výpravní budovy. Ačkoli byla bezpečnost cestujících zajištěna, pro strojvedoucí osobních vlaků ze směru Svitavy představovalo stres zastavovat v okamžiku, kdy cestující, kteří chtěli využít vlak z opačného směru, vstupovali na nástupiště. Strojvedoucí Boušku z DKV Česká Třebová vznesl návrh na změnu vjezdových kolejí, prodloužení nástupiště u 1. koleje a posunutí návěsti Místo zastavení u 2. koleje. Tyto změny manažer infrastruktury již provedl a provoz vlaků se tak stal bezpečnějším.

TRATĚ 231 A 060: PADLO TABU PRO TAURUSY

Od 8. dubna byl rozšířen seznam tratí, na nichž smějí být stroje řady 1216.2 ÖBB provozovány jako činné. Nyní již může být Taurus veden z Kolína do Prahy nejen přes tradiční Prahu-Libeň, ale i přes Nymburk hlavní nádraží a Sadskou. Z důvodu nekompatibility rakouské lokomotivy s kolejovými obvody má provoz v těchto úsecích přece jen určitá omezení. V Mstěticích může vlak vedený strojem řady 1216.2 ÖBB Taurus projíždět po první, druhé a čtvrté koleji, ve stanici Nymburk hl. n. smí jet po kolejích 1, 2, 3, 4, 6 a 8. I přesto je však přínos operativě dopravy nezpochybnitelný – cestující se tak v případě mimořádností dostanou do cíle své cesty podstatně dříve a zjednoduší se rozhodování dipečerů.

PAVEL ROVENSKÝ

ILUSTRAČNÍ FOTO **MARTIN ČERNÝ**

Jakarta kvůli plným silnicím investuje do železnice

Díky mimořádnému růstu čistého příjmu indonéské střední třídy přibývá v zemi skoro tisíc automobilů denně. V důsledku toho se zhoršuje situace již na tak přetížených silnicích. Proto se vláda rozhodla významným způsobem zkvalitnit veřejnou dopravu a v současnosti jsou rozpracovávány různé projekty, které mají snahu tento problém řešit. Nejvýznamnějším z nich je projekt městské železniční dopravy v aglomeraci hlavního města s názvem Jakarta MRT.

Jakarta chce s japonskou podporou rozšířit kolejovou síť až do oblasti starého města Balaraja a Manggarai. Práce na šestnáct kilometrů dlouhém severojižním úseku s názvem Line 1, který spojuje oblast nedaleko Hotelu Indonesia v centrální Jakartě s Lebak Bului na jihu města, probíhají od října loňského roku. Stavební práce na projektu jsou rozděleny na sedm etap, které má na starosti společnost PT Jakarta MRT, která je vlastněna městem.

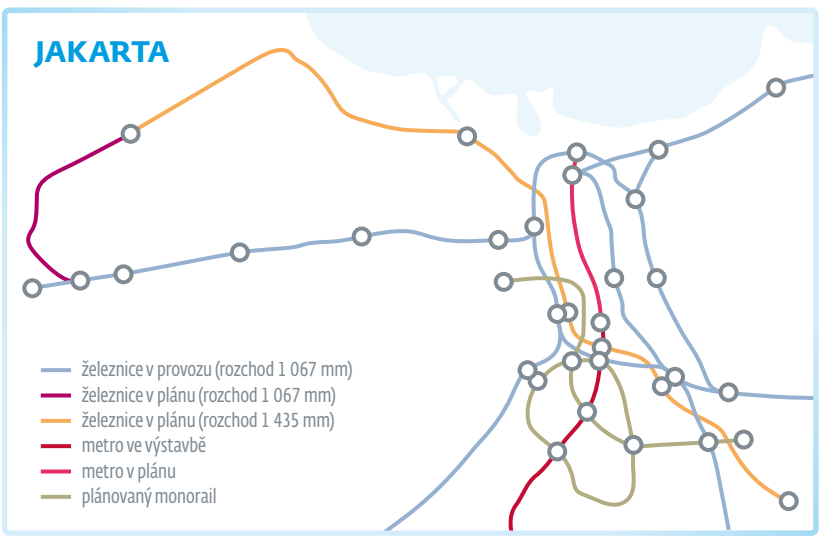
Výstavba první fáze projektu MRT je financována z úvěru ve výši 1,19 miliardy amerických dolarů za zvýhodněných podmínek na dobu čtyřiceti let (úvěr poskytla poskytla Japan International Cooperation Agency). Město poskytne zbývajících 141 milionů dolarů a je zodpovědné za splácení 51 procent úvěru, zatímco zbylých 49 procent zaplatí stát. Devítikilometrový úsek bude veden pod zemí a bude v něm šest stanic, zatímco zbylých sedm kilometrů zůstane na povrchu. Předpokládá se, že se po plánovaném otevření v roce 2018 přepraví městskou železnicí denně více než 150 tisíc cestujících, přičemž spoje mají jezdit v pětiminutových intervalech.

Monorail s čínskou podporou

Dalším projektem je speciální jednokolejnicová dráha, kterou bude provozovat společnost Jakarta Monorail. Výstavba takzvané modré a zelené trasy bude pokračovat koncem letošního podzimu. Osud jednokolejnicové dráhy, tedy monorailu, byl zpočátku nejistý a projekt doznal oživení po dosažení dohody mezi indonéskou společností PT JM a čínskou firmou China Communication Construction. Dohoda hovoří o možnosti Číňanů vložit do projektu finanční prostředky ve výši více než miliardy amerických dolarů. Jakarta Monorail, která bude trať provozovat, je vlastněna z devadesáti procent společností Ortus Holdings a zbylých deset procent vlastní soukromá společnost PT Indonesia Transit Central.

Dopravce počítá se čtrnáctikilometrovou „zelenou“ okružní trasou se šestnácti stanicemi, která se bude křížit ve stanicích Karet a Casablanca s „modrou“ linkou. Ta bude stejně dlouhá a plánuje se na ní čtrnáct stanic. Směřovat bude z východu na západ města z Kampung Malayu do Taman Anggrek. Obě trasy by mohly začít fungovat v roce 2016.

Společnost Jakarta Monorail plánuje na každé trase provoz deseti šestivozových souprav s kapacitou 1 200 cestujících za hodinu. Na obou trasách tak plánuje přepravit až 290 tisíc cestujících za den a do roku 2025 se má zvýšit kapacita na 580 tisíc cestujících. Firma Jakarta Monorail přizvala ke spolupráci na projektech obou jednokolejnicových tras několik mezinárodních firem. Současně podepsala dohodu s thajskou společností Bangkok Mass Transit System, která vykonává poradenskou činnost v oblasti vývoje a provozování sítě jednokolejnicových drah. K tomu všemu hodlá Jakarta ve spolupráci se sousedními městy vybudovat takřka stokilometrovou trasu metra z východu na západ z Cikarangu v Bekasi do Balaraja v Tangerangu. Příprava plánů již probíhá, ale výstavba se nepředpokládá dříve než v roce 2024.



Zásadní investice si vyžaduje také příměstská doprava

Existující příměstská doprava v regionu Jakarty vyžaduje také velké investice. Počítá se s nárůstem vozidlového parku ze současných 550 elektrických jednotek na 1 200, obnovou signalizačního zařízení a omezením počtu železničních přejezdů. Příměstský železniční park bude také postupně rozšiřován dodávkami 780 použitých vagonů a nespecifikovaného počtu dieselových lokomotiv z Japonska.

Pro Jakartu je neméně důležité železniční spojení z města na letiště. Jedná se jak o úsek o délce 6,5 kilometru, který připojí příměstské oblasti Batu Ceper k mezinárodnímu letišti Soekarno-Hatta International Aeroport (SHIA) v roce 2015, tak i nadzemní železniční trasu „Express Line“ o délce 34 kilometrů na standardním rozchodu 1 435 mm, která spojí mezinárodní letiště s dalším vzdušným přístavem Jakarta Halim (provoz komerčních letů zde začal letos v lednu).

Trasy z Halimu do Haryono a z Sheratonu na mezinárodní letiště SHIA povedou pod zemí. Prostřední část trasy z Cawangu do Sheratonu bude naopak nadzemní. Vlaky „Express Line“ budou dosahovat rychlosti až 150km/h a vzdálenost mezi letišti urazí za 30 minut. Denní přepravní objem se odhaduje na 38 tisíc cestujících a cena jízdenky se očekává nižší, než je průměrná cena taxi. To má cestující motivovat, aby si raději zvolili vlak. **HALINA MARŠÁLKOVÁ**

KRÁTCE

BELGIE

Varování u přepravy nebezpečných věcí

Evropská komise požádala Belgii, aby harmonizovala své vnitrostátní právní předpisy týkající se pozemní přepravy nebezpečných věcí. Podle komise země dosud neupravila domácí legislativu ohledně chemických látek, plynů, ropných produktů či výbušnin do souladu se směrnicí 2008/68 ES z roku 2008. Směrnice stanovuje jednotné podmínky pro přepravu nebezpečných věcí po silnici, železnici a vnitrozemských vodních cestách na území zemí EU.

TURECKO

Zabezpečovací systémy se rozvíjejí

V Istanbulu se 1. až 3. dubna konala pod záštitou Mezinárodní železniční unie a Tureckých státních drah (TCDD) v pořadí 11. konference ERTMS. Hlavní téma konference se zabývalo optimalizací železničních investic. Účastníci si na začátku akce prohlédli podmořský železniční tunel Marmaray. Po dva dny probíhaly přednášky a workshopy o dalším rozvoji systému ERTMS a jeho dvou hlavních součástí – kontrolního systému ETCS a radiokomunikačního systému GSM-R.

VELKÁ BRITÁNIE

Cargo pod kanálem výrazně zlevní

Společnost Eurotunnel se rozhodla snížit poplatky za nákladní železniční dopravu až o 50 procent. Toto opatření má podpořit přepravu zboží po kolejích mezi Francií a Velkou Británií. V roce 2013 vzrostl celkový objem nákladní železniční dopravy v Eurotunnelu o 10 procent, za první čtvrtinu roku 2014 o 13 procent. Mezi 23. a 7. hodinou budou navíc poplatky sníženy o dalších 25 procent. Společnost slíbila, že do konce roku 2018 nebude poplatky za nákladní přepravu zvyšovat.

NĚMECKO

DB loni svezly dvě miliardy cestujících

Počet cestujících, kteří v roce 2013 využili služeb Deutsche Bahn, oproti předchozím rokům vzrostl. DB loni přepravily více než dvě miliardy cestujících, což znamená o 42 milionů více než v roce 2012. Stalo se tak navzdory zpomalení ekonomiky, růstu cen energií a negativním dopadům bouřek a povodní. Ačkoli by čísla o nárůstu zákazníků mohla vypadat optimisticky, ke splnění stanovených ekonomických cílů došlo jen částečně.

FRANCIE

Regionální expresy na vzestupu díky kvalitě

Zájem o francouzské regionální vlaky typu TER roste od jejich převedení do působnosti regionů, což se stalo v roce 2002. Počet jejich cestujících stoupl o 55 procent. Růst je dáván do souvislosti s vyšší kvalitou vlaků. Regiony od roku 2002 přispěly na nové soupravy 9 miliardami eur. Jízdní řád regionálních expresů TER dosahuje přesnost na 92 procent, SNCF ji chce navýšit na 93 procent a spolu s regiony pokračuje v investicích. Do provozu přicházejí vlaky typu Régiolis a Regio2N. **(oz, acri, PeŠŤ)**

Stavbu nejdelšího rakouského tunelu zastavil soud

Rakouský Správní soud pozastavil rozhodnutí o výstavbě základního tunelu Semmering. Navíc organizace pro ochranu krajiny Alliance for Nature požaduje konečné zřeknutí se práv na projekt tohoto tunelu. Právě ten by měl významným způsobem urychlit cestu po takzvané Jižní dráze (Südbahn) z Vídně do Štýrska, ale i Korutan.

Administrativních pochybení byla odhalena hned celá řada

Plány na výstavbu železničního tunelu pod Semmeringem existují již od 19. století. O skutečné realizaci se však začalo uvažovat až v druhé polovině minulého století. V letech 1980 až 1989 byly zahájeny předprojektové práce, které však byly následně v roce 1992 zastaveny. Následovaly další pokusy o oživení projektu a také opět další zákazy. Rakouský Správní soud však udělené rozhodnutí o výstavbě základního tunelu Semmering z roku 2011 nyní opět „zmrazil“. Rakouská ministryně dopravy Doris Bures a představitelé Rakouských spolkových drah však v realizaci projektu nadále věří a doufají, že tunel bude dokončen do roku 2024.

Hlavním důvodem rozhodnutí Správního soudu je to, že jeden ze znalců nebyl podle zákona o železnici přísežným znalcem ve smyslu tohoto zákona, a proto nebyl oprávněn k vypracování znaleckého posudku. Kvůli tomu musí být posudek vypracován znovu jiným znalcem. Problém byl také v tom, že ministerstvem pověřený znalec byl sice pro práci vhodný, ale dílčí posudky zadával dalším subjektům, které pro toto nebyly zmocněny. K tomu všemu byl posudek na hlučnost navíc podán na špatném místě a ještě k tomu byly u něj použity nesprávné metody a dostatečně prý nebyly prověřeny také hospodářské důsledky stavby. Navíc se zjistilo, že plánované uskladnění vytěženého materiálu v oblasti Longsgraben nebylo schváleno podle zákona o železnici, ale podle jiného speciálního nařízení.

Trať přes Semmering je krásná, jenže málo praktická. FOTO **MARTIN HARÁK**

Prodloužení stavby se může prodražit

Projekt se tak vrací první instanci, což je ministerstvo dopravy. Pozastavení výstavby tak může trvat déle, než se očekávalo. Dne 7. ledna letošního roku byla poklepáním na základní kámen zahájena stavba prvního tubusu tunelu, přestože žalobou byla výstavba zastavena. Plánovaná stavba má probíhat přesně v kilometru 75,651 až 118,122 na trati ÖBB vedoucí z Vídně přes Graz do pohraniční stanice Spielfeld Strass. Průtahy při výstavbě by však mohly celý projekt, který má stát 3,1 miliardy eur, prodražit. Tunel po svém dokončení dosáhne délky přes 27 kilometrů, čímž se stane nejdelším v Rakousku.

Cestující mezi Vídní a Grazem by po dokončení tunelu mohli cestovat až o půlhodinu rychleji než doposud. Pro železniční nákladní dopravu by byla hlavním ziskem finanční i časová úspora oproti poněkud zdlouhavé a energeticky náročné současné cestě přes horský Semmering. Současně by se díky tunelu mohla část nákladní dopravy přesunout ze silnice na železnici.

STANISLAV HÁJEK

Každý týden, počínaje květnem, zveřejňuje ČD travel nabídku „Last minute dovolená“ (zahraniční pobyty).

Ceny, které nabízí ČD travel, jsou jedny z nejnižších na trhu. Zaměstnanci SŽDC a Skupiny ČD mají navíc možnost čerpat dotaci ze sociálních fondů, která činí 4–5 tisíc Kč na zaměstnance i jejich rodinné příslušníky. Dotace zaměstnavatelé poskytují do vyčerpání limitu.

Zájemci se mohou přihlásit k přímému odebírání e-mailové nabídky na adrese: jisova@cdtravel.cz nebo mohou sledovat webové stránky www.cdtravel.cz.

NABÍDKA ČD TRAVEL

Česká republika

Východní Čechy – Police nad Metují

Chatový tábor Zdeřina, chaty pro 2–4 osoby s polopenzí, pobyty So–So

Cena za osobu 2380 Kč v chatě bez WC, 3 150 Kč v chatě s WC, děti do 15 let se 2 dosp. mají 25% slevu do 28. 6. 2014 a od 30. 8. platí sleva 7 = 6.

Česká republika

Slovácko, Strážnice – hotel Radějov

Pobyt So–So s polopenzí za 3 470 Kč na osobu, dětské slevy, seniorské pobyty 55+ mimo prázdninové termíny za 2 700 Kč.

Česká republika

Luhačovice-Pozlovice – hotel Vega ***

Jedinečný relaxační balíček, termín 1. 5.–30. 6. 2014

Cena: 2 199 Kč/os./pobyt, nástup Ne–St, 2 499 Kč/os./pobyt, víkendové termíny.

Cena zahrnuje: 2 noci, 2x polopenzi, 1x relaxační vinnou masáž zad a šíje, perličkovou koupel – pro ženu, pivní hydromasáž dolních končetin – pro muže, 2x inhalaci, 1x saunu/infrasaunu, 2x whirlpool, hot. pantofle, župan, 1x zapůjčení horského kola, 1x tenis vč. vybavení a nealko nápoje/1 hod. na pokoj. Akce navíc: 10% sleva na již zlevněné pobyty. Pobyt se musí uskutečnit v období června.

Itálie

Toskánsko – krajinou vinic a renesančních umělců

VLAKOVÝ POZNÁVACÍ ZÁJEZD

Termín: 27. 10.–31. 10. 2014

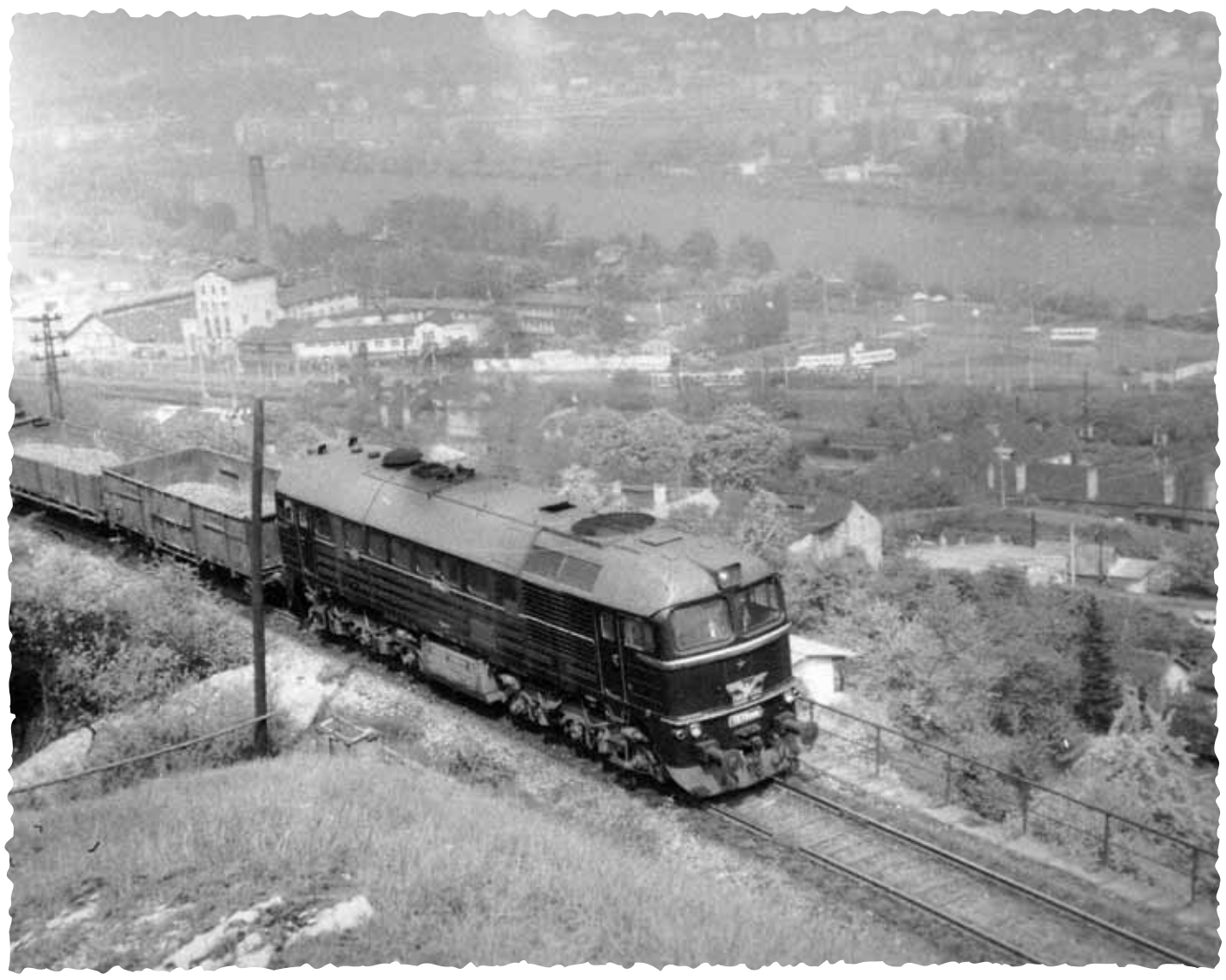
Cena: 4 290 Kč, 2x ubytování se snídaní

Navštívíme renesanční Florencii, překrásnou Sienu, renesančními hradbami obklopené městečko Lucca, Pisu se světově známou šikmou věží či vesnici tisíce věží San Gimignano. Pojeďte s námi poznat jeden z nejkrásnějších koutů Apeninského poloostrova.

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

ČD Travel
Člen Skupiny ČD



SERGEJ NAD SMÍCHOVEM. Motorová lokomotiva řady T 679.1 se v roce 1973 chystá na „sešup“ ze Žvahova do Hlubočep. FOTO **AUTOR**

Pražský Semmering
vytvořil iluzi alpského prostředí

Je to dráha, která byla svého času velkou stavební senzací pro Prahu. Vždyť tato jednokolejná železniční trať překonávala výškový rozdíl asi 170 metrů, a to z buštěhradského nádraží na Smíchově do nádraží v Hostivici. I dnes, když vyjíždíte motoráčkem od úrovně Vltavy k vrcholu kopce zvaného Děvín, zmocňuje se vás pocit něčeho výjimečného – už kvůli nádhernému výhledu na pražské panorama.

Výstavba tratě, pro kterou se vžila přezdívka Pražský Semmering, započala v květnu 1870. Pro nákladní provoz byla otevřena 3. července 1872. Ano, podobně jako řada jiných drah se stavěla prioritně pro náklad, ne pro cestující. Nejvýraznější stavbou na trati jsou dva kamenné viadukty v Hlubočepích, které překlenuly obloukem Prokopské údolí. Při jízdě z Prahy na Hostivici má první viadukt sedm klenutých oblouků, mezi nimiž je uprostřed i ocelové pole, druhý viadukt pak pět oblouků. Délka i výška obou je téměř identická: 100 metrů na délku, 25 metrů na výšku.

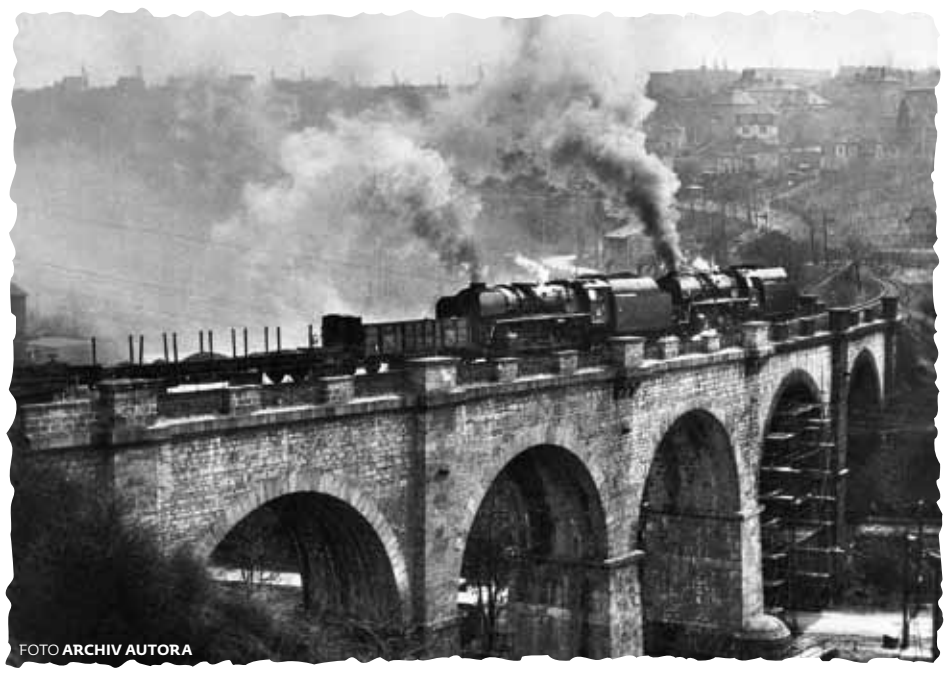


FOTO **ARCHIV AUTORA**

Po Kremácích a Štokrech přišli motoroví Brejlovci

Romantické okolí na pražské periferii přináší dráze velkou popularitu, stejně jako množství umělých staveb. Přesto dráha našla v minulosti své uplatnění v nákladní dopravě, například u přepravy uhlí. Cestující o ní původně zase tak velký zájem neprojevovali. Kdysi bylo možné na jednom vlaku vidět i tři parní lokomotivy. V posledních letech parního provozu byly pro tuto 19 kilometrů dlouhou trať charakteristické stroje Kremák řad 534.0 a 534.03 a Štokr řady 556.0. Na přelomu šedesátých a sedmdesátých let obyvatelé Prahy často vídávali od skalnatých Dívčích hradů směrem k Prokopskému údolí nákladní vlak, v jehož čele supěli dva Kremáci a na postrku bafal Štokr. Později je vystřídalo motorové předení Brejlovců řady 753 a Sergejů řady 781. Pro zajímavost dodejme, že právě po zdejších kolejích dojely – po vlastní ose! – první sovětské soupravy metra určené pro Prahu.

Dnes tu vládnou Regionovy

Osobní dopravu v minulosti zajišťovaly především motorové vozy řady 810 (Orchestriony). Ty zastavovaly kromě koncových stanic ještě ve dvou dalších stanicích – Praha-Jinonice, Praha-Zličín – a také ve čtyřech pražských zastávkách: Hlubočepy, Konvářka, Cibulka a Stodůlky. Dnes se tu svezete modernizovanými, částečně nízkopodlažními Regionovami, které vznikly zásadní rekonstrukcí z původních Orchestrionů. Výhled je ale pořád stejně úchvatný. Parádní vyhlídka se cestujícím otevírá především díky velkolepé smyčce, kterou trasa opisuje nad Smíchovem v oblasti Hlubočep, kde údolím teče Dalejský potok a kde vláček dvakrát přetíná „sousedskou“ trať vedoucí do Rudné a Berouna.

Koncem osmdesátých let proběhly na trati některé investiční akce. Například se postavila nový výhybna Žvahov (dnes už opět opuštěná). Zrušily se také zastávky Konvářka a Hlupočepy. Současný provoz je spíše slabý, jezdí zde jen pár spojů denně. Trať získává čím dál víc rekreační charakter, ačkoli se nachází na území hlavního města. Občas se ale objevují úvahy o její modernizace v souvislosti s možným železničním spojením na letiště v Ruzyni.

Tobogan až k Vltavě

A proč se trati vlastně přezdívá Pražský Semmering? V začátcích svého provozu totiž prý dost výrazně připomínala známou alpskou železniční trať včetně horského charakteru. Ještě v polovině minulého století byla plná vlaků, v 21. století však upadá do nezdravé letargie. Nákladní doprava se sem ve větší míře asi sotva vrátí. Trať však byla zařazena do systému Pražské integrované dopravy a nadále se počítá s jejím využitím. Stačí tedy nasednout v Hostivici a po několika desítkách minut jízdy „železničním toboganem“ vystoupit na pražském Smíchově.

JAN DVOŘÁK

HUDEBNÍ KURIOZITA

V minulosti vycházely i gramofonové desky se zvuky železničních vozidel. Jedna z nich se jmenovala Hlasy parních lokomotiv, přípřeže a postrky. Na fotografii na titulní straně obalu tohoto „elpíčka“ si můžete prohlédnout posun nákladního vlaku na jednom z viaduktů Pražského Semmeringu (viz foto vlevo). Na postrku se zde namáhají dva Štokři řady 556.0. Dodejme, že snímek pochází z roku 1970.

Plzeňský železniční badatel mapuje krásy historie

Ke kolejím, které znamenají svět, si přivoněl v první třídě. U souseda v lavici, který byl ze železničářské rodiny. Naopak nikdo z příbuzných Miroslava Petra u dráhy nepracoval, ale pod stromeček mu kdysi rodiče nadělili modely s rozchodem 32 milimetrů. Skutečným vlakem jezdil jen na výlety nebo pozoroval nové elektrické lokomotivy ve Škodovce. Přesto se z něj stal autor dlouhé řady článků a knih s železniční tematikou.

Úplné začátky historického bádání Miroslava Petra byly náročné. V raných sedmdesátých letech ani netušil, zda obrázky starých lokomotiv někoho vůbec zaujmou. Chyběly mu potřebné technické a finanční prostředky, což ale kompenzoval intuicí a nadšením. Když v roce 1970 nastoupil k ČSD a získal jízdní výhody, hned začal systematicky objíždět působiště posledních zajímavých parních lokomotiv. Samozřejmě bez telefonu, který měli k dispozici jen vyvolení. O internetu nemohla být samozřejmě ani řeč. V tisku se informace o drážní historii nacházely vzácně, navíc s chybami. S kolegy si posílali poštu všelijak, občas na hranici legality. Výsledky se ale dostavily, pár historicky cenných lokomotiv se přece jen podařilo ulovit. A spolu s nimi i údaje, které by se jinak vyhodily.

FOTO AUTOR (2x)

Organizoval přednášky i nostalgické jízdy

Ne všechno bylo ale v té době tak „undergroundové“. „Modelářský klub měl k dispozici literaturu o železnicích a modelářství i ze západní Evropy. Tedy vynikající studijní materiál! Navíc se roku 1976 pořádal v Plzni kongres modelářů a přátel železnice z celé Evropy. Poté přišla možnost navštívit podobné kongresy v Itálii a Lucembursku, dlužno dodat, že za své peníze. Poznatky z cest brzy otiskli i v tehdejším časopise Železničář. Redakce nám fandila, jen občas musela atraktivní články o historii kompenzovat příspěvky o Lidových milicích a jiných tématech poplatných době,“ vypráví Miroslav Petr.

> Poznatky z cest brzy otiskli i v tehdejším časopise Železničář. Redakce mu fandila, jen občas musela atraktivní články o historii kompenzovat příspěvky o Lidových milicích a jiných tématech poplatných době.

Většinu svého volného času ale věnuje železniční historii. Byl zakládající člen a současně první i poslední předseda odborné skupiny Československé vědeckotechnické společnosti pro dějiny dopravy v západních Čechách. V letech 1980 až 1990 se jednalo o pokus „něco“ udělat pro železniční historii. „Uspořádali jsme desítky přednášek a organizovali nostalgické jízdy. Kolegové, které jsme vychovali, založili ještě koncem totality spolek Iron Monument Club Plzeň. Nejdřív fungoval paralelně se skupinou vědeckotechnické společnosti, a to částečně v ilegalitě. Je potěšující, že dodnes funguje v rámci Českého svazu ochránců památek. Když jsem pracoval na plzeňském železničním ředitelství, aktivity Iron Monument Clubu Plzeň jsem maximálně podporoval. Z praktických důvodů jsem se řádným členem spolku stal teprve 1. listopadu 2010, tedy v den, kdy jsem odešel do penze,“ vysvětluje Miroslav Petr.

Dopisovatel Železničáře

Součástí jeho záliby v železniční historii je i psaní článků. Ten první pro tehdejšího Železničáře napsal – s pomocí kolegy – už v roce 1968. V roce 1975 již dokázal článek vytvořit sám, ale text diktoval telefonem. „V létě 1978 mě kooptovali do malé, takzvané modelářské redakční rady a od roku 1983 jsem se staral o náplň rubriky Na kolejích světa. A záhy nato jsem se na svém pracovišti na plzeňské Správě dráhy ČSD dostal do střetu kvůli politice, a proto jsem se pak v časopise podepisoval jen značkou,“ upřesňuje. Po revoluci už přešel do „velké“ redakční rady původního Železničáře. Po jeho neočekávaném zrušení spolupracoval s časopisem Železnice, ale i ten brzy zanikl. Následně už psal jen příležitostně, často „do šuplíku“. S jeho příspěvky se ale můžete setkávat i v současném Železničáři Skupiny České dráhy.

Do knih patří jen to krásné

Aktuálně Miroslav Petr připravuje monografie hned několika lokomotivních typů najednou. Nebudou to žádná díla o stovkách stran. „Mám krédo, že do knihy patří jen to důležité a krásné. Úpím, když vidím na trhu díla, která vykazují všechno možné, jen krásno chybí a podprůměr překáží. Dávat do knih všechny fotky nejde. Je třeba preferovat kvalitu a ostatním pokud možno neurážet čtenáře. Jen když skutečně není adekvátní náhrada, lze občas u nenahraditelného dokumentu udělat výjimku,“ komentuje výběr snímků do svých knih. Dnes už jsou podle něj důležité události na železnici systematicky dokumentovány novou plejádou badatelů. Podle Petra se ale jeho generaci povedlo zaplnit hodně bílých míst v historii.

„V případě díla o lokomotivách řady 310.0, které jsem dlouho připravoval, vzal spoluautor tvorbu knihy jako sportovní utkání. A nakonec mě doběhl. Vydal dílo v cizím nakladatelství pod svým jménem. V devadesátých letech to bývalo běžnou záležitostí. Po tomto incidentu jsem se opět odmlčel.“ Naštěstí jen dočasně, protože v roce 2012 ho plzeňský vydavatel přesvědčil, aby připravil knížku o trati Praha-Smíchov – Plzeň – Furth im Wald. U jiného vydavatele nyní připravuje do tisku knihu o lokomotivách řady 498.1. Jeho badatelská pouť tedy stále pokračuje.

MARTIN HARÁK

MIROSLAV PETR

Po absolvování dopravní průmyslovky v roce 1970 se měl v depu Plzeň stát strojvedoucím. Dokončil potřebné zácviky, ale poté pracoval ve správkárně depa a ve skladu. V roce 1980 byl vyžádán jako referent zásobování na Provozní oddíl, o rok později na Správu dráhy v Plzni. V letech 1991–93 byl vedoucím oddělení tisku a propagace na ředitelství drah v Plzni. Poté se vrátil do ekonomických složek OPŘ Plzeň, GŘ ČD a RSM Plzeň. Od drah odešel v listopadu 2010 na doprovodný sociální program. Železniční historií se zabývá od šedesátých let.

KŘÍŽOVKA

J. Tuwim (1894–1953) – polský básník: EGOISTA: TEN, ... (dokončení v tajence).

POMŮCKA: LYD, MINK	KOZINA (MYSL.)	POKOLENÍ	ČLENOVEC S MNOHA NOHAMA	HÁZENO (O HNOJI)		NEBDÍT	ZMRZLÁ VODA	MONGOLŠTÍ ROLNÍCI	PADESÁT PROCENT		LAHODNÝ NÁPOJ	BOD V DŽUDU	TLAČENICE	NEJVYŠŠÍ VRCHOL KRUŠNÝCH HOR		SALAMANDR	CÍP KABÁTU	DOPRAVNÍK (TECH.)	NECHRÁNĚNÁ OBALEM	ŽLUTOHNĚDÁ BARVA (SLOV.)
OHNIŠTĚ KAMEN (V NÁŘEČÍ)					PEŘEJ					NOREK AMERICKÝ					MĚSTO U MĚLNÍKA					
SETNINY					PSACÍ POTŘEBA / ZN. BETON. TAŠEK					POLO-DRAHOKAM / HOSPODÁŘ					BOLKŮV KAMARÁD / DRUH TYKVE					
ZAČÁTEK TAJENKY																				
	JINÝM ZPŮSOBEM	HORNÍ ČÁST CHODIDLA / MUŽSKÉ JMÉNO					PROUD / MEXICKÉ PLATIDLO				MRAŽENÁ POCHOUTKA / TIHLE						VŘENÍ / ŘÍMSKY 549			
JEVIŠTNÍ ZÁVĚS						ÚTOČNÍK V KOŠÍKOVÉ / AFRICKÝ VELETOK						DOUŠEK / VELBLOUDÍ KŘÍŽENEC				NIKOLI BLÍŽ / DRUH GIBBONA				KÓD LIBYJSKÉHO DINÁRU
KONEC TAJENKY								PATŘÍCÍ INĚ					NÁČELNÍK							
PŮVODNÍ ZNAČKA DUKLY				ZVÝŠENÝ TÓN A				HUDEBNÍ ZNAČKA					ZÁKLADNÍ VZORKY MĚŘIDLA							
KUS LEDU				HRANIČNÍ POPLATEK				BŮŽEK LÁSKY					RUSKÝ PANOVNÍK				OCHOTNĚ			

AUTOR **PETR HAJNIŠ**

POŠTA

Líbí se články z oblasti techniky i historie

Prakticky s každým číslem mě něco překvapí. Velice děkuji za nápad s plakátem pro předplatitele – kéž by byl zařazen častěji. Jako skvělé hodnotím články z oblasti techniky (o vytápění souprav, Pantografech a podobné). Mám rád i historii, takže mě velice zaujal článek o provozu v protektorátě. Taktéž pozitivně hodnotím cestopisy ze zadní strany, byť o některých zemích jsem již četl v časopise Dráha. Ať uvažuji, jak uvažuji, nenapadá mě negativum, které bych vašemu časopisu vytkl. Líbí se mi informační úroveň, minimum bulváru, vcelku velmi dobrá grafická úprava, takže až na kvality některých fotografií (například titulní z čísla 8) vám přeji mnoho spokojených čtenářů!

JAN GAJDŮŠEK

Romantické postřehy z Vlárské dráhy

Posílám vám železniční postřeh z našeho kraje, konkrétně z Vlárské dráhy, která prochází ve svém posledním úseku slováckým, respektive valašským krajem. Ano, v posledních desetiletích, po rozdělení státu, tato železnice poněkud ztratila na svém významu, neboť po ní nejezdí po celé její trase rychlíky. Tím ale rozhodně nepřišla o své nenapodobitelné osobité kouzlo. Půvab spočívá v samotném průběhu stavby železnice, která se snaží v našem členitějším reliéfu co nejvíce vyhýbat rozsáhlejšímu stoupání, a proto menší i větší kopce objíždí uctivými velkými oblouky. Platí to zejména pro dopravně kuriózní úsek mezi Pitínem a Slavičínem, kde trasa kvůli značnému převýšení terénu obtáčí romanticky smělým výjezdem celou obec Pitín a na vrcholu svého stoupání nabízí v západním směru pohled na téměř celé Bojkovicko.

Na Vlárské dráze je celá řada zastávek, větších či menších, počínaje těmi, na kterých na nástupišti stojí nezřídka i větší skupiny lidí, až po ty, které v míru a pokoji poskytují přístřešek jednomu nebo nejvýš několika málo osamělým cestujícím. Nádražní budovy se zdají být až na výjimky vzhledově podobné jedna druhé, ale opak je pravdou. Každá má svůj osobitý ráz, a to nejen po stránce architektonické, ale hlavně svým vlastním životem, čekárnou a její výzdobou, ba i pohledy na okolí. Až po Vlárské dráze pojedete, nezapomeňte pozorně sledovat okolní svérázný kraj a pomyslně se uklonit všem, kteří stavěli tuto železnici, a zároveň těm, kteří obývají přilehlá města či vesničky a také dnes se podílejí svou prací a životem na kráse naší kouzelné podkarpatské krajiny.

JAROMÍR SLAVÍČEK

Festival v Drážďanech s českou účastí

U příležitosti oslav 175. výročí zahájení provozu na první dálkové železniční trati v Německu uspořádali ve dnech 10. až 13. dubna v Drážďanech velké oslavy. Akce označená jako 6. Festival parních lokomotiv měla hlavní těžiště v železničním muzeu umístěném v bývalém lokomotivním depu Dresden-Altstadt. Z Německa se tam sjelo jedenáct provozních parních lokomotiv. Z rakouského Ampflwangu navíc přijela rychlíková lokomotiva 01 533 německé výroby. Jednu z vůbec největších atrakcí slavnosti ale představovala česká lokomotiva 475.111, se kterou přijeli členové Iron Monument Clubu z Plzně. Na některých provozních parních lokomotivách se během oslav vozily děti, jiné vedly zvláštní vlaky do okolí Drážďan, ale například až do Děčína nebo Riesy. Cíl v Riese nebyl vybrán náhodně – leží totiž na trati z Drážďan do Lipska, která je onou oslavovanou první německou dálkovou tratí. Podle odhadů se akce zúčastnilo patnáct tisíc diváků.

MIROSLAV PETR

Dopisy jsou redakčně upraveny a kráceny.

Dostupné pouze v tištěné podobě

12 ZA POZNÁNÍM 10/2014

Dopravní tepna Lombardie:

Milán odhaluje bohatství italského severu

Milán je velkoměsto ležící v severní Itálii. Jeho počet obyvatel se blíží ke dvěma milionům a po Římě se tak jedná o druhé největší město v zemi. Toto významné centrum obchodu, průmyslu, módy i polygrafie leží v úrodné nížině řeky Pád ale současně blízko Alp. První železniční trať s parním provozem zde zprovoznili už v roce 1840. Mimochodem, tehdy patřila Lombardie včetně Milána do habsburské monarchie.

CENTRÁLNÍ NÁDRAŽÍ. Hlavní železniční stanice v Miláně má 24 nástupišť a denně obsluhuje asi 320 tisíc cestujících. Některé její části mohou turistům připomínat foyer divadla či muzea. FOTO

Když sjedete do roviny a ohlédnete se, vidíte za sebou Alpy jako neprostupnou nedobytnou hradbu.

CHLOUBA. V Lombardii se – na rozdíl od nás – nestaví vysokorychlostní tratě.

Peníze a prosperita se odrazily i v největším nádraží v zemi

Restaurace na kolečkách

Nejkrásnější příjezd je od severu

ŠOTOINFO

Železničář

Předplaťte si čtrnáctideník Železničář na telefonu 972 233 090