

Železničář

TÝDENÍK SKUPINY ČESKÉ DRÁHY, a. s. | ČÍSLO 2 | ROČNÍK XVIII | 13. LEDNA 2011 | CENA 5 Kč

Navštivte veletrh cestovního ruchu REGIONTOUR 13.-16. ledna v Brně.



Jak má vypadat eurobabička

Hana Schederová se dostala až do finále zábavné soutěže.

STRANA 3



Miliarda a půl do dálkové dopravy

Vyhlásili jsme výběrové řízení na modernizaci 64 vagonů z konce 80. let.

STRANA 2



V Trutnově mění funkční celky

Jak řešíme opravy motorových vozů řady 854.

STRANA 4

krátce

Modernizovaní Brejlovci dorazili



České dráhy převzaly od výrobců první modernizované lokomotivy řady 750.7 Brejlovec a revitalizované rychlíkové vozy s vylepšeným interiérem. Do poloviny roku 2012 dodá společnost CZ LOKO celkem 19 kompletně modernizovaných strojů. Celkem 110 revitalizovaných rychlíkových vozů ze společnosti JANOZA CZ bude uvedeno do provozu do poloviny letošního roku. Velkou reportáž přineseme v příštím čísle.

Nejhezčí mašinky v Železné Rudě

Výtvarnou soutěž s názvem O nejkrásnější mašinku uspořádal v prosinci KCOD Plzeň ve spolupráci s Městskou knihovnou v Železné Rudě. Do soutěže se zapojily desítky dětí z místní Základní školy K. Klostermanna. Slavnostní vyhlášení a předání cen se uskutečnilo těsně před vánočními prázdninami v příjemném prostředí městské knihovny při zmíněné škole. Výtvarná díla malých tvůrců v současnosti zpřijemňují prostory pro cestující v nádražní budově ve stanici Železná Ruda-Alžbětín.

Mosty u Jablunkova mají nové kolejiště



V prosinci loňského roku stavbaři odevzdali do provozu zrekonstruované kolejiště v Mostech u Jablunkova. Nástup do vlaků je nyní daleko pohodlnější a bezpečnější. Zrekonstruované kolejiště disponuje třemi částečně zastřešenými nástupišti se čtyřmi nástupními hranami, jejichž výška umožňuje pohodlný nástup a výstup. K bezpečnému přístupu na nástupiště slouží podchod vedený pod celým kolejištěm. O jízdě vlaků jsou cestující informováni kromě rozhlasu i moderním vizuálním informačním systémem.

Vybíráme básničky pro Dětské jízdenky

Vyhlásili jsme druhý ročník dětské soutěže o nejhezčí básničku o vlaku nebo slonu Elfikovi na Dětskou jízdenku. Nejkrásnější básničky budou otištěny na Dětských jízdenkách. Soutěž začala v prosinci a potrvá do konce března. Pro deset nejlepších autorů máme připraveny zajímavé ceny. Vaše díla zasílejte na adresu České dráhy, a. s. - Generální ředitelství, Kancelář náměstka pro obchod a marketing, nábr. L. Svobody 1222, 110 15 Praha 1. Na obálku přidejte heslo Básnička - Dětská jízdenka. (tis, hop)



VŠEM NA OČÍCH. Běžná služba zaměstnance vlakového doprovodu se může kdykoli změnit v drama.

FOTO MARTIN NAVRÁTIL

Chraňme vlakové čety

V poslední době roste počet útoků a zranění zaměstnanců vlakového doprovodu ze strany agresivních cestujících. Jak předejít krizové situaci a jak se zachovat při střetu s psychopatem?

Vlakvedoucí je díky svému neustálému kontaktu s lidmi ve velmi citlivém postavení. Každý nespokojený cestující, resp. černý pasažér, se může snadno změnit v nebezpečného agresora. Následky střetu jsou nepředvídatelné. Vše třeba skončí ostrou, leč krátkou hádkou, jindy fyzickým napadením s celoživotními následky.

Nečekáný útok do hlavy a rvačka pro 14 korun

Následující případ měl v minulých týdnech značnou mediální odezvu. Ve středu 1. listopadu okolo 18. hodiny napadla osma-

dvacetiletá žena čtyřiapadesátiletou průvodčí. Podle mluvčí benešovské policie cestovala obviněná žena bez jízdenky. Incident se odehrál v rychlíku 207 z Prahy do Českých Budějovic, kde průvodčí při kontrole vykázala ženu bez jízdenky před Benešovem z vlaku. Černá pasažérka ji vzápětí napadla a na chodbičce vagonu ji nečekaně udeřila pěstí. Průvodčí udeřila ženu do hlavy tak nešťastně, že jí při úderech poranila levé oko.

Napadená průvodčí skončila nejdříve v táborské nemocnici, kde ji ošetřili. Odtud putovala rychlou záchrannou službou do nemocnice v Českých Budějovicích, kde ji na specializovaném oddělení lékařů bez jakéhokoliv prodlení operovali. Bohužel však neúspěšně. Průvodčí přišla o levé oko. Policisté mladou ženu obvinili ve středu 8. prosince z těžkého ublížení na zdraví a výtržnictví. Za to může jít do vězení na tři až deset let.

Jiný případ se stal 8. března minulého roku vlakvedoucímu

CO DĚLAT, KDYŽ VÁS PŘEPADNOU

Vtíšňové situaci volejte přímo policii na linku 158. Nepoužívejte zdlouhavou komunikaci cestou výpravčích, územních útvarů policie nebo dispečerského aparátu Českých drah. Totéž platí i pro vyzkoušení složek integrovaného záchranného systému nebo rychlé záchranné služby v případě potřeby jejich zákroku. Dojde-li ke zranění cestujících nebo někoho z posádky, má záchrana života a zdraví vždy přednost před zabráněním zpoždění vlaku. Buďte příslušníkem Policie ČR zcela k dispozici, když dojde ke zranění způsobenému jinou osobou.

Ladislavovi Čábelkovi z RCVD Praha. Ono odpoledne kontroloval mezi stanicemi Praha-Klánovice a Úvaly na konci jednotky CityElefant mladého muže, který měl jízdenku jen do Klánovic. Muž odmítl zapla-

tit doplatek 14 korun i předložit občanský průkaz k sepsání hlášenky. Po krátké debatě vytáhl plynovou pistoli, se kterou si nejdříve pohrával. Posléze vytáhl vlakvedoucímu mobilní telefon, kterým chtěl zaměstnanec ČD přivolat policii, a mrštil jím o podlahu.

Vlakvedoucí se statečně bránil slzným plynem, za což vyinkasoval od útočnicka několik ran zmíněnou pistolí do levého oka. Na pomoc přiběhla vlakvedoucímu policistka v civilu jedoucí domů. Útočnick byl předán hlídce policie v Úvalech a vlakvedoucí odvezen záchrannou službou do nemocnice. Útok vlakvedoucímu způsobil tříměsíční pracovní neschopnost.

Doporučení a nařízení pro krizové situace

Jak se mají vlakvedoucí v takové situaci bránit? Podle ředitele Vlakového doprovodu osobní dopravy Petr Barocha obdrželi všichni dotčení zaměstnanci nařízení, které tyto informace obsahuje.

► Pokračování na str. 2

Usměvný Silvestr na řepařské dráze

Silvestr nemusí být jen ve znamení oslav. Projížďka řepařskou drážkou byla neotřelým způsobem, jak si zpříjemnit konec roku.

Stanicí Kolín-Sendražice nenajdete v jízdním řádu. Nevedou sem ani koleje běžného rozchodu. Místo toho je tu ale opravdové nádraží s kolejištěm o rozchodu 600 milimetrů. Jde totiž o hlavní stanici Kolínské řepařské drážky vinoucí se polabskou planinou, kde se před padesáti lety pěstovala cukrovka.

Povozili už desetitisíce

A právě členové občanského sdružení, mající provoz a obnovu bývalých řepařských železniček na Kolínsku jako svůj hlavní cíl,

připravili pro návštěvníky silvestrovské a novoroční jízdy. „Členové spolku se rozhodli oslavit poslední den roku a Nový rok na našich úzkých kolejích. A jaké by

to bylo slavení bez návštěvníků a cestujících, pro které je řepařská dráha určená především,“ dokresluje atmosféru Silvestra 2010 předseda Klubu pro obnovu Kolínské řepařské drážky Tomáš Vanča. Skutečnost, že o svezení je zájem, po-



tvzuje jak 60 tisíc přepravených osob v posledních třech letech, tak podpora z Evropské unie, Středočeského kraje i města Kolína.

Teplý svařák a studený strojevodoucí

Kolínští připravili pro návštěvníky celkem 7 jízd po 2,5 kilometru dlouhé dráze mezi Sendražicemi a koncovou stanicí Výrovna. Vlček nabízel možnost prohlédnout si krajinu i z otevřeného výletního vozu. Nebylo ale divu, že v třeskutém mrazu zůstal úplně prázdný. Většina cestujících veřejnosti tak využila dvou vytápěných vozů, zvaných Pancéřáky. Vůně svařeného vína, línoucí se z občerstvovacího vozu, lákala k jeho návštěvě.

Jediný, kdo byl vystaven nemilosrdně mrazivému počasí, byl strojevodoucí vedoucí motorovou lokomotivu BNE 50 přezdívanou Kočkomet, která má otevřené stanoviště. Jemu byla návštěva bufetového vozu z pochopitelných důvodů zapovězena.

VÁCLAV RUBEŠ

sloupek

Když táhneme za jeden provaz

První dny roku prověřily v Pardubicích vzájemnou spolupráci uvnitř společnosti i s dalšími subjekty.

V neděli 2. ledna se konalo hokejové utkání Open Air Game 2011. České dráhy byly jeho oficiálním dopravcem. Přepřavili jsme víc než tisícovku fanoušků z Brna. Rovněž jsme realizovali ky-



MICHAL ŠTĚPÁN
Ředitel KCOD
Pardubice

vadlovou přepravu mezi hlavními nádražím a zastávkou Pardubice-Svítkov. Tu využilo přes dva tisíce návštěvníků hokeje. Bezpečnost provozu přes svátkovou zastávku byla snad naší největší prioritou. Spolupráce složek osobní dopravy i operátora dráhy na centrální i regionální úrovni byla perfektní. Jasně a věcně také probíhala jednání s dispečerským aparátem. Velmi dobrá součinnost byla s místní Správou dopravní cesty, firmou, která provádí úklid vlakových souprav, ale hlavně s vedoucími pracovníky Policie ČR, která zajišťovala pořádek na akci. Byl to akce předem připravená, bez potřebné souhry všech by se na výbornou nepovedla.

Vzájemnou spolupráci prověřilo i narušení provozu 6. ledna na tratích okolo Žďárce u Skutče. Na tamní trati došlo ke střetnutí na přejezdu, několika sněhových závalům na trati do Poličky i Hlinska a následně také k vykolčení vlaku. Přestože se v těchto případech nedal provoz bez zpoždění již zvládnout a náhradní autobusová doprava musela jezdit celý den, i v tomto případě patří všem poděkování za dobrou spolupráci a vzájemnou informovanost.

anketa

Používáte vlak na cesty za sportem?

KLÁRA PLOCOVÁ



Barmanka Jezdím s přáteli vlakem na sportovní soustředění prakticky po celé naší zemi. Preferujeme vlak oproti autu kvůli počtu členů našich výprav i kvůli většímu pohodlí.

ALOIS JAROLÍMEK



Automechanik S klukama na hokejové zápasy jedním vlakem! Občas popijeme něco piva a když jedeme autem, vždycky se někdo musí zlatavého moku vzdát.

ROBERT GAŇO



Podnikatel Dříve jsem jezdil lyžovat zásadně vlakem. Poslední dobou z pohodlnosti volím spíše automobil, ale z pohledu bezpečnosti letošní zima více nahrává vlaku.

(rub)

▼ nabízíme

Školní skupiny do Německa

Po úspěchu vnitrostátní nabídky Děti na výlet přicházíme s akcí Sleva pro školní skupiny do Německa.

Nabídka je určena pro žáky a studenty základních, středních, vyšších a vysokých škol do věku 26 let, kteří jedou organizovaně z ČR do Německa. Výhodou je navíc skutečnost, že dva cestující mohou být starší 26 let ve funkci doprovodu (učitelé, dozor). Jízdenky je možné zakoupit u všech pokladních přepážek Českých drah

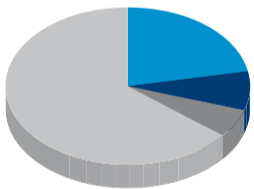


s výdejem mezinárodních jízdenek, a to již s dvouměsíčním předprodejem. Skupinová jízdenka z třídy o počtu deseti a maximálně třiceti cestujících je vždy zpáteční, přičemž je možné zakoupit jízdenky ze všech větších měst v České republice do všech měst v Německu, které jsou zahrnuté v mezinárodním tarifu.

Pro prokázání nároku je nutné, aby vedoucí skupiny při nákupu jízdenky odevzdal vyplněný a školou ověřený formulář. Tento formulář si mohou zákazníci stáhnout z webových stránek www.cd.cz nebo jej obdržít na vyžádání na e-mailu o28sek@gr.cd.cz. A ještě tip navíc: 18 dětí nebo studentů a dva učitelé z Prahy do Drážďan a zpět zaplatí 408 eur, což je pro jednu osobu v jednom směru bezkonkurenčních 10,20 eur. Z Prahy do Berlína pak cestující ve stejné skupince vyjde jízdenka v jednom směru na pouhých 23,80 eur. (vav)

▼ analýza

Mediální obraz ČD v týdnu 25.–31. 12.



- 22% pozitivní
- 8% negativní
- 6% ambivalentní
- 64% neutrální

Na posílení spojů, které České dráhy naplánovaly pro období svátků, byla stále upřena velká mediální pozornost. Kladné ohlasy mělo navýšení kapacity zejména v období po Silvestru, kdy se dalo očekávat větší množství cestujících kvůli návratům lidí z oslav příchodu nového roku. Nepodepsání kolektivní smlouvy na rok 2011 mezi Českými drahami a Svazem odborářů služeb a dopravy vzbudilo velké množství ohlasů. Ostatních osm odborových centrál kolektivní smlouvu podepsalo. Pozornost byla upřena také na uzavírky železničních tratí, které byly způsobeny počasím. Sněžení komplikovalo dopravu na řadě míst v České republice.

Na hranici negativních zpráv byly některé články o další nevydařené dražbě Sweerts-Šporkovského paláce v pražské Hyberské ulici. Budova Českých drah má podle některých příliš vysokou vyvolávací cenu, činí 300 milionů korun.

Miliarda a půl do pohodlí

Trend rekonstrukcí osobních vozů, který nastolily České dráhy, úspěšně pokračuje. Na konci loňského roku jsme vyhlásili výběrové řízení na modernizaci 64 vagonů.

Jízda rychlíkem či spojem vyšší kvality by měla být v blízké budoucnosti o něco příjemnější. V prosinci totiž České dráhy zahájily výběrové řízení v hodnotě 1,5 miliardy korun na modernizaci 64 osobních vozů 2. třídy kombinovaných se zavazadlovým oddílem stávající řady BDbmsee a BDhmsee. Ty vozy byly vyrobeny v letech 1987 a 1988 ve východoněmecké vagonce v Bautzenu a v době svého vzniku patřily k nejmodernějším v tehdejší sovětském bloku. Jejich konstrukce dokonce počítala s maximální rychlostí 160 km/h a již ve výrobním závodě dostaly podvozek typu GP 200S a kotoučovou brzdu.

V čem bude rozdíl?

„Pro tento vůz jsme díky jeho moderní konstrukci vhodné k modernizaci zvolili rozsáhlejší rekonstrukci,“ uvádí náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Antonín Blažek. Nejmarkantnějšími změnami projde interiér vozu, který dozná kompletní rekonstrukce. Více z plánů odkrývá Antonín Blažek: „V interiéru vozu bude zachováno několik klasických oddílů s šesti místy a nově chceme vytvořit menší velkoprostorový oddíl. Zachován bude oddíl pro vozíčkáře, kompletně zrekonstruována bude bezbariérová toaleta a nově koncipován bude také prostor pro uložení šesti jízdních kol.“

K tepelné pohodě zejména v letních měsících jistě přispěje nově instalovaná klimatizace. V souvislosti s vyššími energetickými nároky klimatizační jednotky bude součástí rekonstrukce nový centrální zdroj energie, který umožní mimo jiné napájení zásuvek 230V, 50 Hz umístěných v každém oddíle. To jistě ocení cestující s notebooky, mobilními telefony.

Pohodlnější nástup do vozu budou umožňovat dveře s elektric-



PRO VOZÍČKÁŘE. Rekonstrukce myslí i na zdravotně postižené. Vozy navíc dostanou elektrickou plošinu. FOTO MICHAL MÁLEK(2x)

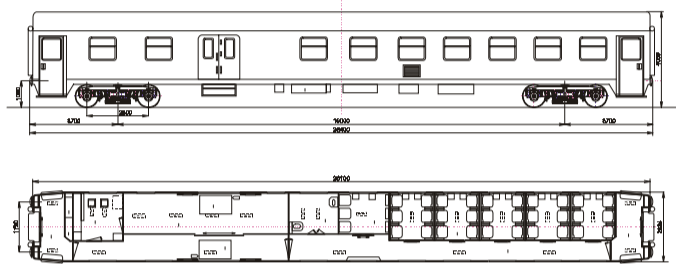


SCHÉMA. Nově vznikne menší velkoprostorový oddíl.



ZVENČÍ. Rekonstruované vozy dostanou korporátní barvy.

STRUČNÉ INFORMACE O ZAKÁZCE

Modernizované vozy se objeví na všech typech dálkových spojů od vlaků EuroCity a InterCity po vnitrostátní rychlíky. Odhadovaná cena za realizaci modernizace na čtyřiašedesáti vozech 2. třídy dosahuje 1,5 miliardy korun

a splnění celého kontraktu do 36 měsíců od podpisu smlouvy. Vozy dostanou klimatizaci, bezbariérové WC a elektromagnetickou kolejnicovou brzdu. Cestující jistě ocení i elektřinu v zásuvkách a bezbariérový nástup.

kým pohonem ovládané tlačítka a stejně tak přechod mezi vozy budou uzavírat nové dveře s tlačítkovým ovládním. Velkým přínosem bude rekonstrukce i pro imobilní cestující, protože vozy dostanou elektrickou zdvihací plošinu umožňující bezpečný, rychlý a po-

MODERNIZOVANÉ VOZY BUDOU NASAZENY DO TŘÍ LET.

hodný nástup. Bez povšimnutí nezůstane ani původní sociální zařízení. Například budou rekonstruované vozy vybaveny plně bezbariérovým WC s uzavřeným systémem. U těchto typů WC již nebudou cestující omezeni použitím pouze mimo stanice, jako je tomu u vozů před rekonstrukcí. A konečně nový audiovizuální informační systém přispěje ke snadnější orientaci zákazníků při jejich cestách.

Technické vylepšení

Zatím výčet modernizovaných prvků obsahoval jen na první pohled zřejmou snahu o větší pohodlí a celkově modernější cestování, ale podstatné změny nastanou i v místech, která zůstávají běžným cestujícím skryta. Původní podvozek GP 200S doplní elektromagnetická kolejnicová brzda a celý systém průběžné brzdy bude upraven pro činnost elektropneumatických a elektrických zařízení, které poskytují možnost přemístění záchranné brzdy. U vozu vybaveného tímto zařízením má strojvedoucí možnost snížit účinek záchranné brzdy a zastavit vlak až v místech, kde je to vhodné. To je nezbytné třeba pro provoz v delších tunelech.

Modernizace bezbariérových rychlíkových vozů navazuje na již zahájené projekty modernizace 58 kusů vozů pro vlaky EuroCity a InterCity, revitalizaci 110 rychlíkových vagonů a modernizaci 21 restauračních vozů. Vozy 1. a 2. třídy z těchto rekonstrukcí zvýší kvalitu cestování ve vlacích EuroCity, InterCity a ve vnitrostátních rychlících již v průběhu roku 2011.

PETR ŠTĀHLAVSKÝ, VÁCLAV RUBEŠ

Evropští přepravci na setkání ve Vídni

Tradiční předvánoční setkání vrcholných představitelů společnosti ČD Cargo se svými obchodními partnery se konalo ve slavnostní atmosféře předvánoční Vídně. Ve čtvrtek 16. prosince se do útulného prostředí restaurace Zeiler am Hauerweg na vídeňském předměstí Neustift am Walde sjeli nejen významní evropští železniční přepravci a dopravci, ale i speditéři a řada dalších významných hostů. Pozvání k setkání, které organizoval a moderoval generál-

ní zástupce společnosti ČD Cargo ve Vídni Petr Kousal, přijali mimo jiné generální ředitel společnosti ČD Cargo Jiří Vodička a obchodní ředitel Jan Procházka a také jeho excelence, velvyslanec České republiky v Rakousku Jan Koukal.

„Setkání jsme ve slavnostní předvánoční atmosféře pojali jako poděkování za dosavadní spolupráci s našimi obchodními partnery. Do Neustiftu am Walde nás přijeli navštívit například zástupci dceřiné společnosti ÖBB Rail Car-

go Austria Mario Potzinger a Erich Murzek a také šéf mezinárodní spediční společnosti Express-Interfracht – komerční rada Friedrich Macher a řada dalších hostů. Mezi zúčastněnými nechyběli ani kolegové z Polska, Slovenska, Německa, Francie, Itálie či Slovinska,“ potvrzuje Petr Kousal.

Podle Kousalových slov vídeňské zastoupení dosáhlo za prvních deset měsíců dvacetiprocentní nárůst objemu přeprav zboží a současně patnáctiprocentní navýšení tržeb.

Nejvýznamnější komoditou se staly přepravy železné rudy z Bosny přes Rakousko a Česko do Polska. Uspokojivé výsledky mají také přepravy ucelených uhelných vlaků směřujících z katovické uhelné pánve v polském Horním Slezsku do rakouských elektráren a tepláren. „Jen mě mrzí, že konkurence – PKP Cargo – převzala na našem území transporty osobních automobilů mezi Polskem a Itálií a chystá se na další expanzi,“ říká Kousal. (mh)

Chraňme vlakové čety před útoky

► Pokračování ze str. 1

„Není taktické před takovým člověkem volat policistům nebo jen hrozit jejich přivoláním. I když se jedná o psychicky velmi náročnou situaci, je třeba v rámci vlastní ochrany zachovat klid, zvážit další postup a konat tak, aby problémový cestující předem nevěděl, jak se bude situace vyvíjet! Opačné jednání je kontraproduktivní a může vyvolat jednak agresi proti vlakovému doprovodu a jeho napadení, jakož i útek cestujícího z vlaku před příjezdem policie například zneužitím záchranné brzdy,“ říká Petr Baroch.

Tým vlakového doprovodu Českých drah byl podle jeho slov poučen o tom, že v tísňových situacích je nutno volat přímo policisty telefonní tísňovou linkou 158, nikoli cestou výpravčích, územních útvarů policie nebo dispečerského aparátu Českých drah. Totéž platí i pro vyrozumění složek integrovaného záchranného systému (linka 112) nebo rych-



OCHRANNÝ DOPROVOD. České dráhy si v loňském roce začaly najímat soukromé agentury. FOTO AUTOR

lé záchranné služby (linka 150) v případě potřeby jejich zákroku. „Všechny zaměstnance jsem upozornil, že v případě zranění cestujícího nebo někoho z posádky je vždy prioritou záchrana života a zdraví, ne dodržení jízdního řádu,“ dodává ředitel Baroch.

Bezpečnost hlídají policisté i agentury
Stoupající agresivita pachatelů se podle ředitele Odboru bezpečnosti Ladislava Mikeše nedotýká jen železničních zaměstnanců, ale je i zvláštním fenoménem v celé naší společnosti. „Fyzickými

útoky jsou ohrožováni stále více jak běžní občané, tak osoby, které požívají ochrany úřední osoby zakotvené v trestním zákoníku, tedy policisté,“ sděluje ředitel Mikeš. Dodává, že k zabezpečení ochrany a vytvoření pocitu bezpečí ve vlacích osobní dopravy jak pro cestující, tak i členy vlakových doprovodů jsou ve vytipovaných vlacích Českých drah prováděny doprovody jak příslušníky Policie ČR, tak soukromých bezpečnostních agentur, které si najímáme.

„Doprovody jsou prováděny jak ve vlacích vnitrostátní a mezinárodní přepravy, tak i v příměstských spojích, ale i ve vlacích, které přepravují účastníky společenských a sportovních akcí. A to zvláště tam, kde jedou agresivní fanoušci fotbalových či hokejových klubů. I přesto jsou průvodci a vlakvedoucí při výkonu služby vystaveni stále velké psychické zátěži a kdykoli jim hrozí nepřevídaná možnost útoku,“ říká Ladislav Mikeš.

▼ pro vás

SMS zprávy pro vlakové čety

Kvalitní a rychlé informace o mimořádnostech jsou důležitým nástrojem pro práci vlakových čet.

S cílem zlepšit informovanost vlakových čet o mimořádnostech byl spuštěn dne 14. prosince 2010 nový systém zasilání SMS zpráv vlakovým doprovodem. Princip této novinky spočívá v zadání neplánované mimořádnosti na konkrétním traťovém úseku nebo



ROMAN MENC
Odbor řízení značky

stanici dispečerem osobní dopravy do systému MIMO, který následně automaticky rozešle SMS zprávy o konkrétní mimořádnosti členům vlakového doprovodu všech vlaků nacházejících se v dotčeném úseku (nebo do něj mířících). Zpráva by měla dostihnout i zaměstnance vlakového doprovodu vlaků, které se nacházejí ve výchozí stanici či ještě v zahraničí. Vlakové čety tak budou s předstihem vědět o problému, moci si na kontaktním centru zjistit detaily, informovat cestující ve vlaku. Jedná se o významný krok při přechodu z pasivní informovanosti k aktivní.

Na doladění systému se neustále pracuje a po dobu testování je nutno počítat s určitou mírou nepřesností ohledně automatické selekce/výběru vlaků. Na některé vlaky tyto SMS nemusí dojít, nebo naopak na vlaky, které vyloučeným úsekem nejedou. V přípravě pro letošní rok jsou další služby, jako například zasilání podobných informací e-mailem a SMS-kou zákazníkům ČD nebo on-line propojení informací o odřeknutých vlacích s vyhledávací spojení na internetu.

info ▼

Upozorňujeme předplatitele týdeníku Železničář, že do čísla 1/2011 byly vloženy předplatného na letošní rok. Tyto složky bohužel obsahovaly chybné údaje, a proto na ně nereagujte! Chybu zavini-la distribuční firma Grand Princ, přesto se za ni velmi omlouváme. Úhradu je možné provést do konce února.

PRIORITY JE ZÁCHRANA ŽIVOTA A ZDRAVÍ, AŽ POTOM JÍZDNÍ ŘÁD.

s dalšími odbornými složkami na Českých drahách. Společná koordinační jednání, která probíhají v řadě případů i za účasti policie, opravdu nejsou formálními setkáními. Jsou velmi věcná, se závaznými výstupy a kontrolou jejich plnění,“ dodává ředitel Mikeš. Přejíme tedy všem zaměstnancům i cestujícím bezpečnou cestu. MARTIN HARÁK

Tarify mají pomoci zvýšit tržby

Splnění plánu tržeb závisí do značné míry na správně nastavené tarifní a obchodní politice. Zákazník se musí umět v našich nabídkách orientovat a vybrat si tu nejvýhodnější.

Lidé na Odboru produktů a obchodu stojí za většinou změn, které se týkají tarifů. Výsledky jejich práce mají tedy vliv na všechny naše zákazníky. Od 1. prosince loňského roku má tento odbor nového ředitele: Vladimíra Pelěška.

Co mají zaměstnanci na Odboru produktů a obchodu na starosti? Posláním odboru je formulovat základní produktové a obchodní cíle v oblasti osobní dopravy. To znamená, že vytváříme a rozvíjíme standardy jednotlivých produktů, připravujeme cenovou a tarifní koncepci, řídíme tarifní, cenovou a obchodní politiku. Máme na starosti také obchodní a prodejní koncepci pro různé distribuční kanály.

Proč máme dnes tak široké spektrum tarifů?

Tarif, respektive jízdné, je třeba vnímat ve dvou základních rovinách. V té první jde o jízdné regulované výměrem Ministerstva financí ČR. Nárok na takto regulované jízdné jsou cestující povinni přiznat všichni železniční dopravci podle stejných podmínek. Jedná se o obyčejné jízdné, zvláštní jízdné

pro děti, žáky, důchodce, osoby zvlášť těžce postižené na zdraví včetně jejich průvodců a zvláštní jízdné pro poslance a senátory. V tomto případě jsou České dráhy plně vázány výměrem Ministerstva financí ČR a nejsou oprávněny výše uvedeně jízdné jakkoliv upravovat nebo měnit. Na druhé straně zde máme obchodní nabídky Českých drah, jejichž prostřednictvím je naplňována obchodní strategie naší společnosti – to je ta část jízdného, resp. druhů slev, kterou mohou ČD ovlivňovat.

V prosinci se tarifní nabídky ČD opět výrazně měnily. Mluví se hodně o slevě SporoTiket Česka a Evropa...

Současná jízdenka SporoTiket Česko v sobě zahrnuje bývalou nabídku eLiška a SporoTiket. Jízdenky SporoTiket si samozřejmě mohou kupovat také cestující bez In-karty, nicméně s In-kartou jsou tyto jízdenky cenově výhodnější. Ceny jízdenek SporoTiket Česko nejsou na rozdíl od standardních jízdenek určovány pouze kilometrickou vzdáleností, ale jsou stanoveny na základě rozboru postavení ČD na dané trase



VLADIMÍR PELĚŠEK
Ředitel odboru produktů a obchodu

V letech 1984 až 1988 vystudoval Střední průmyslovou školu dopravní v Břeclavi a následně Vysokou školu dopravy a spojů v Žilíně. Po ukončení studií nastoupil k tehdejší Československým státním drahám, kde prošel různými provozními profesemi. Od roku 2002 působí na Generálním ředitelství ČD v Praze, nejprve na Odboru nákladní dopravy, následně pak na Odboru osobní dopravy a přepravy. Naposledy pracoval jako vedoucí provozní kontroly na Odboru provozu osobní dopravy. V prosinci 2010 se stal ředitelem Odboru produktů a obchodu. Hovoří anglicky, německy a rusky. Je ženatý, má čtyři děti.

a umožňují nám pružněji reagovat na měnící se konkurenční prostředí. Také mezinárodní jízdenky SporoTiket Evropa, které lze zakoupit v eShopu ČD, jsou stále populárnější, především díky lákavé ceně. V nabídce je řada atraktivních destinací ve všech sousedních zemích. Chceme i nadále rozšiřovat možnosti cestujícího koupit si jízdenku do zahraničí přes internet.

Se změnou jízdního řádu novináři spekulovali, že České dráhy zdražují. Jaký je váš pohled? Zdražili jsme?

České dráhy již druhým rokem jízdné plošně nezdražily. Smyslem těchto změn byla úprava nabídek tak, aby se vzájemně nepřekrývaly a nedocházelo k jejich vzájemné kanibalizaci. Došlo k úpravě ceny u jízdenek SONE+. Ty nově platí nejenom přes víkend, ale i o státních svátcích a všechny varianty SONE+ platí ve všech kategoriích vlaků ČD. Dále se snižuje sleva u zpáteční jízdenky z 10 na 5 procent. Na jednu stranu se mění výše manipulační přírůžky za nákup jízdenky ve vlaku v obsazené stanici ze 30 na 40 korun, na druhou stranu byl však rozšířen počet případů, kdy se manipulační přírůžka neúčtuje – například nově ji neplatí držitelé průkazu ZTP a ZTP/P ani po nástupu v obsazené stanici, cestující při jízdě oklikou a při doplatku za původní cílovou stanici.

V souvislosti s nabídkou Děti na výlet jsem zaznamenal stížnosti cestujících, že jim děti znepríjemňují cestu a vlak přeplňují. Není pak výnos z akce kontraproduktivní?

Ano, zaznamenali jsme určité stesky cestujících na akci Děti na výlet. Lze chápat, že někomu děti znepríjemňují cestu, obzvláště když jde o větší skupinu. Je třeba si však uvědomit, že některé školní třídy by se vlakem na výlet nikdy nevydaly. Věřím, že i tímto způsobem přispíváme k formování názoru mládeže na cesty vlakem a že mnohé z těchto dětí se v budoucnu stanou našimi stálými zákazníky.

Jaké úkoly čekají na váš odbor v budoucnu?

Naším hlavním úkolem, myslím tím samozřejmě i zaměstnanců v provozu, je nový tarif „prodat“ a naplnit tak náš cíl – získat nové zákazníky a splnit plán tržeb. V blízké době nás žádné závratné změny nečekají, naopak se budeme věnovat sledování a vyhodnocování našich obchodních nabídek. Smyslem obchodní politiky by nemělo být pouze zavádění stále nových a nových produktů „za každou cenu“, které nepřinášejí očekávané tržby a v konečném důsledku jsou pro orientaci našich zákazníků a bohužel někdy i zaměstnanců spíše kontraproduktivní.

MARTIN NAVRÁTIL

odpovídá

Hlavní nádraží se nezastaví

Jak je využita kapacita pražského hlavního nádraží a kolik vlakových cest zde výpravčí denně postaví?

Praha hlavní nádraží je bezesporu nevytíženější stanicí v republice. Po tom, co sem byly od platnosti Jízdního řádu 2010 přetrasovány všechny vlaky vyšší kategorie a prakticky všechny rychlíky, doprava ještě zhoustla. Ve stávajícím grafikonu osobní dopravy dosahuje počet pravidelných vlaků uvedených v plánu obsazení staničních kolejí čísla 865 za 24 hodin. V tomto



LUBOŠ KÁLAL
Náměstek ředitele RCP Praha pro provoz

čísle jsou započteny všechny vlaky bez rozdílu omezení jízdy vlaku (není rozlišováno, zda jedou denně, pouze v pracovní dny či jen o víkend).

Pokud se blíže podíváme na skladbu vlaků, zjistíme, že na hlavním nádraží zastavuje, začíná nebo končí svou cestu celkem 92 vlaků kategorie SC/EC/IC a Ex, 224 rychlíků, 391 vlaků osobních a 107 soupravových vlaků. V plánu obsazení staničních kolejí je počítáno i s celkem 37 vlaky soukromých dopravců a čtrnácti průchozími vlaky jiných kategorií (Rn, Pn). Počet jízdních cest, které stavějí výpravčí hlavního nádraží, je přímo úměrný počtu vlaků procházejících jejich řízeným úsekem. A tím není jen obvod hlavního nádraží, ale i dálkové řízení odbočka Balabenka. Proto je nutno připočítat k celkovému počtu jízdních cest dalších 328 vlaků z Masarykova nádraží do Vysočan.

doprava

Plní zakázky navzdory sněhu

Navzdory nepříznivým zimním podmínkám se společnost ČD Cargo daří plnit sjednané závazky.

V prosinci 2010 přepravila společnost ČD Cargo přes 1,15 mil. tun hnědého uhlí pro elektrárny, teplárny i menší odběratele. Například pro Plzeňskou teplárenskou a Plzeňskou energetiku bylo v uvedeném měsíci přepraveno dalších téměř 900 tisíc tun paliva. V posledních letech došlo ke značnému nárůstu kontejnerové přepravy. Zejména v závěru roku je citelné navýšení, způsobené zásobováním zákazníků předvánočním zbožím. ČD Cargo se v tomto období podařilo zvládnout nepříznivé klimatické podmínky a vyhnout se zpoždění. Plynulost některých dodávek byla především ovlivněna situací v sousedním Německu, kde muselo být odstaveno na 300 vlaků.

Příkladem profesionálně zvládnuté zimní přepravy je i doprava kolejnic od jednoho z nejvýznamnějších evropských výrobců. Ten vyžaduje absolutní přesnost dodávek s ohledem na návaznost překládky na lodě v bratislavském říčním přístavu. Z přístavu pokračují zásilky kolejnic v kombinaci voda – železnice ke koncovému zákazníkovi. Podobné přepravy zajišťuje ČD Cargo spolehlivě již po delší dobu na železniční stavby v Německu. (jan)

Katalog osobních vozů ČD – 39. díl

680

Typ vozu	Číselná řada	Počet jednotek	Max. dovolená rychlost
Pendolino	680	7	200 km/h
Výroba	Výrobce		
2001	Konsorcium Alstom		

Pendolino je tříosustavová elektrická velkoprostorová sedmivozová jednotka s nezávisle naklápěcími skříněmi v tlakotěsném provedení s klimatizací a maximální rychlostí 200 km/h. Každá souprava je tvořena ze čtyř hnacích vozidel a tří vložených vozů. Vozová skříň je vyrobena z hliníkových profilů. Pendolino nabízí celkem 333 míst pro cestující (včetně 2 míst pro invalidní vozíky) s velkým a pohodlným barem v bistrovoze. Podvozky mají dvoustupňové svíslé vypružení a jednostupňové příčné vypružení. Pro zajištění bezpečného provozu na území tří železničních správ (ČD, ÖBB a DB) je vozidlo vybaveno několika zabezpečovacími zařízeními a radiotelefony. Při testech na trati Břeclav – Brno vytvořila souprava nový český železniční rychlostní rekord, když za speciálních podmínek dosáhla rychlosti 237 km/h.

Počet dílů	7	Rozvor	2 700 mm
Míst k sezení 1./2. tř.	105/226	Délka jednotky	184 470 mm
Váha vozu prázdný/obsazený	376/403 t	Výška střešy od temene kolejnice	4 310 mm
Průměr styčné kružnice kola	890 mm	Šířka skříně	2 800 mm

1 2 230V



Eurobabička z Kontaktního centra

Do finále soutěže Eurobabička 2010 se probojovala i zaměstnankyně Kontaktního centra ČD. Podaří se jí vyhrát?

Jak má vypadat správná eurobabička? Konečný úsudek je přirozeně na vás, ale Hana Schederová by si tento titul podle nás zasloužila. Právě proto se rozhodla zkusit štěstí v soutěži Eurobabička 2010, která v těchto dnech vrcholí.

Více než vaření ji baví sjezdové lyžování a tanec

Od roku 2002 pracuje v Kontaktním centru Českých drah na pražském Masarykově nádraží, takže je dost možné, že jste se s ní už setkali. „Zajišťuji podklady pro operátory, následky hovorů, zásobování, vyhodnocuji docházku a mám i další práci,“

vysvětluje svou pozici administrátora Hana Schederová. Začínala v kolínské stanici v mezinárodní pokladně, kde ovšem byla jen coby zástupkyně kolegyni na mateřské dovolené. „Pak se v roce 2002 vyskytlo místo tady na Masarykově nádraží, tehdy to ještě bylo oddělení informací, které se poskytovaly nejen telefonicky, ale i u přepážek. Informování cestujících probíhá pouze telefonicky a e-mailem. Práce se mi zde moc líbí a jsou tady úplně perfektní lidé, se kterými se mi dobře spolupracuje,“ chválí paní Hana své kolegy.

Zaměstnankyni Kontaktního centra si rozhodně nepřestavuje jako babičku v šátku, jak dřepí doma v teple a kolem ní skákal vnučata. Dříve závodně tančila, baví ji sjezdové lyžování, před pár lety na závodech v lyžování železničářů v Peci pod Sněžkou skončila jako sedmá. A při osobním setkání působí o hodně mladší, než stanovi regule soutěže (minimálně 50



S úsměvem jde práce i život lépe. Držíme palce v soutěži. FOTO AUTOR

let). Mimochodem druhou podmiňkou je aspoň jedno vnuče, což paní Hana splňuje. Díky pěti dětem se jí podařilo mít vnučat hned sedm.

O SOUTĚŽI EUROBABIČKA

V roce 2001 uspořádal týdeník Květy a TV Prima soutěž Miss Babička. Proběhly tři ročníky. Soutěž pod názvem Eurobabička obnovila Vladimíra Tauchmanová se svým manželem. Hlasovat můžete do soboty 15. ledna na webových stránkách www.eurobabička.cz, kde se také dozvíte další informace.

Finálový večer se uskuteční 4. února v Brně. Přenos uvidíte i v televizi. Soutěžit se bude například v módní přehlídce a v rozhovoru před kamerou. Smyslem soutěže je také podpora Nadace pro výzkum rakoviny.

Vybrali ji z tisícovky uchazeček

Spíše než časté hlídání vnučat by jí opravdu sedlo cvičení anebo módní přehlídka. A tak se vlast-

MARTIN NAVRÁTIL

▼ **ibzd****Mladá Boleslav
7. prosince**

Ve večerních hodinách v obvodu vlečky Škoda Auto Mladá Boleslav vykojila při posunu motorová lokomotiva 753.777-2 na výhybce číslo 3. Škoda byla předběžně vyčištěna na 450 tisíc korun. Událost šetří RIBŽD Praha.

**Prosenice
8. prosince**

Dopoledne mezi žst. Přerov a Prosenice za jízdy nákladního vlaku 2. nsl. NEx 46659 vykojil v km 186,771 nákladní vůz řady Laaers oběma nápravami, který byl řazený jako třináctý za lokomotivu 189.154-8 dopravce PKP Cargo. Jízdu vykojeného vozu byl poškozen železniční svrček v délce asi 4 km, výhybky a nástupiště v žst. Prosenice. Škoda byla předběžně vyčištěna na 8 milionů korun. Událost šetří RIBŽD Ostrava.

**Libochovice
9. prosince**

V dopoledních hodinách mezi dopravkami Libochovice a Čížkovice se na železničním přejezdu v km 6,174 střetl osobní automobil Škoda Octavia s osobním vlakem 6103. Řidič automobilu byl zraněn. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži a doplněn dopravní značkou Stůj, dej přednost v jízdě! V čele osobního vlaku byla motorová lokomotiva 742.290-0. Škoda byla předběžně vyčištěna na 220 tisíc korun. Událost šetří RIBŽD Ústí nad Labem.

**Litvínov
9. prosince**

V podvečerních hodinách v žst. Litvínov vykojil při posunu motorový vůz 810.482-0 na výhybce číslo 11. Škoda byla předběžně vyčištěna na 60 tisíc korun. Událost šetří RIBŽD Ústí nad Labem.

**Týniště nad Orlicí
14. prosince**

Po poledni mezi žst. Týniště nad Orlicí a Třebouchovice pod Orebem se na železničním přejezdu v km 42,042 střetl osobní automobil Ford Escort se spěšným vlakem Sp 1952. Řidič automobilu byl na místě usmrcen. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. V čele vlaku byl motorový vůz 854.008-0. Škoda byla předběžně vyčištěna na 550 tisíc korun. Událost šetří RIBŽD Praha, pracoviště Česká Třebová.

**Slatina nad Zdobnicí
14. prosince**

V dopoledních hodinách mezi dopravkami Rokytnice v Orlických horách a Slatina nad Zdobnicí se na železničním přejezdu v km 17,298 střetl osobní automobil Seat Cordoba s osobním vlakem 25233. Řidička automobilu byla lehce zraněna. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži a doplněn silniční dopravní značkou Stůj, dej přednost v jízdě! Osobním vlakem byl motorový vůz 810.513-2. Škoda byla předběžně vyčištěna na 50 tisíc korun. Událost šetří RIBŽD Praha, pracoviště Česká Třebová.

Měníme funkční celky



SRDCE ŘADY 854. Vznětový motor Caterpillar je jedním z agregátů, který je součástí systému výměnných celků. FOTO PJ TRUTNOV

Nová technologie oprav motorových vozů řady 854 formou výměny funkčních celků v provozní jednotce Trutnov funguje čtyři roky. Dnes již lze říci, že tento systém se osvědčil.

Jak zajistit dlouhodobou provozuschopnost drážních vozidel po záruce? Na toto téma byla již napsána celá řada odborných studií, zpracovány různé koncepce a navrženy různé systémy údržby. České dráhy používají pro údržbu vozidel systém založený na preventivních prohlídkách a opravách. Pro upřesnění – systém funguje tak, že pokud udržované vozidlo ujezdí stanovený počet kilometrů, provede se na něm údržbový zásah. Podle počtu ujetých kilometrů je dělíme na provozní ošetření, malé prohlídky, velké prohlídky, vyvazovací opravy, hlavní opravy a generální opravy. Co když ale dojde na vozidle k neplánované závadě převodovky?

„V ideálním případě odebereme ze skladu převodovku opravenou a dosadíme ji na vozidlo. Pokud však opravenou převodovku na skladě nemáme, je nutné poškozenou z vozidla demontovat



Katry vznikly rekonstrukcí původní řady 853. FOTO M. NAVRÁTIL

a poslat ji na opravu do specializované opravny,“ říká Milan Novák, přednosta PJ Trutnov, která spadá pod českořebovské DKV. Oprava takové trakční převodovky ale stojí řádově statisíce korun a trvá dva až tři měsíce. Mohou si dnes České dráhy dovolit nechat vozidlo v ceně desítek milionů korun nečinné stát při čekání na náhradní díl? V Trutnově na to jdou ještě jinak.

Specializace na řadu 854

V roce 2006 O12 Generálního ředitelství ČD ustanovil nové správce jednotlivých řad vozidel. Úkolem správců řady bylo mimo jiné zabezpečit provozuschopnost přidělených řad. Správce řady 854 postupoval tak, že nejprve společně s kolegy z provozu vytipoval

**VÝMĚNNÉ CELKY
ŘADY 854**

Největší bolístkou „katrů“ jsou trakční hydrodynamické převodovky H750 a nápravové převodovky NK18 a NP18, kterých bylo v letech 2006–2010 vyměněno 75, resp. 60 kusů. Dalšími agregáty a díly, které na motorových vozech 854 Trutnovští mění, jsou kloubové hřídele, spalovací motor, sušičky, dynamostartér a kompresor. Poslední inovací jsou díly na přívěsné vozy Bdtm756 (054.2) a řídicí vozy 954.

poruchové celky, zmapoval zásoby těchto celků u ČD a následně hledal způsob, jak je co nejefektivněji opravovat. Byly prověřeny možnosti oprav u externích opravců i oprav vlastními silami v depch kolejových vozidel.

Koncem roku 2006 se rozhodlo o vytvoření výměnného systému pro konstrukční celky motorových vozů v trutnovské PJ. Opravy celků jsou zajišťovány u externích opravců nebo přímo v kapacitách PJ Trutnov. V případě oprav celků výměnného systému u externích firem zajišťují odpovědní zaměstnanci z Trutnova provedení optimálního rozsahu oprav celků s ohledem na hospodárné a účelné využití finančních prostředků.

Rozšíření a zlevnění

Koncem roku 2007 byl na základě průběžného hodnocení funkčnosti tohoto řešení rozšířen výměnný systém o další celky: kloubové hřídele, některé díly spalovacího motoru, dynamostartér a kompresor. Prověřili jsme naše možnosti, spojili se zásobovacím centrem a společně jsme se dohodli na způsobu zajištění oprav. Výměnný systém se podařilo úspěšně rozšířit. V průběhu let 2006–2010 bylo v Trutnově mimo jiné opraveno asi 75 převodovek H750 a 60 kusů nápravových převodovek.

Počátkem roku 2010 došlo k opětovnému rozšíření výměnného systému o další celky. Výměnný systém pro řadu 854 vedl zcela jednoznačně ke zvýšení provozního nasazení těchto motorových vozů a k úsporám paliva minimalizací náhrad této řady motorovými lokomotivami.

Důležité je i to, že se výrazně zlevnily opravy a byly zkráceny opravné doby rozhodujících náhradních dílů. Poděkování za zřízení a fungování výměnného systému patří zejména správci řady 854 za spolupráci při zavedení výměnného systému a vytvoření podmínek pro jeho funkčnost, zásobovacímu centru Česká Třebová za vstřícný přístup při zajištění potřebných náhradních dílů a vedení DKV Česká Třebová za zajištění technické podpory.

**TOMÁŠ VOJTĚCHOVSKÝ,
MARTIN NAVRÁTIL**

▼ **ibzd****Rakovník
15. prosince**

Večer mezi žst. Rakovník a dopravnou Lubná se na přejezdu v km 4,374 střetl kamion DAF s osobním vlakem 17716. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Osobním vlakem byl motorový vůz 810.313-7. Škoda předběžně činí 430 tisíc korun. Událost šetří RIBŽD Plzeň.

**Rumburk
18. prosince**

V ranních hodinách v obvodu technologického kolejiště PP Rumburk vykojil při posunu motorový vůz 810.217-0 na výhybce číslo 102. Škoda byla předběžně vyčištěna na 50 tisíc korun. Událost šetří RIBŽD Ústí nad Labem.

**Kamen. Žehrovice
20. prosince**

V dopoledních hodinách v se v žst. Kamenné Žehrovice srazil vjíždějící osobní vlak 19702 se stojícím posunovým dílem, kterým byla motorová lokomotiva 751.236-1 s jedním nákladním vozem řady Es. Při srážce došlo k těžkému zranění jednoho cestujícího, dva zaměstnanci ČD a dalších jedenáct cestujících bylo zraněno lehce. Osobním vlakem byla motorová jednotka Regionova 814/914.057. Škoda byla předběžně vyčištěna na 4,1 milionu korun. Událost šetří RIBŽD Praha.

**Kolín
21. prosince**

V nočních hodinách v obvodu žst. Kolín vykojil při průjezdu nákladního vlaku Pn 66367 nákladní vůz řady Eas řazený jako čtrnáctý za lokomotivu 122.039-1. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčištěna na 1,5 milionu korun. Událost šetří RIBŽD Praha.

**Mariánské Lázně
25. prosince**

Ve večerních hodinách za vjezdu osobního vlaku 7325 do žst. Mariánské Lázně došlo k jeho najetí do spadlého stromu. Strojvedoucí byl lehce zraněn. V čele osobního vlaku byla lokomotiva řady 242. Škoda byla předběžně vyčištěna na 500 tisíc korun. Událost šetří RIBŽD Ústí nad Labem. (Mirko)

RSM: V Bruntálu zvoní hrana staré budově

Nádražní budova v Bruntálu prošla nedávno rekonstrukcí. Přesto má ještě jednu pihu na kráse.

Město Bruntál patří mezi nejstarší sídla na našem území. Bruntál byl založen pravděpodobně již kolem roku 1213 jako první osada s magdeburským městským právem v českých zemích. Díky tomu mělo město během svého vývoje mnohá privilegia, významné postavení v místopisných dějinách, ale rovněž bylo cílem mnoha snah o jeho ovládnutí.

Do života Bruntálu zasáhla válka třicetiletá, slezská, sedmiletá či válka o dědictví bavorské. Město bylo rovněž mnohokrát zdemolováno požáry a morovými ranami. Kvůli industriálnímu vývoji bylo v roce 1872 napojeno na železniční trať Olomouc – Opava, dnes trať číslo 310.

První krok: rekonstrukce Železniční stanici dnes dominují dva objekty. Zrekonstruovaná výpravní budova a stará, bezpro-



SOUČASNOST. V letech 2002 až 2008 prošla budova rozsáhlou rekonstrukcí, která se týkala střešky, fasády i vestibulu.



PŘED LETY. Památkově chráněný objekt už není drahým pro ostudu. Neopravený zbytek budovy má ustoupit terminálu. FOTO AUTOR (2x)

středně navazující budova provozní, která zůstala ponechána v původním stavu. Rekonstrukce dnes již památkově chráněné výpravní budovy probíhala od roku 2002 do roku 2008. První etapa začala výměnou střešní krytiny, dále byla provedena výměna klempířských prvků a oprava komínů a hromosvodu. V roce 2003 proběhla rekonstrukce veřejných WC včetně provedení nové vodovodní a kanalizační přípojky.

V letech 2003–2004 byla provedena oprava štítů a ozdobných prvků fasády, výměna výplní a rekonstrukce kotelný. Roky 2005 až 2008 obnášely rekonstrukci vestibulu, dispoziční změny v restauraci, opravy 1. nástupiště (dlažba a zastřešení), zřízení bezbariérového vstupu do budovy a dokončení rekonstrukce celé fasády objektu.

**Stará budova za čas
ustoupí terminálu**

Téměř každého návštěvníka města, který právě vystoupil z vlaku, na první pohled upoutá diametrálně rozdílný pohled na obě budovy. České dráhy se jako vlastník obou objektů zabývají řešením tohoto stavu. Je vhodné vložit ne-

malé prostředky do rekonstrukce provozní budovy a pak ji využívat pro potřeby provozu? Nebo ji komerčně využít například ve formě pronájmu, či objekt prodat – pokud se najde vhodný zájemce?

Při zvážení všech hledisek pro a proti se v poslední době jeví nejrealističtější a nevhodnější varianta uvolnit provozní budovu a přemístit všechny nutné provozy a zařízení do zrekonstruované výpravní budovy. Následně přistoupit k demolici provozního objektu a ve spolupráci s městem vybudovat přestupní terminál mezi autobusovou a železniční dopravou. Současně s realizací terminálu by došlo k významným úpravám celého přednádražního prostoru a okolí výpravní budovy.

Jednání s představiteli města a zástupci autobusových přepravců již několik měsíců čile probíhají a jsou zpracovány studie na daný záměr. Všichni zainteresovaní jsou si plně vědomi, že je čeká ještě hodně práce a jednání, než celý projekt dospěje ke zdárnému konci a cestující obou druhů dopravy budou moci využívat nového terminálu.

GABRIEL JURSA

Autor je ředitelem RSM Olomouc.

▼ průmysl

Ložiska ZKL v CityElefantu



Průměšská jednotka 471.012 je první soupravou, kde byl v listopadu zahájen zkušební provoz nových kuželkových ložiskových jednotek ZKL typu PLC 810-13, a to na řídicím a vloženém voze. Montáž do CityElefantu byla provedena v DPOV Píerov. Zkušební jízdy absolvovala jednotka dne 3. 11. z Píerova do Mohelnic a zpět. K završení schvalovacího procesu ložisek je nezbytná zkouška výkonosti ložisek, která proběhne na zkušební ZC VUZ ve Velimí. Ložiska už byla vystavována na ložiském InnoTransu a Czech Raildays. Cílem je, aby kuželkové ložiskové jednotky ZKL typu PLC 810-13 byly po schválení k provozu na nápravách kolejových vozidel rovnocenným ekvivalentem ložisek typu TBU/CTBU 130x230 jiných výrobců, jejichž ložiska jsou na kolejových vozidlech v České republice používána.

Nové soupravy metra pro Oslo

Siemens získal zakázku z Norsku na dodávku 32 třívozových souprav metra v hodnotě 180 milionů eur. Smlouva byla podepsána 21. prosince 2010 a vlaky poprvé vyjedou z vídeňského závodu společnosti Siemens v roce 2012. Smlouva představuje naplnění opce z roku 2003, kdy Dopravní společnost v Oslu objednala první vlaky metra. Dosud Siemens dodal 83 třívozových souprav. Objeďnané vlaky se vyznačují nízkou spotřebou energie a stupněm recyklovatelnosti až 95 procent. Rekuperace brzděné energie zpět do trakční sítě činí bezmála 50 procent. Plně průchozí vlakové soupravy jsou 54 metrů dlouhé. Jedna vlaková souprava přepraví okolo 680 cestujících. Vlaky jsou určeny pro maximální rychlost 80 km/h. Vozy budou přizpůsobeny pro provoz v drsných podmínkách severského podnebí, kde rtuť teploměru v zimním období klesá k -25 °C.

Další lokomotivy 741.7 o měsíc dříve



Opředání prvních dvou čtyřnápravových lokomotiv CZ LOKO řady 741.7 společnosti Viamont DSP v červnu a srpnu jsme již informovali. Dne 1. prosince 2010 byla s měsíčním předstihem předána v jihlavské provozovně CZ LOKO třetí lokomotiva 741.704. Poslední čtvrtá lokomotiva by měla být předána do konce ledna 2011. Základem lokomotivy je rám a podvozky ze stroje řady 740, na nichž byla postavena zcela nová lokomotiva vybavená motorem Caterpillar, alternátorem Siemens a kompresorovými bloky Mattei. Výhodou, mimo moderních použitých agregátů, je i přepracovaná nižší kapotáž lokomotivy, která poskytuje oproti původní lokomotivám řady 740 strojvedoucímu podstatně lepší výhled ze stanoviště. (acri)

Do ciziny častěji a rychleji

Se změnou jízdního řádu rozšířila společnost Deutsche Bahn nabídku vlaků do zahraničí. Od 12. prosince 2010 tak přibýly další německé vlaky do Itálie, Polska a také Belgie.

Klasická železniční cesta z Mnichova přes průsmyk Brenner do italské Verony je nyní o něco atraktivnější. Od poloviny prosince zde totiž Německé dráhy nasadily pět párů vlaků místo čtyř. Navíc vzniklo opět denní přímé spojení Mnichova s Benátkami. Trať je ovšem krásná sama o sobě: vlak stoupá až do nadmořské výšky 1 370 metrů, aby pak prudce klesal do italských nížin.

Změna partnera v Itálii má přilákat cestující

Tím však změny v německo-italské spolupráci nekončí. Protože se v dálkové přepravě úroveň přeprav stále nezlepšovala, rozhodla se společnost DB již před rokem změnit partnerskou společnost v Itálii. Původního partnera, národní železniční společnost Trenitalia, tehdy nahradila soukromá společnost Le Nord. Tato spolupráce pokračuje i v novém jízdním řádu 2011 s cílem získat další cestující.

VÍCESYSTÉMOVÉ STROJE ZKRÁTILY POBYT NA BRENNERU.

Nejde jen o rozšíření nabídky spojů, ale i o to, že původní zastaralé osobní vozy společnosti Trenitalia nahradily moderní vozy pro vlaky kategorie EuroCity. Jde buď o vozy Deutsche Bahn, či Rakouských spolkových drah. Ve vlacích je navíc opět řazen jídelní vůz. Současně byla zrušena povinná rezervace míst v Itálii a v první vozové třídě je věnována větší péče zákazníkům.

Nasazením nových vícesystémových lokomotiv odpadl i přepráhaný stroj na Brenneru, což vede k úspoře času a pobyt v této stanici na rakousko-italské hranici trvá jen několik minut. Ke dalšímu zkrácení cestovních dob vlaků chybí již jen „malíč-



ICE 3. Vlakové lodě Deutsche Bahn při setkání v Kolíně nad Rýnem. V taktu se střídají s rychlovlakem Thalys. FOTO WIKIPEDIA



VÍDEŇ. Spojení do Rakouska tvoří významnou část mezistátních spojů Deutsche Bahn. FOTO MARTIN HARÁK (2x)



BEZ PŘEPŘAHU. Vícesystémové lokomotivy, mezi něž patří i řada 1216 Taurus, umožňují plynulý přechod napájecích soustav.

STRUČNĚ O DRÁŽNÍCH FIRMÁCH

1 DEUTSCHE BAHN
Největší železniční dopravce v Německu i v Evropě. Z hlediska právní formy se jedná o koncern s více než 80 dceřinými společnostmi. Železniční doprava tvoří přibližně polovinu obrátu společnosti, zbylou část tvoří další dopravní a logistické služby. Sídlem řídicího orgánu koncernu je Berlín.

2 LE NORD
Společnost, která zajišťuje regionální a příměstskou dopravu. Malpensa Express spojuje Milán a mezinárodní letiště Malpensa. Le Nord, stoprocentně vlastněná firmou FNM, provozuje celkem 800 vlaků za den a přepraví více než 53 milionů cestujících ročně.

kost“ – v Itálii se stále usiluje o získání lepších tras pro tyto vlaky. Přesto již dnes jezdí vlaky z Mnichova do Verony za 5,5 hodiny. Odtud jeden vlak pokračuje do Benátek, další do Milána a posléze ještě jeden do Boloně. Alternativou pro cestování na jih Itálie je noční vlak City Night Line (CNL) Lupus, který každou noc spojuje Mnichov s Boloňou, Florencií a Římem.

Kulinářská překvapení ve vlacích do Polska

Nabídka Deutsche Bahn se rozšiřuje i ve směru do Polska, což způsobila vyšší poptávka po železniční dopravě. Denní spojení Berlína s Varšavou vlaky Warszawa-Berlin express se zvyšuje na čtyři páry vlaků a doba cestování se zkracuje na pouhé 5,5 ho-

Z KOLÍNA NAD RÝNEM DO BRUSELU DEVÍTI PÁRY RYCHLOVLAKŮ.

diny. Vlaky EuroCity totiž v řadě úseků, a to i na polském území, dosahují rychlosti 160 km/h.

Vlaky Warszawa-Berlin express jsou provozovány ve spolupráci DB a polské železniční správy PKP InterCity. Na těchto spojích si získaly velkou oblibu jídelní vozy, které už mají svoji kultovní pověst a pro své zákazníky připravují leckterá kulinářská překvapení.

Rychlé spojení s centrem Evropské unie

Díky německým rychlovlakům ICE narostl i ve směru do Belgie počet spojů. Z Frankfurtu nad Mohanem jezdí do Bruselu přes Kolín nad Rýnem místo tří již čtyři páry vlaků ICE. Poté, co se od loňského jízdního řádu cestovní doba snížila mezi Bruselem a Frankfurtem na pouhé tři hodiny, poptávka po vlakové dopravě rapidně vzrostla. Mezi šestou ranní a osmou hodinou večerní tak na trase z Kolína do Bruselu jezdí celkem devět párů rychlovlaků – střídavě buď ICE, nebo Thalys.

Kromě vlaků ICE však nadále jezdí mezi Kolínem nad Rýnem a Bruselem i jednotky rychlovlaků nadnárodní společnosti Thalys, a to celkem na pěti párech vlaků denně. Mezi šestou ranní a osmou hodinou večerní tak na trase z Kolína do Bruselu jezdí celkem devět párů rychlovlaků – střídavě buď ICE, nebo Thalys. STANISLAV HÁJEK

▼ polsko

Vysokorychlostní tratě už i v Polsku?

Sousední Polsko uvažuje o síti vysokorychlostních tratí. Základní trasa by měla vést z Varšavy do Lodže a dále pak jedna část bude pokračovat do Vratislavi a druhá do Poznaně. Projekt dostal pojmenování Y-Linie podle vidlicového trasování tratí. Na této nové vysokorychlostní lince o délce takřka



450 km by měly jezdit vlaky rychlostí až 360 km/h. Cena stavby se odhaduje na 26 miliard zlotých (156 miliard korun). Poláci se netají tím, že by chtěli mít vše hotovo do roku 2020. Investorem celé akce je polský správce železniční infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe.

Dotace a stres kvůli fotbalu

Polsko stále více spěchá s modernizací kolejové železniční sítě, neboť potřebuje vyčerpat co nejvíce finančních prostředků z evropských fondů na blížící se mezinárodní šampionát ve fotbale EURO 2012. Poláci dostali příslibem z Bruselu na období 2007–2013 až pět miliard eur. Kvůli údajnému špatnému finančnímu plánování správce infrastruktury, společnosti PKP PLK, ale hrozí, že se evropské dotace nevyčerpají.

Rekonstrukci zajistí česká společnost

Stavební společnost OHL ŠS podepsala smlouvu na rekonstrukci několika železničních tratí u našeho severního souseda. V prvním případě je vedoucím účastníkem sdružení firem, které zrekonstruují část železniční tratě Krakov – Rzeszów, konkrétně mezi stanicemi Biadoliny a Tarnów. Dalším rekonstruovaným úsekem je trať nedaleko hornoslezských Gliwic a osmnáctikilometrový úsek Trzebinia – Krzeszowice. (mh)

krátké zprávy ze světa ▼

Tramvaj i vlak využijí stejné koleje

Kombinovaný systém pro dopravu po tramvajových a železničních kolejích byl uveden v prosinci 2010 do provozu ve francouzském Alsasku. Zprovozněna byla 22km dlouhá trať, která spojuje nádraží SNCF v Mulhouse s městem Thann. Cestující již nemusí přestupovat, protože vozidla mohou používat jak městské tramvajové, tak i železniční koleje. Denně je na této trati přepraveno okolo pěti tisíc cestujících. Při zahájení provozu o prvním prosincovém víkendy bylo možné využít tento nový dopravní prostředek zdarma.

Expanze rakouské dráhy do Maďarska

Také v Rakousku se rozvíjí soukromé dráhy. Jednou z nejúspěšnějších (a to i v mezinárodním měřítku) je WLB Cargo GmbH (WLC). Nyní tato dcera od Wiener Lokalbahnen pracuje na rozšíření nabídky do Maďarska. K tomuto kroku se firmat rozhodlala po překonání krize z roku 2009. WLC požádala o bezpečnostní osvědčení v Maďarsku a otevření filiálky při Budapešti, přičemž WLC by své vlaky sama vodila. Až 80 procent tržeb jí zajišťuje kombinovaná doprava, 20 procent konvenční vozové zásilký.

Postaví trať kvůli těžbě železné rudy

Dlouhé hledání kanadské hornické společnosti Northland Resources vhodného přístavu, kde by byla možnost nakládky železné rudy, je u konce. Železná ruda, která se má od roku 2013 těžit ve čtyřech dolech v severošvédském regionu Pajala, se bude nakládat na loď v přístavu Narvik. Za tím účelem bude z města Pajala vybudována nová železniční trať do města Svappavaara, kde dojde k napojení na trasu Kiruna – Narvik. Než se trať vybuduje, bude využívána přeprava nákladními automobily.

Na trhu další akcie od Transcontaineru

Transcontainer, většinová podílová účast ruských státních drah RŽD, přinesla 15. listopadu v Moskvě a v Londýně na trh dalších 35 procent minus dvě akcie. Tím zůstane společnost RŽD 50 procent plus jedna akcie. Výtěžek z prodeje má být mezi 380 až 480 miliony amerických dolarů. Již v roce 2008 se prodávalo 15 procent plus jedna akcie – kromě jiného také bance EBRD. Nyní jde o první vstup na burzu dcery RŽD. Tato dráha chce v příštích letech uvést na burzu 30 svých dceřiných podniků.

Americké lokomotivy pro provoz v Brazílii

Brazílská nákladní železniční společnost MRS Logistica objednala u americké firmy GE Transportation 115 motorových lokomotiv typu AC 441 s opcí na dalších sto kusů. Lokomotivy budou montovány v Brazílii, nicméně firma GE Transportation bude v USA vyrábět klíčové komponenty, jako například dieselmotory. MRS Logistica před nedávnem objednala u výrobce Stadler Rail elektrické ozubnicové lokomotivy pro horskou trať v oblasti Sao Paula.

Normální rozchod přes tři pobaltské státy

Projekt tratě o normálním rozchodu třemi pobaltskými státy dostává pevnější kontury. Zástupci těchto zemí se sjednotili na vedení tzv. tratě Rail Baltica, jež povede po trase Tallin – Parna – Riga – Bausk – Panevezys – Kaunas a odtud přes hranici povede do Varšavy. Příštím krokem bude analýza vztahu nákladů/užitek. Rail Baltica je částí programu EU pro trans-evropské sítě pro léta 2007–2013. Ekonomická zhodnocení zajišťuje britská firma Aecom. Trať má být stavěna pro rychlost 250 km/h.

Pohodlněji z Curychu do Mnichova

SBB nabídnou větší komfort mezi Curychem a Mnichovem. Cestující se od jízdního řádu 2011 setkávají na trase Curych – Mnichov s vyšším pohodlím a službami. SBB nasadily na spoje EuroCity mezi oběma městy modernizované vozy. V první třídě je nově vytvořena business zóna s většími stoly umožňujícími práci. Druhá třída je doplněna o speciálně vybavený rodinný prostor, místo na kočárek a zvětšené prostory pro jízdní kola. Ve všech vozech jsou nově zásuvky 230 V pro napájení elektroniky.

Z Terstu do centra Ferneti rychleji

Nová železniční trať spojuje italský přístav Terst se zbožovým rozdělovacím centrem Ferneti. Po 71 dnech stavebních prací a investici 1 milionu eur je nyní k dispozici drážní trasa, která zkracuje jízdní dobu mezi Terstem a Ferneti o čtyřicet minut. Další výhodou nové tratě pro kyvadlové vlaky je její napojení na přeshraniční drážní spojení mezi Terstem a slovinskými hraničními místem Sezana. Tímto způsobem může centrum ve Ferneti dále rozvíjet své služby ve směru na východní Evropu.

Přeprava květin ze silnic na koleje

V Nizozemí se šest specializovaných firem rozhodlo převést přepravu květin a sazenic ze silnic na železnici. Přepravy tohoto křehkého zboží organizuje firma Jan de Rijk Fresh Logistics. Květiny a sazenice jsou železniční přepravovány v kontejnerech mezi Rotterdamem a italským Milánem. Týdně se má nakládat a přepravit až deset kontejnerů. Dohoda o převedení na železnici má zatím platnost jeden rok a podle její kvality se rozhodne o možném dalším prodloužení smlouvy.

Vlastní vlak DB Schenker v Norsku

DB Schenker jde v Norsku na start s vlastním vlakem. Od 4. ledna jezdí North Rail Express mezi Oslo a Narvikem. První vlastní spojení přímým vlakem na sever země se má později prodloužit na evropský kontinent. V plánu je jeden ucelený vlak denně. Trakti poskytuje švédské státní Green Cargo. Terminály na obou koncích obsluhuje CargoLink. Každý vlak má deset vozů jako kontejnerových nosičů uzpůsobených pro výměnné nástavby. Kromě toho jsou tři vozy pro přepravu nových osobních aut. (kla, sh, PeŠT)

JIŘÍ HOTĚK NABÍZÍ

- **Francie** – 2 dny v Paříži – 14.-17. 4. 2011, bus, cena 3 080 Kč
- **Francie** – Paříž a Disneyland – 14.-17. 4. 2011, bus, cena 3 080 Kč
- **Polsko** – Krakov, Velička, Osvětim – 19.-22. 4. 2011, vlak, cena 1 250 Kč
- **Turecko** – Velký asijský okruh – 5.-19. 5. 2011, vlak, cena 10 240 Kč
- **Turecko** – Istanbul s Príncovými ostrovy – 15.-22. 5. 2011, vlak, cena 3 990 Kč
- **Polsko** – Čdyně, Gdaňsk, Sopoty, Hel, Malbork – 4.-8. 6. 2011, vlak, cena 1 540 Kč
- **Dánsko** – Legoland – 10.-12. 6. 2011, bus, cena 2 780 Kč
- **Španělsko** – okruh Katalánskem, Madrid – 14.-24. 6. 2011, bus, cena 8 380 Kč
- **Turecko** – pob. zájezd s Istanbulem – 15.-29. 6. 2011, bus, all inclusive, club, cena 10 890 Kč
- **Rusko** – Moskva, Sergijev Posad, Petrohrad – 5.-14. 7. 2011, vlak, cena 8 980 Kč
- **Francie** – Korsika – 26. 8.-4. 9. 2011, bus, cena 9 160 Kč
- **Francie** – francouzské Středohoří, Auvergne, Savojské Alpy – 13.-20. 9. 2011, bus, cena 5 890 Kč
- **Anglie** – Londýn, Windsor, Greenwich – 23.-27. 9. 2011, let, cena 5 720 Kč
- **Vietnam** – Velká cesta – 7.-23. 10. 2011, let, cena 41 100 Kč.

Jiří Hotěk, Chodská 861, 441 01 Podbořany, tel.: 415 211 129, mobil: 737 978 481, elektr. adresa: http://hotek.wz.cz

KUŘÁCI

ODVYKNETE. 90% úspěch! Tel.: 224 214 617, 604 207 771

ZÁJEZD

cestovní agentura JULIA
* levné ubytování v Černé Hoře
* zájezdy CK za nejlepší ceny tel.: 606222550, 371751868
e-mail: julis.ca@seznam.cz
www.julia-ca.wz.cz

CESTOVÁNÍ

WWW.SVETEM.EU
vlakem, levně k moři
mnoho typů vílek – vybere si každý.
Tel.: 465 531 995,
Mob.: 604 953 467

Amatérští filmaři předvedli svou práci

Česká Třebová hostila o posledním předadventním víkendu početnou reprezentaci filmařů-železničářů z českého i slovenského Zemského svazu FISAIC.

V příštím roce se v belgickém Gentu koná již 24. ročník mezinárodní soutěže členských zemí federace FISAIC v oboru film a video. První příležitostí k porovnávání úrovně a pojetí neprofesionální videovorb je právě tradiční přehlídka, konaná střídavě v Česku a na Slovensku. Z tohoto důvodu se železničáři sešli v České Třebové. Význam přehlídky umocnila účast ústředního metodika neprofesionální filmu M. Tuščáka a prezidenta Českého výboru UNICA L. Františe.

Tentorkát zaměřeno na duševno člověka

Autoři z obou zemských svazů obeslali přehlídku téměř čtyřmi desítkami videofilmů nejružnějšího tematického zaměření. Slovenští autoři jednoznačně prokázali přínosy z každoročně konané Letní filmové školy (Strečno), neboť filmařské zvládnutí jak zadaných témat, tak i technické zpracování se do-



TVŮRČÍ PROCES. Železničáři se tentokrát ocitali před i za kamerou.

FOTO JARMILA ŠMERHOVÁ

stává na úrovni profesionality. Za všechny například vyzdvihneme zkušeného autora Emila Chlebničana ze Slovenska.

Jaké náměty si autoři nejčastěji volí? Zatímco na předchozích akcích dominovaly snímky dokumentárního nebo reportážního charakteru, v České Třebové byly ke zhlédnutí (a k zamyšlení) náměty ztvárňující duševno člověka, člověka z masa a kostí, jehož vjemy mohou být tak hluboké, že i po delším časovém odstupu se znovu a znovu vybavují a vrací. Mezi mistrovská díla z těchto námětů patřil především Chlebničanův hraný snímek Komu zvoní zvony? nebo Volovčičkův Co se stalo do desáté hodiny?

článků hraný snímek Komu zvoní zvony? nebo Volovčičkův Co se stalo do desáté hodiny?

Ladnost dívek na ulici i stavba ocelového mostu

V České Třebové prezentované dokumenty a reportáže autorů obou svazů znovu potvrdily jejich vnitřní dynamiku a momentum ve všedních dnech. Například Pavel Hanzal ve snímku z výzdoby/malování operních zdí silničního podjezdu v Předmostí u Přerova, známého archeologického naleziště, nebo Zadná projekcia Petra Leška, který ve dvou minutách

v rytmu působivé rytmické hudby zachytil ladnost tvarů a pohybů pozadí dívek a žen na ulici. Avšak i všední pracovní dny lze poutavě ztvárnit.

Pavel Piroha ze Žiliny dokázal zvětšit mostaře při rekonstrukci železničního ocelového mostu. Přitom nešlo o zachycení celého technologického postupu, ale díky autorově invenci pro neobvyklé záběry z kamery si divák sám automaticky doplnil logický časový sled prací na železničním spodu i svršku. Snímek Slovensko na Spiši rovněž upoutal. Štefan Bartko natočil

výsledek úsilí jednoho člověka, který si předsevzal, že vyhotoví erby všech slovenských měst. To se mu zdařilo, byť nepřiznává počasí část erbů znehodnotila a bylo nutné je opravit.

Co předvedli noví autoři

Potěšitelné byly práce mladých autorů z Čech a ze Slovenska. Prvotina Eduarda Pecha s názvem Kapitán Miloš byla postavená na monologu – zpovědi jednoho nadšence pro stavbu motorových jachet a pro plavbu po říčních tocích. Také manželé Kubátovi z Čelákovic svojí Červenou sukýnkou, natočenou na hudbu známého evergreenu, udrželi napětí diváků od šití sukýnky až po barevně rytmické kreace z vystoupení skupiny tanečnic.

Mladý slovenský autor Vladimír Olšavský kamerou, režii i střihem snímku T. O. R. Rescue 2010 divákům přesvědčivě přiblížil jednu akci integrovaného záchranného systému ve Spišské Nové Vsi. Za zmínku rovněž stojí vtipný jednoduše upravený film Nemyslíš, zaplatíš! autorů Jarmily Šmerhové, Jiřího Rozumka a kol.

Česko-slovenská přehlídka obou zemských svazů FISAIC prokázala, že videovorba členů těchto svazů má kvalitativně stále vyšší uměleckou i filmařskou úroveň. A že je žádoucí, aby železničáři více využívali svých prezentací na krajských a dalších regionálních soutěžích neprofesionálního filmu. **IVO LANÍČEK**

VLAKEM DO ŘECKA

Leptokária

	Datum	zlůž. p.	3lůž. ap.	4lůž. ap.
1. turnus	31. 5.-12. 6.	3 500 Kč	3 000 Kč	2 500 Kč
2. turnus	11. 6.-27. 6.	6 300 Kč	5 800 Kč	5 100 Kč
3. turnus	24. 6.-11. 7.	7 300 Kč	6 300 Kč	5 600 Kč
4. turnus	8. 7.-25. 7.	7 300 Kč	6 300 Kč	5 600 Kč
5. turnus	22. 7.-8. 8.	7 300 Kč	6 300 Kč	5 600 Kč
6. turnus	5. 8.-22. 8.	7 300 Kč	6 300 Kč	5 600 Kč
7. turnus	19. 8.-5. 9.	7 300 Kč	6 300 Kč	5 600 Kč
8. turnus	2. 9.-18. 9.	4 800 Kč	4 300 Kč	3 800 Kč

Ceny jsou uvedeny za osobu a konečné.

Přihlášky posílejte na ZV OSŽ Nymburk, Bezručova 361, 288 07 Nymburk. Informace k dopravě na tel. č. 606 111 382 nebo na 972 255 445.

CESTOVNÍ KANCELÁŘ H-TOUR

r. 2011 – ceny stejné jako loni!

- **Černá Hora – Sutomore**
10-13den. zájezdy, výběr ubytování
- **Bulharsko Sozopol, penzion Ruska**
10denní zájezdy, pokoje + apartmá
- **Řecko Paralia/nový penzion Lilalo**
10denní zájezdy, 2-4lůž. studia
- **17.-29. 8. 2011 Murmansk, Solovki**
Petrohrad vlakem, s FIP + OSŽD, 16 990 Kč, včetně jízdného 22 880 Kč
tel./fax: 581 614 552, 607 611 998, možno do 20 hod.,
www.2-dovoleny.cz, e-mail: ckhalma@seznam.cz

CK KYSUCA TOUR, spol. s r.o.

ponúka letné dovolenky so FIRST MINUTE ZĽAVOU 250Kč na osobu z ceny ubytovanie v sezónnych pobytach.

1odňové zájazdy do BULHARSKA – Pomorie v ležadlovom vozni do Burgasu

	červen + září	červenec + srpen
2lůžková izba	od 5 200 Kč	5 980 Kč
3lůžková izba	od 7 200 Kč	8 580 Kč
4lůžková izba	od 10 140 Kč	10 920 Kč

V cene je zahrnuté 7x ubytovanie: v penziónoch pri mori, izby s vlast. príslušenstvom a balkónom. Pre náročnejších záujemcov ponúkame hotelové ubytovanie v Pomorí v hoteli Diana.

1odňové zájazdy do GRÉCKA – Leptokária v ležadlovom vozni do Solúnu

	červen + září	červenec + srpen
2lůžková izba	od 5 460 Kč	6 890 Kč
3lůžková izba	od 7 200 Kč	9 750 Kč
4lůžková izba	od 8 840 Kč	11 860 Kč

V cene je zahrnuté 7x ubytovanie: v penziónoch pri mori, izby s vlast. príslušenstvom a kuchynkou.

1odňový zájazd do ČIERNEJ HORY – Sutomore v ležadlovom vozni do Sutomore/Bar

	červen + září	červenec + srpen
2lůžková izba	5 400 Kč	6 500 Kč
3lůžková izba	8 600 Kč	9 440 Kč
4lůžková izba	10 400 Kč	12 380 Kč

V cene je zahrnuté 7x ubytovanie: v penziónoch pri mori, izby s vlast. príslušenstvom a balkónom.

Všetky ceny sú bez ceny za dopravu. Pobyt je možné predĺžiť na 14 nocí.

Bližšie informácie na web. stránke: www.ck-kysucatur.sk alebo osobne v kancelárii na ŽST Kys. N. Mesto alebo na telefónoch 00421/41/421 1620, alebo želez. telefón 900/421/930/831/57, mobil: 00421/908 219 442 alebo e-mailom: ckkt@stonline.sk.



NEPŘEHLÉDNĚTE!

Zahájili jsme prodej nedotovaného katalogu Dovolena 2011!

• **Německo, IFA Šhōneck, ze Sokolova vlakem až k hotelu! Dny na zkoušku. Cena 2 690 Kč/os.** zahrnuje: 2 noci, 2x polopenzí (bohaté švédské stoly), 2x volný vstup do tropického zážitkového koupaliště (bez přerušení), 1x volný let vesmírnou stanicí Space station (od 6 let). 1-2 DĚTI DO 14 LET V DOPROVODU 2 DOSPĚLÝCH OSOB ZDARMA. (Lyžařské vlekysjezdovky, horská služba, sedačková lanovka přímo u hotelu!)
Cena nezahrnuje: dopravu a cestovní pojištění.

Letecké seniorské pobyty 55+

• **Kypr 55+, destinace Pafos nebo Limassol, hotely **** s vyhlášenými bazény. Cena 9 990 Kč/os.** starší 55 let, doprovodná osoba za stejnou cenu! Cena zahrnuje: 7 nocí, 7x polopenzí (švédské stoly), letenku, transfer letiště – hotel – letiště, 2 polodenní výlety, 2x zábavný večer, český hovořícího delegáta, cestovní pojištění. Odlety každou neděli z Prahy!

• **Španělsko – Andalusie – Costa del Sol 55+, 8 dní/7nocí, odlety každou neděli z Prahy (Fuengirola, Torremolinos, Marbella, Benalmadena), čtyřhvězdičkové hotely, dvoulůžkové pokoje s vlastním soc. zařízením, v období 2. 1.-20. 2. cena 9 200 Kč/os., 20. 2.-10. 4. 9 900 Kč/os.** zahrnuje: zpáteční letenku včetně všech tax a letištních poplatků, transfer letiště – hotel – letiště, 7 nocí ve 4* hotelu dle vybrané destinace, plnou penzi formou bufetu, polodenní výlet do Malagy (autobus a průvodce v čj), polodenní výlet do Mijas (autobus a průvodce v čj), služby českého delegáta, cestovní pojištění, pojištění CK. JEDNA DOPROVODNÁ I MLADŠÍ OSOBA ZA STEJNOU CENU! Fakultativní výlety: Granada, Sevilla, Cordoba, Ronda, Gibraltar. Podrobné informace v CK.

- **Mallorca 55+, období 28. 2.-9. 5., odletový den každé pondělí 8 dní/7 nocí, cena 9 900 Kč/os.,** cena zahrnuje: zpáteční letenku včetně všech tax a letištních poplatků, transfer letiště – hotel – letiště, 7 nocí ve 4* hotelu, plnou penzi formou bufetu, polodenní výlety do Palma Mallorca a do Inca (autobus a průvodce v čj), služby českého delegáta, cestovní pojištění. JEDNA DOPROVODNÁ I MLADŠÍ OSOBA ZA STEJNOU CENU! Fakultativní výlety do jeskyně Valldemossa, Dračí jeskyně v Porto Cristo, jeskyně La Granja. Podrobné informace v CK.
- **Madeira 55+, odlety v období 25. 3.-29. 4., odlety v pátek z Prahy. Cena 14 990 Kč** i pro doprovodnou osobu. Mladší bez seniora cestují za příplatek 2 000 Kč. Cena zahrnuje: 7 nocí s polopenzí, transfer, letenku včetně tax a poplatků, více v CK nebo na našich internetových stránkách.
- **Tenerife 55+, odlety v pátek z Prahy, první let 25. 3. 2011. Cena 14 990 Kč** zahrnuje: 7 nocí s plnou penzi včetně nápojů, transfery, letenku, taxy a poplatky. Mladší osoba bez seniora může cestovat za příplatek 2 000 Kč. Poslední let 22. 7. 2011.

Vlakové zájezdy na staré FIP

- **11.-15. 3. 2011 – Německo – Perly UNESCO (Aachen, Lübeck, Bremen...)** – 2 990 Kč – cena zahrnuje: 2x ubytování, 4x místenku.
- **21.-27. 3. 2011 – Itálie – Neapolský záliv – 6 390 Kč** – cena zahrnuje: 4x ubytování s polopenzí, 6x místenku, trajekt, transfery, vstup do hotelového termálního bazénu, výlet do Caserty. Možnost dokoupení fakultativních výletů (Pompeje, Vesuv, pobřeží Amalfi apod.)

Výběr z vlakových poznávacích zájezdů 2011

- **14.-19. 4. Francie – Paříž – Versailles, cena 4 890 Kč,** cena zahrnuje: 3x ubytování, 3x snídaní, 4x místenku, služby vedoucího zájezdu.
- **31.5.-4. 6. – Za památkami antického Říma, cena 3 190 Kč** zahrnuje: 2x ubytování, 2x polopenzí, 4x místenku, povinný poplatek městu, služby vedoucího zájezdu.
- **6.-14. 5. – Zelený ostrov Ischia, cena 7 900 Kč** zahrnuje: 6x ubytování, 6x polopenzí, 6x místenku, vstup do hotelového termálního bazénu, transfer Neapol – hotel – Neapol, půldeného okruhu ostro-

vem, dárek, infomateriály o ostrově, služby vedoucího zájezdu.

- **17.6.-26. 6. – Černá Hora, cena 6 990 Kč** zahrnuje: 7x ubytování, zpáteční lehátko, transfer nádraží – hotel – nádraží, 3 celodenní autobusové výlety Skadarské jezero – včetně oběda, Cetinje – bývalé hl. město , poutní místo – klášter Ostrog, pobytové taxy, služby vedoucího zájezdu.
- **1. 7.-5. 7. – Švýcarsko – Ticino, Locarno, jezero Maggiore, Domodossola, Lugano, Bellinzona – cena 3 390 Kč** zahrnuje: 2x ubytování 3x místenku, služby vedoucího zájezdu.

Uzávěrka přihlášek zájezdu 4. 4. 2011.

Podrobné programy v katalogu Dovolena 2011.

ČR

- **LYŽOVÁNÍ – Krkonoše, Dolní Mísečky – hotel Idol** – nově zařízené pokoje s vlastním soc. zařízením, TV-SAT, WiFi, termín 2. 1.-31. 3. 2011, cena – týdenní pobyt včetně polopenze dospělá osoba 3 930 Kč, dítě 6-12let 3 530 Kč.
- **LYŽOVÁNÍ – Krkonoše, Dolní Malá Úpa – hotel Javor** – 2 až 4lůžkové pokoje s vlastním soc. zařízením, možnost přistýlky, TV, balkon, WiFi, možnost pobytu se psem. Termín 2. 1.-26. 3. 2011, cena – týdenní pobyt se snídaní dospělá osoba 3 430 Kč, děti 3-5 let 1 960 Kč a děti 5-12 let 2 730 Kč. Možnost dokoupení další stravy na místě nebo v CK.
- **Hotel Krušnohor, Ostrov** – 1 až 2lůžkové pokoje s vlastním soc. zařízením, TV, WiFi. Výhodné cenové balíčky – DVA DNY S BENCHEROVKOU za 1 245 Kč/os. se snídaní, LABUŽNICKÝ VÍKEND za 1 495 Kč/os. s polopenzí, ZAMILOVANÝ VÍKEND za 1 445 Kč/os. se snídaní a SENIORSKÝ BALÍČEK za 1 345 Kč/os. s polopenzí a 2 nocí. Termíny jsou dle poptávky celoročně.

Kontakty:

ČD travel, s.r.o., Na Příkopě 31, tel. 972 243 051, 972 243 057, 972 243 055, pobočky: Na Příkopě 31, tel. 972 243 071, Praha hl. nádraží 972 241 861, Brno hl. nádraží 972 625 874, provozní doba pondělí-pátek 9.00-17.00 h e-mail: obch@cdtravel.cz, johnova@cdtravel.cz www.cdtravel.cz



Železničář VYDAVÁJÍ České dráhy, a.s., nábr. L. Svobody 12, 110 15 Praha 1, IČ 70994226 | Vychází každý čtvrtek. | e-mail: zeleznicar@cd.cz | www.cd.cz/zeleznicar | **PŘEDSEDA REDAKČNÍ RADY:** Jiří Havlíček
ŠÉFREDAKTOR: Petr Horálek | **ADRESA REDAKCE (MÍSTO VYDÁNÍ):** Železničář, České dráhy, a.s., generální ředitelství, nábr. L. Svobody 1222, 110 15 Praha 1. | **REDAKTOŘI** – TEL. 972 233 091
HAVÍROV – TEL. A ZÁZN. 972 751 478 | **OBJEDNÁVKY INZERCE A PŘEDPLATNĚ:** Eva Bařalková, tel. 972 233 090, e-mail: Bařalkova@gr.cd.cz | **UZÁVĚRKA INZERCE** ve čtvrtek ve 12 h.
HONORÁŘE DOPISOVATELŮM se zasílají měsíčně bankovním převodem. Nemohou však být vyplaceny, pokud autor nesdělí redakci adresu, rodné číslo a číslo účtu. | Nevyžádané rukopisy a fotografie se nevracejí.
VYDAVATELSKÝ SERVIS ZAJIŠŤUJE GRAND PRINC a.s. | Registrováno Ministerstvem kultury ČR pod č. MK ČR E 6680 ze dne 4. 2. 2003 | ISSN 0322-8002

▼ pošta

Hodný Mikuláš v Poběžovicích

Heklé a milé nadílky se dočkaly děti zaměstnanců železniční stanice Poběžovice. Děti si 4. prosince zahrály šipky o sladké odměny a poté přišel Mikuláš se dvěma čerty. Několik dětí mělo z čertů strach, a tak občas upustily i nějakou tu slzičku. Pro potěšení rozdával Mikuláš hodným dětem nadílku, která obsahovala čokoládový kalendář a další sladkosti. I pro dospělé měl organizátor akce, ZV OSŽ Poběžovice, připravenou odměnu, kterou byl vánoční kapr pro vítěze v turnaji šipek. Nakonec vítězně odcházela Michaela Kožnarová nejen s opravdovým živým kaprem, ale i s putovním pohárem pro vítěze, který byl také ve tvaru malého kapříka. Celý den se krásně vyvedl a doufám, že děti, ale i dospělí, budou na celou akci s radostí vzpomínat. **JAN VYDRA**

Evropská úroveň i v obchodech

Jsem rád, že jsem si před rokem předplatil váš týdeník. Ač nejsem od železnice, v posledních letech hodně jezdím vlakem. Každotýdenní čtení vašich novin je pro mě přínosem. K mnohému bych měl co říct, tentokrát se však chci vyjádřit k článku na titulní straně Hlavní nádraží otevírá ze 16. prosince. Je nepochybné, že modernizace stanic Praha hl. n. prospěla. Sledoval jsem nelehkou přestavbu za plného provozu a za každého počasí. Výsledek je znát na nástupištích i uvnitř budovy. Nádraží tedy má evropskou úroveň, bohužel také evropské ceny. Před odchodem k berounskému vlaku jsem si prohlédl obchod s kávou a pečivem. Ceny tu začínaly na 25 korunách. Kdo si to může dovolit? Kde si zde například koupím čaj za 15 nebo pivo za 22 korun? Bohužel nikde. Z tohoto důvodu se cítím mnohem lépe na nádraží v Příbrami, Písku a Letohradě, kde si mohu koupit křupavou housku a normálně se najíst. **JAROMÍR ROKUSEK**

Dopisy jsou redakčně upraveny a kráceny.

INZERCE

HLEDÁME

Ředitel Krajského centra osobní dopravy Praha vyhlášení výběrové řízení na obsazení funkce vlakový revizor.

Požadavky:

- minimálně středoškolské vzdělání ukončené maturitní zkouškou,
- praxe v oblasti osobní železniční přepravy min. 2 roky,
- platná zkouška minimálně O-04,
- znalost práce na PC (uživatelská úroveň),
- znalost anglického nebo německého jazyka na základní komunikační úrovni,
- řidičské oprávnění skupiny B,
- občanská bezúhonnost,
- preferujeme ubytování v Praze nebo Středočeském kraji.

Nabízíme:

- platové zařazení v TS 09,
- realizaci ve funkci vyžadující samostatnost a odpovědnost,
- možnost profesního růstu.

Termín nástupu:

březen 2011

Přihlášku, která bude obsahovat jméno, příjmení, dosavadní pracoviště a kontakt, zasílejte spolu se strukturovaným životopisem do **28. 1. 2011 na adresu: goliias@kcod.cd.cz**. Případné dotazy zodpoví Ing. Jakub Goliáš, náměstek ředitele OJ KČOD Praha, tel. č.: 972 241 105. Vyhlášení se vyhrazuje právo toto výběrové řízení zrušit nebo nevybrat žádného uchazeče bez udání důvodu.

Pardubice ožily hokejem



SVÍTKOV. Zastávka na pardubickém předměstí je zvyklá na desítky cestujících denně. Tentokrát jich bylo více. **FOTO TOMÁŠ NETOLICKÝ**

Na začátku roku jsme pomáhali s organizací extraligového hokejového utkání v Pardubicích. V novodobé české historii tohoto sportu se poprvé hrálo pod širým nebem.

Sport a vlak pasují k sobě. Tohle určitě platilo v neděli 2. ledna v Pardubicích, kam mířily tisícovky hokejových fanoušků na netradiční extraligové utkání HC Kometa Brno versus HC Eaton Pardubice. Místem utkání Open Air Game 2011 byl plochodrážní stadion ve Svítkově, kde se jezdí například populární Zlatá přilba. Kvůli zápasu se stadion proměnil v zimní. Pořadatelé očekávali až 25 tisíc diváků. Jak se ukázalo, jejich předpoklad se nenaplnil, ale účast více než sedmácti tisíc lidí lze považovat za velmi slušnou.

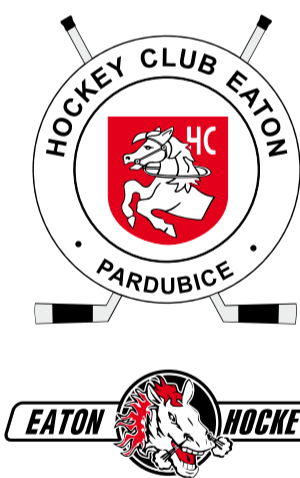
Pro fanfy z jihu Moravy

„Již počátkem prosince loňského roku vznikl přípravný tým pro extraligové utkání. Na pracovních poradách jsme řešili všechny otázky ohledně dopravy, bezpečnosti a přesunu diváků, a to nejen místních, ale zvláště těch ze vzdálenějších míst, konkrétně z jižní Moravy a Brna,“ popisuje začátek úspěšné spolupráce ředitel KČOD Pardubice Michal Štěpán.

Poslední přípravy celého programu realizačního týmu vyvrcholily těsně před vánočními svátky. „Za České dráhy jsme



POSILA. Kvůli zápasu jezdily mimořádné vlaky. **FOTO MARTIN NAVRÁTIL**



předložili jak nabídku na trasy vlaků, tak samozřejmě i ekonomickou stránku věci. To vše ve spolupráci s kolegy z úseku náměstka generálního ředitele pro obchod a marketing,“ upřesňuje ředitel Štěpán a dodává, že zejména spolupráce s kolegy z Policie ČR byla velmi dobrá.



Plochodrážní stadion se změnil v zimní. **FOTO PAVEL KOŽENÝ**

„Vyměnili jsme si řadu názorů na jednotlivé návrhy. Společně jsme hledali a hodnotili všechny případná rizika. Zastávka Pardubice-Svítkov leží na prvním koridoru a jakékoliv podcenění některého z aspektů by mohlo znamenat vysoké riziko pro bezpečnost pasažérů a hlavně plynu-

lost dopravy,“ doplňuje ředitel KČOD vedoucí skupiny obchodu Tomáš Netolický. Právě on měl v neděli 2. ledna na starosti organizaci na svítkovské zastávce na předměstí Pardubice.

Z centra města zdarma

Zatímco jindy zastávku Pardubice-Svítkov využije denně něco okolo padesáti cestujících, byl zde v první neděli roku 2011 podstatně živější provoz. Mířily sem dva speciální místenkové expresní vlaky z Brna, na jejichž palubách přijelo na osm set fanoušků hostujícího hokejového klubu Kometa Brno. Zhruba dvě stovky „modro-bílých“ Brňanů přijely ještě dalšími vlaky a na svítkovskou zastávku pokračovaly posilovými spoji. Priznivci pardubického HC Eaton měli vlakovou dopravu z Pardubice zdarma, čehož využilo na 1 500 fanoušků.

„Mohu vyjádřit jen uspokojení, že všechny spoje jely přesně podle jízdního řádu. Jsem přesvědčen, že návoz i odvoz hokejových fanoušků jsme zvládli jako firma na výbornou,“ potvrdil ředitel Štěpán. Jeho slova potvrdil i Tomáš Netolický: „Většina návozdových spojů se ze svítkovské zastávky po výstupu cestujících okamžitě vracela zpět na hlavní pardubické hlavní nádraží, proto byly na sedmizozové soupravě zapřaženy lokomotivy řady 163 na obou koncích. Snad všechny volnější chvíle v předvánočním i mezivánočním období padly desítky členů aparátu KČOD Pardubice na přípravu organizačního zajištění této akce. Úsilí se ale vyplatilo a firmu České dráhy se tak podařilo dobře reprezentovat hned v úvodu letošního roku.“

MARTIN HARÁK

▼ pošta

Blatná a Plzeň mile překvapily

Vsobotu 11. 12. jsem využil poslední možnost použití SoNe+ za původní cenu 150 korun. Naplánoval jsem si okruh na dvou tratích, které jsem dosud neměl projeté. Využil jsem tipu z článku o stanici Blatná, otištěného v 48. čísle Železničáře. Musím potvrdit, že nejen samotnou budovu, ale i personál stanice je nutně pochválit. Paní výpravčí i paní pokladní byly velmi milé, objekt příjemně vytopený, k dispozici reklamní tiskoviny, zkrátka pohoda. V areálu nádraží funguje malý bazárek. Takovou stanici bych si přál všude. Když jsem u té chvilky, zasluhuje ji i C. K. kantýna na plzeňském nádraží. Skutečně mimořádný zjev nádražních restaurací u nás. V poledne zde mají dvacet obědů v ceně do 80 korun, úslužný a milý mladý personál. Přestože se jedná o samoobsluhu, pokud objednané jídlo vyžaduje delší přípravu, donesou vám ho až ke stolu. Prakticky stejný výběr jídel byl i v 16 hodin odpoledne. Stoly a sedadla tu evokují dřevěná vlaková kupátka, jsou v dlouhých řadách na zvýšeném plató, s obou stran dobře přístupné. Obrazová výzdoba nádherně evokuje staré mocnářství – stylizované skupinové portréty navozují příjemné pocity. Dobré posezení. Všele doporučuji. A tak jsem ani nelitoval, že jsem v sobotu obětoval výletu čas od 4 do 22 hodin. Projel jsem celkem 530 km. **V. DVOŘÁK**

Změny se nedají provádět najednou

Zdravím České dráhy! Za posledních dvacet let se úroveň vašich služeb hodně zvedla, o tom nepochybují. Sice máte pořád co dohánět, zejména u kvality rychlíkových vozů, ale oceňuji nové soupravy v regionální dopravě, zejména CityElefanty. Díky zrekonstruovaným kolejím také jezdíte rychleji. Každý rejpal by se měl podívat do jízdních řádů z 80. let, aby se přesvědčil, jaké byly dojezdové časy dříve. Chápu, že na všechno nemáte peníze, takže potřebné změny se nedají dělat najednou. Ale jedno se změnit dá. Přístup zaměstnanců. Vždycky když jedu vlakem (a to je docela často), všimám si především chování průvodčích. Pokud se směje nebo aspoň chová korektně, zlepší mi to náladu. Ale bída, pokud se chová arogantně, i to se občas bohužel stává. Přejí vám hodně zákazníků v novém roce. **MARTIN VOJTA**

Díl 6.: Žvýkačkový atentát v Artěku

Na nádraží ve Lvově stojí vlak sestavený ze sovětských lůžkových vozů. Na konci jsou dva vagony ČSD s českými železničáři.

Píší se sedmdesátá léta. Naši železničáři jedou na Krym. Výpravčí Pepík Baron vystrčí na Lvovském nádraží hlavu z okna. Před vagonem se znakem ČSD se tísní dav místních dětí. Všechny volají unisono: „Žuvačka jest?“ Bere hrst korunových žvýkaček Pedro a rozdává je pak dětem z okna obouřou. Nechtěl je házet, vždyť by je ponižil. Najednou mu na obou rukou visí hrozen dětí. Drží jej za ruce a táhnou oknem ven. Vysmekl se s nasazením všech sil, s rukama do krve poškrábanýma.

Jak rozehnat pionýrský průvod?

Při čtrnáctidenním pobytu na Krymu se rýsuje zážitek prvního stupně. Koná se autobusový zájezd do pionýrského tábora Artěk. Co se jenom mládež v padesátých letech načetla o tomto táboře. Prý dětský ráj. Pepík si za účelem výměnného obchodu ulil do krabičky od holicího krému dlouhé západácké žvýkačky. Po incidentu na nádraží ho najednou napadla geniální ptákovina. Rozežene pionýrský průvod žvýkačkami! A kolega Jenda Urbánek to zobrazí fotoaparát. Přímo uvnitř tábora se dějí přípravy k experimentu. Pepík se postavil na lavičku a Jenda Urbánek má připraven fotoaparát.

A už jdou. Přichází „pionýrský strnad“ v plné parádě. V čele kráčí přerostlá pionýrka, oblečená stejně jako kuřátka za ní. Její tvář prozrazuje původ – určitě je někde

**Historiky ze života kolem dráhy**

Skautské tábory, totemy se skautskými symboly byly v padesátých letech dávány do protikladu k radostným tvářím rozjásaných pionýrů. Sovětský pionýr, náš vzor! Jako ráj na zemi byl prezentován pionýrský tábor Artěk na Krymu. Proto není divu, že čeští turisté-železničáři byli zvědaví na konfrontaci mýtu se skutečností. Jejich konání bylo nakonec vykoupeno útekem.

z Uzbekistánu. V čele průvodu jdou dva bubeníci a konec zdobí dva trumpetisté... Každý pionýr má na košili odznak Vladimíra Iljiče Lenina v různém stupni vývoje. Lenin stokrát jinak. Později tohoto sloganu využije reklamní trh při nabízení chlazených kuřat. Trumpetisté troubí, bubeníci bubnují. A nyní přišla chvíle pro vykonání atentátu. Pepík si skoro připadá jako hrdinný Josef Gabčík v libeňské zatáčce v Praze při atentátu na Heydricha.

Divoký zápas a zbesílý úprk

Josef Baron stojí roztrášen na lavičce jako při vojenském přehlídce. Pochodující pionýři udělají vlevo hled a uvidí vějíře žvýkaček v obou rukou neznámého pána. Ten rozvinul dlouhé žvýkačky do podoby rozdaných karet. Nastal nepopsatelný zmatek. Vědom si krvavé zkušenosti při

rozdávání korunových žvýkaček na nádraží ve Lvově, zbavuje se všech žvýkaček jedním hodem. Háze je mezi pionýry.

Chumel pionýrů se zmítá v divokém zápase. Začíná nelibostný boj. Do hluku válečné evy je ještě exoticky vypadající vedoucí. Bubeníky a trumpetisty se válí po zemi. Oba atentátníci si najednou uvědomují vážnost situace. Rychle prchají z místa činu. Kdyby Jenda Urbánek akci vyfotil, mohla by to být světově proslulá fotografie nazvaná třeba „Vítězství imperialistické žvýkačky nad sovětským vojenským drilem“. Oba atentátníci prchají parkem jako zbesílí. Při běhu se stále ohlížejí a jejich sprint dosahuje atletických parametrů. Nakonec měli štěstí. Kdyby je totiž uviděl nějaký policajt, dlouho by doma chyběli v místě bydliště i v pracovním procesu.

FRANTIŠEK MENDLÍK

▼ kam jet

Parní provoz
v Horní Lužici

Pravidelný každodenní parní provoz si můžete vychutnat na hornolužické úzkokolejce Zittau – Kurort Oybin/Kurort Jonsdorf. Také na letošní rok tady chystají řadu zajímavých akcí a jízdy zvláštních vlaků včetně opraveného úzkorozchodného motorového vozu. Populárními se staly i dny otevřených dveří ve výtopně v Bertsdorfu. Nejbližší termíny, kdy se vrata tamní topírny otevrou, jsou 23. dubna a 21. května. Podrobnosti o provozu na úzkokolejce rozchodu 750 mm a jízdní řád jsou na www.zoje.de a soeg.de.

Technické perly
v Brně a okolí

Na řadu zajímavých výstav vás zve Technické muzeum v Brně. Kromě stálých sbírek přístupných od úterý do neděle (9–17 hodin) tady do 23. ledna spatříte výstavu registračních pokladěn nazvanou Platími! a pod tajemným názvem Masec ohlédnutí za 80 lety Masarykova okruhu v Brně (otevřeno do 27. února). Do téhož data je to připomínka půlstoletí veteránského hnutí v Brně a do konce ledna expozice zasvěcená Františku Houšťovi. Informace jsou na stránkách www.technicalmuseum.cz. Ještě doplňujeme, že pod TM Brno patří i řada „venkovských“ památek, jako např. vodní mlýn ve Slupí, Stará huť u Adamova, kovárna v Těšanech, šlahghamr v Hamrech a samozřejmě areál MHD v Brně-Lišní.

Výměnná setkání
KŽC na Smíchově

Klub železničních cestovatelů vás zve na tradiční sběratelská Výměnná setkání předmětů s železniční a dopravní tematikou. Výměnná setkání KŽC nově propagují i České dráhy. V roce 2011 se budou nově konat v kulturním sále železniční stanice Praha-Smíchov ve dnech 22. ledna, 12. února, 5. března a 9. dubna. Otevřeno je vždy od 7 do 11.30 hodin. Přístup do sálu je z ulice Nádražní z prostoru autobusového nádraží (vedle Policie ČR). Více informací získáte na webových stránkách www.kzc.cz či na telefonu 606 366 199.

Za sněhem
na Dolní Moravu

Celkem na 6,8 km tratí vás zve jeden z nových lyžařských areálů v Dolní Moravě pod Králíckým Sněžníkem. Jsou tu dvě nové čtyřsedačkové lanovky (na Slamníku a U Slona), přičemž obě dvě sjezdovky Kamila a Betka jsou na hoře spojeny zasněžovanou cestou. Nová je další 1 200 metrů dlouhá trať. Najdete tu i 2,5 km dlouhou sáňkařskou dráhu. Více info na www.sneznik.cz. K areálu Dolní Morava lze dojet i vlakem, tratě 025 Dolní Lipka – Hanušovice do stanice Červený Potok.

(mn)

Kolem magistrály za legionáři (1)

Dva čeští železničáři se vydali po stopách bojů československých legionářů v letech 1914–18 v Rusku. Ujeli přes 40 tisíc kilometrů evropskou i asijskou částí Transsibiřské magistrály.

Když jsme přešli obrovskými oblouky nádherné hřebenů Karpat, zpozorněli jsme. To byl kraj, který jsme už znali. Zborov, Kalinivka, Ozerná, Kyjev, Bachmač. Do Moskvy jsme přijeli 25. srpna ráno. Cílem bylo zdolání Transsibiřské železniční magistrály tam i zpět. Nulový kilometr v Moskvě, který je vyznačený přímo na peroně Jaroslavského nádraží nás provokoval i fascinoval.

V Rusku jsme pocítili zdrazování. V roce 2008 stála jízda v moskevském metru 19 rublů, tentokrát to bylo už 26. I cena piva šla nahoru. Nádražní haly nás vybízely k odpočinku, byly čisté a všude se nacházely bufety k občerstvení. Přesto jsme vyrazili do města. Na našem velvyslanectví ale o tom, že by byla někde nějaká pamětní deska s legionáři, nevěděli nic. Ani nás to nepřekvapilo. Úředníci!

Společníci na trati

Vlak s označením R2 vyjel ve 21.25 h moskevského času. Naším domovem se stal na šest dnů známý rychlík Rossia. Druhý den k nám přistoupil strojevedoucí Sergej se svým pomocníkem Ivanem – ten pořád spal, díval se na video hned vedle postele nebo někde kouřil. Dělal nám společnost tři dny. Sergej nám vyprávěl o organizaci železnice v Rusku, ale i o životě vůbec. V padesáti letech šel do důchodu a nyní si ještě může přivydělávat, takže proto s námi jede pro opravenou lokomotivu do železniční stanice Tygda. Při údají o jeho platu (řekl ho sám)

SPALI JSME DOBŘE.
NOVÉ VAGONY
NĚMECKÉ VÝROBY
TOMU NAPOMOHLI.

jsme si povzdychli. Bral až 50 tisíc rublů. V důchodu pak bere po dobu šesti let prémie v takové výši, jako by pracoval. Ty pak postupně klesají. Naproti tomu plat „děžurné“ se pohybuje okolo 12 tisíc rublů. Když vezmeme, že její turnus činí více než dvanáct dnů, je to jistě náročné tak i tak.

Kolem tratě monotónně ubíhaly listnaté lesy, dřevěné vesnice či obdělávaná pole. Postupně přejíždíme čtrnáct veletoků, hned prvním byla řeka Kama. Tři kupé od nás sídlila skupina Holanďanů, kteří si stále něco točili na kameru. Nekonečná rovina jim zřejmě připomínala domovinu. „Kypjatok“ jsme si mohli čepovat sami, takže jsme vařili čaj co hrdlo ráčí. A to již vjíždíme na území Asie. Sverdlovsk, dnes



OMSK. Starobylé město se může pochlubit nejen nádherným nádražím, ale i starobylou architekturou. FOTO PIXMAC



SETKÁNÍ. Potkali jsme „syna pluku“, kterého v románu proslavil Valentin Katajev, i škodovské lokomotivy.

LEGIONÁŘI
V RUSKU

Od roku 1914 se začala vytvářet z československých usedlíků či zaměstnanců našich firem na Rusi bojová družina. Nabírala rakousko-uherské vojáky českého nebo slovenského původu, kteří dezertovali. Legionáři bojovali v síle několika tisíc mužů proti Německu, později proti bolševikům. Poslední legionáři odjeli z Ruska do vlasti 2. září 1920 z Vladivostoku.



KRAJINA. Z okna vlaku jsme břízy viděli často.

FOTO AUTOR

Pokračování v příštím čísle.

Loutkové divadlo nabízí plno parní krásy

V prosinci jsem se vnučkou navštívil pražské loutkové divadlo Minor. Že to sem nepatří? Omyl!

Současně s loutkovým představením jsem navštívil výstavu fotografií zaměřenou – jak jinak než na železnici. Výstava Plnou parou vpřed obsahuje překrásné záběry pořizované v průběhu let 2009 a 2010, ve dne i v noci, v Česku i v blízkém zahraničí. Řeknete si, že takových výstav jste viděli již hodně. A když ne výstav, tak fotografií, ať již někde na webu nebo v prezentacích poletujících mezi uživateli elektronické pošty. V čem

je tedy výstava mimořádná? V autorovi.

Mladický autor

Michael Hajn se narodil v Praze. Je mu teprve něco přes 15 let, ale jak jsem si na notičce přečetl, fotografování se intenzivně zabývá od roku 2006. Chtěl jsem proto o autorovi vědět víc a podarilo se mi spojit s jeho tatínkem. Ten mi řekl, že syn měl zájem o železnici skoro dřív, než se naučil pořádně chodit. V rámci jedné z procházek si zaskočil na jedno orosené do restaurace na nádraží Praha-Braník a syna nechal v kočárku na čerstvém vzduchu.

Další procházky v zásadě vždy musely směřovat někam, kde se pohybovaly vlaky. Ke svému překvapení zjistil, že se syn již



ÚHEL POHLEDU. Úspěch fotografie záleží do značné míry na představitivosti autora, než stiskne spoušť. FOTO MICHAEL HAJN

nazývaný opět Jekatěrinburg, vidíme již pozdě v noci. Dobře jsme spali, vlak jede stále tiše. Nové vagony německé výroby tomu nepochybně napomáhají.

Kolik stojí ovoce
nebo pivo na peroně

Ráno „děžurná“ uklízela ve dvou vlnách. Nejdříve vlhkými metličkami pod postelí vymetla prach a pak vše vysála ještě vysavačem. Následně utřela skla a hned se věnovala dalšímu úklidu. Omsk má nádherné světle zelené nádraží, které vidíme v poledne. Nezapomněli jsme na postup našich legionářů ani po této trati. K následnému psaní se totiž může hodit i obyčejná fotka nádraží, které se nějak zapředlo i do naší sledované historie.

V BARABINSKU JSME
ZJISTILI, ŽE NÁS
TÁHNE LOKOMOTIVA
Z NAŠÍ ŠKODOVKY.

Ve stanici Tatarskaja jsme měli ujeto již 2 880 kilometrů od Moskvy. Břízové hájky dělaly nádherné obrazy v krajině, mráčky na obloze dokreslovaly doslova idylický obrázek, v němž hrál hlavní roli rychlík Rossia. Na další zastávce – ty jsou vždy asi po dvou až čtyřech hodinách jízdy – jsme si uvědomili, že například ovoce u prodáváček na peroně je dražší než u nás. Například broskve stojí 130 rublů, tři plátky melounu za 34 rublů, ale třeba pivo v lahvi o objemu 1,5 litru je jen za 100 rublů (v té době byl rubl za 70 našich haléřů). Jak jsme později zjistili, ceny se měnily podle míst zastavení, takže i kilo melounu jsme jinde mohli koupit za pouhé 4 ruble.

Pozdravy z domoviny

Při zastávce v Barabinsku jsme popošli k lokomotivě našeho vlaku. K našemu velkému překvapení slavnou Rossii vedla elektrická lokomotiva vyrobená v plzeňské Škodě v roce 1962! Angličanovi Chrisovi, se kterým jsme se během jízdy ve vlaku skamarádili, jsme tuto novinku ihned sdělili. Těžko to chápal, ale i nás to příjemně šokovalo.

V Barabinsku také, jen o kousek dál na peroně, stála další česká lokomotiva Škoda, rok výroby 1952, avšak ta tu byla jako muzejní veterán a exponát zároven. Po takovém zjištění nám chutnal i pirožek se zelím jako šunka.

Nádraží v Novosibirsku nemělo chybu. Půllitr Staropramene v plechovce nás přišel na 95 rublů. Dílem nás to potěšilo, i když nenadchlo, protože zde byl český mok ze všech piv nejdražší. Pak jsme znovu zalehli. Stanice Tajgu, Marinsk a další jsme prospali. Probudili jsme se do slunečného sobotního rána. Vyšli jsme na peron v Krasnojarsku. Mohutná budova, čisté okolí a nové příměstské vlaky na nás udělaly dojem. Přešli jsme asi kilometr široký Jenisej s čistou vodou a obrovskými jeřáby v přístavu.

JAN BOŘICKÝ

Pokračování v příštím čísle.