

Železničář

TÝDENÍK SKUPINY ČESKÉ DRÁHY, a. s. | ČÍSLO 35 | ROČNÍK XVI | 10. ZÁŘÍ 2009 | CENA 5 Kč

Napište nám,
co chcete vědět
od vedení
Českých drah.
zeleznicar@cd.cz



Když do školy, tak s moderátorem

Aleš Juchelka doprovázel studenty při závodě vlaku s autem u Ostravy. **STRANA 2**



Výročí Deutsche Bundesbahn

Před 60 lety došlo nejen k rozdělení Německa, ale také jeho železnice. **STRANA 5**



Winton Train opět v Londýně

Historický vlak připomněl záchranu stovek dětí před nacisty. **STRANA 2**

krátce

Z Třince pojede další Pendolino



Páteční posilový spoj SC Pendolino Sprinter si získal pevné místo v nabídce spojů Českých drah mezi metropolí a Moravskoslezským krajem. Od zahájení provozu 12. června letošního roku jej využilo již více než 2 500 zákazníků ČD, 60 procent z nich přitom pokračovalo dál za stanici Ostrava hl. n. Od nového jízdního řádu, který vstupuje v platnost 13. prosince, jej proto doplní ranní spoj SC Pendolino, který bude oproti dosavadní praxi namísto Bohumína začínat svou trasu již právě v Třinci.

Do Albertiny za levnější vstupné

V pátek 11. září začíná ve vídeňské Albertině nová výstava s názvem Impresionismus – jak se světlo plátna dotklo. Cestující Českých a Rakouských spolkových drah díla známých mistrů shlédnout levněji. Stačí, když v pokladně předloží mezinárodní jízdenku z Česka do Vídně a místo 9,5 zaplatí za vstup jen 7 eur. Stejnou slevu mají také cestující z Maďarska, Slovenska a Polska.

Železniční muzeum Zlonice končí



Očbanské sdružení Klub železničního muzea Zlonice oznámilo, že ukončuje provoz expozice umístěné ve výtopně na zlonickém nádraží. Návštěvníci mají možnost prohlédnout si muzeum, které funguje již třináctým rokem, naposledy v sobotu 26. září, kdy v prostorách výtopny vyjede vlak polní malodráhy s lokomotivou BN 30. „Železniční muzeum nelze efektivně provozovat v pronajatých prostorách s několika měsíční výpovědní lhůtou“, říká člen výboru sdružení Jiří Hagenštoc.

Výlety z Vídně do Bratislavy

Zájem o jednodenní výlety z Vídně do Bratislavy jsou stále velmi populární. Rakouské spolkové dráhy prodaly za 1. pololetí letošního roku 40 tisíc těchto jízdenek, což je mírný nárůst proti stejnému období roku 2008. Zpáteční jízdenka z Vídně do Bratislavy stojí 14 eur (cca 357 korun) a svého držitele opravňuje navíc přepravovat jízdní kolo nebo využít v Bratislavě veřejnou dopravu. Z míst blíže slovenské hranici jsou tyto jízdenky ještě levnější. Například z Kittsee stojí jen 4 eura. **(red, PešT)**



DOKÁZALI TO. Ministr dopravy Gustáv Slamečka a generální ředitel ČD Petr Žaluda dospěli k dohodě.



FOTO ARCHIV MD ČR, MICHAL MÁLEK

Nalezli společnou řeč

České dráhy mají po osmnácti letech konečně systém financování osobní dopravy. Dohoda s ministerstvem dopravy představuje zásadní krok pro rentabilitu společnosti na liberalizovaném železničním trhu.

Současnému vedení Českých drah a Ministerstva dopravy ČR se podařilo uskutečnit jeden z nejdůležitějších milníků pro českou železnici. Srovnatelný je jen se vznikem samostatných Českých drah po rozpadu federace v roce 1993 a přeměnou státní organizace na obchodní akciovou společnost v roce 2003. O systémové řešení financování regionální osobní dopravy usilovalo mnoho generálních ředitelů a ministrů dopravy. Petru Žaludovi a Gustávu Slamečkovi se to podařilo.

Pane ministře, bylo jednoduché najít dohodu všech tří stran, státu, krajů a Českých drah, na financování regionální osobní dopravy?

Snadné to samozřejmě nebylo. Ne snad, že by zúčastněné strany neměly zájem hledat řešení, problémem ale byly jejich reálné možnosti, hlavně omezené finanční zdroje krajů, které dopravu objednávají. Na druhou stranu i České dráhy musely nejdříve dokázat, že jsou připraveny transparentně hospodařit.

Stát bude přispívat krajům na zajištění dopravní obslužnosti asi 2,7 miliardy korun ročně. Trvalo dlouho, než k takové dohodě došlo...

Ano, ale tím, že jsme k ní nakonec došli, jsme získali jistotu dopravní obslužnosti, garance pracovních příležitostí i zajištění dopravní obslužnosti a mobility, která je důležitá pro rozvoj státu.

Znamená to, že nedojde k redukci spojů?

Kraje budou muset v některých oblastech optimalizovat dopravní obslužnost. Je zbytečné financovat souběžné vlakové a autobusové linky nebo vlaky, jimiž ni-

kdo nejedí. Nepůjde ale o fatální zásahy, ke kterým by došlo, kdyby jim stát pomoc odmítl. Redukce spojů je do dvou procent ve srovnání se stavem v roce 2009.

Vypadá to jako jednostranné vítězství Českých drah...

To v žádném případě. I když uznávám, že České dráhy jsou



STÁT PŘISPĚJE NA DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST KRAJŮ 2,7 MLD. Kč ROČNĚ.

dlouhodobě podfinancované, což se podepsalo na jejich stavu, neznamená to, že nemají rezervy. Očekávám, že osekají zbytečné náklady a využijí veškeré možnosti, které se díky dlouhodobým smlouvám otevírají, aby cestujícím nabídli lepší komfort.

A jak tedy bude celý systém financování fungovat?

Kraje ze svých rozpočtů vyčlení každoročně přibližně 5,3 miliardy korun. Stát přispěje na dopravní obslužnost krajů částkou 2,7 miliardy a České dráhy sníží své náklady asi o jednu miliardu. To by společně s vybraným jízdným mělo naplnit jejich potřeby. Pokud se některý kraj rozhodne navýšit rozsah dopravy, musí na to najít prostředky ve svém rozpočtu, protože od státu peníze nedostane. Naopak, pokud by chtěl železniční dopravu redukovat, pak se bude o příslušný podíl redukovat i pomoc státu. Protože tato dohoda platí 10 let, jsou v ní i pravidla respektující inflační vývoj. Dohoda zahrnuje také přiměřený, asi dvouprocentní zisk pro České dráhy, kte-

ré přitom nesou na svých bedrech riziko případného propadu tržeb v osobní dopravě. To je pro ně další motivace k tomu, aby zajišťovaly kvalitní služby.

Dojde k vyloučení konkurence?

Ne. Je čistě na krajích, zda vypíší tendry, a osloví tak konkurenci Českých drah. Ale v případě, že by vysoutěžily vyšší cenu, budou muset samy najít ve svých rozpočtech dodatečné finance na úhradu ztráty. Stát zde již více přispívat nebude.

Pojdme k dálkové dopravě. Jak to bude s jejím financováním?

S Českými drahami uzavřeme desetiletou smlouvu s ročním objemem 3,87 miliardy korun. I zde musejí České dráhy ukázat snahu uspořít a snížit své roční náklady nejméně o 300 milionů. Rozhodně tak nedostávají nic zadarmo.

Vy jste ale v minulosti říkal, že do dálkové dopravy konkurenci pustíte...

Smlouva skutečně umožní průběžně každý rok tendrovat asi 5 až 15 procent rozsahu dálkové dopravy, a to až do výše 75 procent veškerého rozsahu. Soutěží se samozřejmě budou moci účastnit České dráhy. Pokud uspějí, tak si na trhu uchovají větší podíl. Letos chceme vybrat první soubor soutěžících tratí, ale o vlastním vyhlášení soutěže rozhodne až nová vláda v příštím roce.



CHCEME VYUŽÍT EVROPSKÉ FONDY NA NOVÉ REGIONÁLNÍ VLAKY.

Pane generální řediteli, podařilo se vám dosáhnout výjimečného úspěchu, přesto že jste vlastně první „nezelezničář“ od roku 1997 v čele firmy. Jak to vnímáte?

Vyřešit systém financování a uzavřít dlouhodobé smlouvy byla naše nejvyšší priorita. Zprůhlednit finanční toky a hledat úspory uvnitř firmy, to jsme mohli udělat sami. Bez dohody s krajy a státem na dofinancování regionální dopravy bychom ale neměli šanci modernizovat vlaky, rozvíjet služby a nakonec by nás převládala zahraniční konkurence.

Ministr dopravy řekl, že očekává, že i České dráhy se změní...

Z naší strany jde primárně o snížení nákladů. Letos ušetříme půl miliardy a příští rok to bude další přibližně jedna miliarda. Spořit budeme především v oblasti režie, tedy snížením administrativy. Chceme ale také racionalizovat provoz, abychom nevozili prázdné vlaky, zbytečně dlouhé soupravy generující vysoké náklady a malé tržby. Musíme ovšem hledat i možnosti dodatečných tržeb.

A co konkrétního dohoda ČD přinese? Nové vlaky na tratích?

Dohoda znamená možnost dlouhodobého plánování a vyrovnání nákladů a malých tržeb. Díky tomu máme šanci získat komerční zdroje na nákup nových vlaků. Otevírá se zde i reálná šance využít evropské fondy, ve kterých jsou 4 miliardy korun na nové regionální soupravy. Jejich čerpání je možné právě jen díky dlouhodobým kontraktům.

V případě, že by k dohodě nedošlo, hrozilo zrušení poměrně velkému počtu vlaků, mluvilo se o více než 12 procent. Jaká je situace po dohodě? Jsou vlaky ohroženy?

Dohoda představuje stabilizaci rozsahu vlakové dopravy, i když k redukci dojde i tak. Například předhodnocujeme délku některých souprav a kraje se zamýšlejí nad vedením některých málo využitých vlaků. Obecně by ale racionalizace provozu neměla, až na výjimky, přesáhnout jedno až dvě procenta. Určitě neočekáváme, že by se v prosinci zastavil provoz na nějaké trati.

► Pokračování na str. 2

sloupek

Omluva nic nestojí

Když na železnici dojde zásahem vyšší moci ke zpoždění, je slušné se omluvit. Ne každý to ale chápe.

Očbás nás přepadnou živly: povodně, vichřice, spadlé stromy na trať, a z toho pocházející zpoždění. A přijdou stížnosti, protože často nedokážeme lidi včas informovat. Já vím,



ANTONÍN BLAŽEK

Náměstek generál. ředitele pro osob. dopravu

někdy je to opravdu těžké; sami netušíme, jak to dopadne. Ale něco málo skoro vždycky víme nebo se můžeme dovědět. I to málo cestujícím postačí, ale musí s nimi někdo mluvit, případně vysvětlit, že se nečeká ve vlaku na trati proto, že neumíme svou profesi nebo že jsme pohodlní.

Musíme umět vidně – vím, že to vždycky není lehké – a s pochopením vysvětlit, že přírodě poroučet nemůžeme, i když se to jeden čas říkalo. Jistý stěžovatel se dostal až ke mně. Trpělivě jsem mu vysvětloval situaci. Taký jsem se mu omluvil, protože České dráhy jsou dopravce a jejich úkolem je dopravovat lidi. Tenkrát to nešlo, vichřice srazila stromy nejen na trať, ale i na silnici, takže náhradní autobusy byly k ničemu.

Pan Ludvík, který si stěžoval, situaci pochopil a ještě mi napsal milý dopis, kde mi vyslovil poděkování za netradiční postoj k řešení kalamity zvláště v Malých Svatoňovicích.

Škoda, že se o vysvětlení alespoň nepokusí někdo tam, na místě činu.

anketa

Jak se vám cestuje v řídícím voze ř. 954?

JITKA HAMPLOVÁ

Obchodní manažer
Každopádně si myslím, že velkou výhodou zařazení vozu 954 je především možnost obousměrného provozu a také díky plošinám zjednodušená možnost přepravy osob se sníženou pohyblivostí. A opravdu se mi líbí barevné řešení interiéru včetně oddílů 1. třídy.

ANNA BAUERMANNOVÁ
Studentka
Je to tu všechno nové a pohodlné. Co bych tu zlepšila? Myslim, že asi nic, to skutečně nevím.

ZDENĚK TURECKÝ

Důchodce
Třeba pokud jde o přepravu kol, tak je rozhodně tento vůz výhodnější, jinak cestování jím mi přijde stejně jako u starších typů.

(mm)

▼ vize 2012

Od dveří domu až na peron

Nová služba ČD Shuttle nabídne cestujícím individuální přepravu jako taxi službu.

V rámci transformačního programu Vize 2012 připravujeme zavedení autobusové dopravy jako doplňkové služby pro naše cestující. Zní to možná paradoxně, ale provozováním autobusové dopravy chceme zvýšit atraktivitu dopravy železniční. Zdánlivý proti-



JAN PŘÍLESKÝ
Ředitel
Projektové
kanceláře

mluv znamená, že si, zjednodušeně řečeno, chceme do našich vlaků dovézt nové cestující.

Koncepcí počítá se zavedením několika rozličných služeb – od pravidelných linek zlepšujících propojení žst. s centry měst až po individuální smluvní přepravu ne nepodobnou taxi službě. Jako první se chystáme spustit pilotní projekt ČD Shuttle ve vybraných velkých aglomeracích – Praze, Brně, Ostravě. Chceme cestujícím nabídnout možnost dopravy už „od dveří jeho domu“. V současné době připravujeme koncesní řízení na dopravce, který bude poskytovat tuto službu v barvách ČD. Vybranému dopravci umožníme vjezd do areálu žst. pro nástup a výstup cestujících.

Poukázky na tuto službu budeme na začátku prodávat ve vybraných osobních pokladnách ČD. Pokud se vše podaří, budete se moci setkat s produktem ČD Shuttle již počátkem příštího roku.

▼ z médií

ČD bodují s levnými eTikety

ČTK, E15 a Haló noviny informovaly 2. a 3. září o rapidním vzrůstu prodeje jízdenek eTiket do zahraničí.

České dráhy letos plánují prodat 40 tisíc nízkonákladových jízdenek do zahraničí eTiket za 28 až 30 milionů korun. Službu, kterou dráhy zavedly v loňském roce, letos od ledna do srpna využilo 26 700 cestujících, což je více než za celý loňský rok.

Kladeňáci se vracejí zpátky do vlaků

Český rozhlas Region – Středočeský kraj odvysílal 3. září zprávu o tom, že cestující mezi Prahou a Kládnem se po letní výluce vracejí do vlaků.

Na trase z Rakovníka a Kládna do Prahy České dráhy opět zaznamenaly nárůst počtu cestujících. Více než padesátiprocentní propad ze začátku prázdnin kvůli dlouhodobé výluce v Praze na Letné se jim podařilo zastavit.

Krádež kabelů na Rokycansku

Agentura Mediafax informovala 7. září o neznámém vandalovi, který ohrozil v noci na 5. září železniční dopravu v Holoubkově na Rokycansku.

Pachatel odcizil z kolejiště 14 metrů měděného kabelu. O jeho drzosti svědčí fakt, že měděný kabel zabezpečovacího zařízení odcizil z kolejiště přímo v prostoru železniční stanice. Škodu odhadl vyšetřovatel na 7 tisíc korun.

Winton Train v Londýně

V pátek 4. září, přesně v 10.37 hodin, přijel na 10. nástupiště Liverpool Street Station v Londýně historický vlak tažený parní lokomotivou Tornado. Jízda Winton Trainu úspěšně skončila.

Hned po příjezdu na londýnské nádraží všech 26 „Wintonových dětí“ vystoupilo a šlo se přivítat se svým zachráněncem. Ano, Nicholas Winton opravdu osobně dorazil na nádraží tak, jak slíbil. Kromě něj se emocemi nabitě setkání zúčastnili mimo jiné předseda poslanecké sněmovny Miloš Vlach, ministr pro evropské záležitosti Štefan Füle, tajemník britského ministerstva dopravy Chris Mole a za České dráhy Zbyněk Honys, ředitel Odboru komunikace ČD, který patřil mezi iniciátory celého projektu.

Zachránil jim život

Zvláštní vlak zahájil svou cestu v 9.01 h v úterý 1. září na pražském hlavním nádraží. Těsně před odjezdem byla na 1. nástupišti odhalena socha připomínající humanitární činy Nicholase Wintona. Ten v průběhu roku 1939 zachránil 669 převážně židovských dětí před téměř jistou smrtí v koncentračních táborech, když – ve svých třiceti letech – dokázal zorganizovat emigraci dětí do Británie k náhradním rodičům právě pomocí vlaku.

Jízda vlaku se setkala s mimořádným zájmem médií po celé Evropě. První den Winton Train dorazil do Norimberku. Spolu s „Wintonovými dětmi“ se svými rodinami v něm jeli vítězové studentských soutěží a také dcera Nicholase Wintona Barbara.

Druhý den se Winton Train vydal do Kolína nad Rýnem. Na hlavním nádraží přivítal „Wintonovy děti“ zástupce starosty města Kolína nad Rýnem An-



VPŘED. Historický vlak táhly v Česku hned dvě parní lokomotivy.



LOUČENÍ. Odjezd Winton Trainu z pražského hlavního nádraží se setkal s mimořádným zájmem veřejnosti. FOTO MICHAL MÁLEK (2x)



PŘIVÍTÁNÍ. Po příjezdu do Londýna k cestujícím promluvil autor projektu Winton Train, ředitel Zbyněk Honys. FOTO ROMAN MENC

dreas Hupke a Steven Brummel z mezinárodní židovské organizace v Bruselu.

Ve čtvrtek 3. září přijel Winton Train v 17.50 h do nizozemského přístavního města Hoek van Holland. Většina „Wintonových dětí“ se krátce po obědě sešla ve voze 3. třídy, aby si vyměnili adresy a telefonní čísla. Účastníci cesty se v Hoek van Holland nalodili na trajekt, na kterém přenocovali. Historický vlak, který dovezl všechny až do přístavu, se ještě ten samý den vydal na cestu zpátky. Následovalo shledání s Nicholasem Wintonem v Londýně.

Vlak vyladil další Wintonem zachráněné děti se svými rodinami, přáteli, ale také zhruba dvě stovky zástupců médií. Ti všichni chtěli být Wintonovi co nejlépe a chtěli ho alespoň na chvíli zahlédnout. Na nádraží panovaly silné emoce, jen málokomu nestěkaly po tváři slzy během krátké, ale dojmavé řeči Sira Wintona. Ale i on byl velmi potěšen a dojat, největší radost mu udělalo setkání s paní Ruth Federmann. Ona byla jednou z těch dětí, které měly jet vlakem 1. září 1939. Tento vlak už ale nikdy nevyrazil na cestu do Londýna a děti z něj nečekal dobrý osud, z celého vlaku přežily jen čtyři. Sir Nicholas si však myslel, že nepřežil vůbec nikdo.

Uvolněte se, prosím

Na palubě Winton Trainu také probíhalo natáčení dalšího pokračování populární talkshow Jana Krause Uvolněte se, prosím. „Je to fantastický příklad toho, co může jeden odvážný člověk. Kolik lidí nepochybně pomohl zachránit. Je to důkaz toho, jak velký potenciál může mít lidská iniciativa, když se někdo nebojí a je šikovný,“ říká k činům Nicholase Wintona Jan Kraus. „Winton Train je vynikající odpovědí na všechny ty dnešní pokusy a rasovou, nacionální a etnickou nesnášlivost,“ dodal Jan Kraus.

Talkshow Uvolněte se, prosím z Winton Trainu vysílá ČT 1 v pátek 11. září.

MARKÉTA KRAUSOVÁ,
MARTIN NAVRÁTIL

Nalezli společnou řeč o financování

► Pokračování ze str. 1

Dohoda nezaručuje Českým drahám monopol. Nebojte se tedy konkurentů, když jste vlastně na ně vybojovali dofinancování regionální osobní dopravy?

Ano, to je pravda. My jsme ale schopni nabídnout lepší cenu při zajištění stejné kvality, kterou slibuje konkurence. Určitě bychom při výběrových řízeních uspěli. Financování je sice zajištěno, ale stále jsou ty částky mnohem menší, než na jaké

jsou zvyklí dopravci v západní Evropě.

Znamená uzavření dohody, že jste splnili všechno, co jste chtěli?

Když jsem do funkce generálního ředitele ČD přišel, našel jsem firmu v mnohem horším stavu, než jsem si kdy myslel. Netvrdím, že po roce a půl je všechno v pořádku, ale tato dohoda, reálné úspory, kterých jsme dosáhli, růst tržeb a zpomalení odlivu zákazníků, to všechno je obrovský příslib do budoucna.

Zároveň je ale jasné, že zákazníci teď budou plným právem očekávat nejen rychlejší modernizaci vlaků, ale stejně tak i zásadní změnu chování našich zaměstnanců. Neinformovaný, neupravený nebo dokonce neochotný personál nemá ve službách Českých drah co dělat. Pokud chceme udržet rozsah dopravy a pracovní místa, musí obě strany vidět, že jsou zákazníci spokojeni.

Věříte, že se České dráhy odrazily ode dna?

Chci věřit tomu, že na úplné dno si České dráhy nesáhly a už ani nesáhnou. Je to dobrá firma. Kdyby neměla pevný základ a oddané zaměstnance, těžko by vydržela ta dlouhá léta přehlížení.

Firma vykazovala obrovskou ztrátu. Jak to bude podle vás v letošním roce?

Doufám, že na konci roku budu moci poctivě oznámit, že jsme hospodařili s vyrovnaným rozpočtem.

SANDRA CHVOJKOVÁ

Esko opět vítězí. Ted' v Ostravě

V ranní špičce nemá auto šanci vyhrát nad příměstským vlakem. Prokázal to závod, který se odehrál 1. září na severu Moravy.

Opravdu tam budeme dřív než po silnici? Takovou otázku si kladli cestující na eskové lince R1 mezi stanicemi Ostrava-Svinov a Opava východ v rámci bezpečnostně-preventivní akce, kterou ČD ve spolupráci s Moravskoslezským krajem připravily na první školní den. Ta navazovala na obdobný závod v Praze z 1. června.

S moderátorem do školy

V okamžiku odjezdu vlaku v 7.05 h odstartovala z parkoviště před svinovským nádražím škodovka. Řídil ji nejmladší strojvedoucí Pen-dolina Tomáš Poláček. Spolujezdce mu dělal Aleš Ondrůž, výkonný ředitel z útvaru komunikace a marketingu GR ČD. Ten taky sledoval stopky. Průvodcem ces-



OSVĚTA. Moderátor Aleš Juchelka studenty pobavil i poučil. FOTO AUTOR

tujících ve vlaku byl populární ostravský moderátor Aleš Juchelka.

Během jízdy rozdával moderátor spolu s náměstkem hejtmana Moravskoslezského kraje pro dopravu Miroslavem Novákem a ředitelem KCOD Ostrava Miroslavem Klichem letáky a suvenýry a bavil se s nimi o bezpečném chování ve vlacích a na žele-

znici. „Soupravy řady 471 jsou úžasné. Moravskoslezský kraj má v rámci svého regionálního operačního programu připravenou výzvu, na jejímž základě budou České dráhy moci doplnit svůj vozový park soupravami CityElefant nebo Regionova, které zvýší komfort cestování na železnici v našem kraji a ve vlacích příbu-

de cestujících,“ uvedl náměstek hejtmana Miroslav Novák.

Ředitel KCOD Ostrava Klich ještě dodal, že soupravy řady 471 má být na základě zmíněného operačního programu celkem deset – čtyři posílí současné linky S1 a R1 do Opavy, další čtyři mají jezdit z Havířova na mošnovské letiště po dokončení výstavby trati a dvě v relaci Frýdek-Místek-Český Těšín.

Automobil ujel trasu za dvojnásobný čas

Výsledek závodu ukázal na jasné vítězství železnice. Ve chvíli, kdy vlak zastavoval u nástupiště v Opavě s lehkým dvouminutovým zpožděním, míjel automobil teprve Střítinu. Pak ho ještě čekala nepřijemná objížďka. Zatímco vlak překonal celou trasu za 23 minut, autem to trvalo 46 minut.

„Moc se mi to líbilo a jsem velmi překvapen, že Esko stihne zvládnout celou trasu mezi Ostravou a Opavou do půl hodiny. A studáci byli také skvělí,“ komentoval akci Aleš Juchelka.

IVAN SKULINA

změny ▼

Racionalizace administrativy

Přinášíme vám základní přehled organizačních a personálních změn, které byly schváleny Představenstvem ČD.

Dnem 1. září 2009 na základě schválení Představenstva ČD došlo k následujícím organizačním změnám:

- Zmocněnec generálního ředitele je začleněn do kanceláře GR.
- Stávající Odbor mezinárodní se ruší a jako oddělení se začleňuje do kanceláře GR.
- Stávající Odbor správní se ruší a jako oddělení se začleňuje do kanceláře GR.
- Stávající Odbor strategie se ruší a nově vzniká oddělení strategie, které se začleňuje do Odboru projektové kanceláře. Tento odbor s cílem zvýraznění Vize 2012 je označen číslem 2012.
- Ruší se samostatné Oddělení zdravotnických služeb a nově se zřizuje oddělení zdravotnických služeb v Odboru personálním.
- Ruší se Odbor ochrany životního prostředí. Oddělení ekologie vzniká v Odboru kolejových vozidel a oddělení energetiky v Odboru správy nemovitostí.
- Odbor strategických projektů se ruší a nově vzniká Odbor autobusové dopravy a je začleněn do úseku náměstka GR pro osobní dopravu.
- Odbor řízení značky a vývoje produktů se přejmenovává Odbor řízení značky. Ruší se samostatné oddělení marketingového servisu a začleňuje se do Odboru řízení značky.
- K 1. říjnu 2009 je zrušena kancelář náměstka GR pro marketing a komunikaci.

Odvolání ředitele odborů GR a KCOD

Současné Představenstvo ČD odvolalo dnem 1. září 2009:

- Zdeňku Jirkovu z pracovní pozice ředitele Odboru správního GR ČD,
- Jiřího Havlíčka z pracovní pozice ředitele Odboru mezinárodního GR ČD,
- Petra Moravce z pracovní pozice ředitele Odboru strategických projektů GR ČD,
- Martina Malého z pracovní pozice ředitele Odboru strategie GR ČD,
- Olega Čajka z pracovní pozice ředitele Odboru ochrany životního prostředí a energetiky GR ČD,
- Miroslava Havla z pracovní pozice ředitele Krajského centra osobní dopravy Jihlava.

Nově jmenování ředitele odborů

STANISLAV PERKNER

Ředitel Odboru řízení značky Představenstvo ČD obsazuje dnem 1. říj-

na 2009 Stanislava Perknera do pracovní pozice ředitele Odboru řízení značky GR ČD. Současně ho ke dni 30. září 2009 odvolalo z pracovní pozice ředitele kanceláře náměstka GR pro marketing a komunikaci.

PETR MORAVEC

Ředitel Odboru autobusové dopravy Představenstvo ČD obsadilo dnem 2. září 2009 Petra Mo-

ravce do pracovní pozice ředitele Odboru autobusové dopravy GR ČD.

Pardubická integrace pokračuje

Vzhledem k rostoucímu vlivu individuální dopravy a jejímu dopadu na životní prostředí je nutné nabízet cestujícím využití veřejné osobní dopravy ve vyšší kvalitě než doposud. K tomu pomáhá i rozvoj integrovaných dopravních systémů.

V Pardubickém kraji je zatím integrovaný dopravní systém (IDS) rozšířen do centrálního okresu kolem krajského města s návazností na města Chrudim a Hradec Králové a v okrese Chrudim. S rozšířením do dalších okresů se počítá v letech 2009–2011. Železnice samozřejmě hraje v celém procesu důležitou roli. Proto jsme se vydali za ředitelem tamního KCOD Michalem Štěpánem.

Jak jste daleko s rozšířením integrovaného dopravního systému v Pardubickém kraji?

Integrovaný dopravní systém v našem kraji je v provozu již více než rok. Zatím sice nezahrnuje celý kraj, ale jen okresy Pardubice a Chrudim, avšak během následujícího roku by mělo postupně dojít k rozšíření o další oblasti – Svitavsko a Orlickoústecko. Do integrace jsou zahrnuti jak linkoví autobusoví dopravci, tak i městská doprava v Pardubicích. Železnice je zapojena do IDS té-

měř od počátku jeho fungování, nicméně využití tohoto systému ve vlacích Českých drah zatím není masivní.

Proč není v Pardubickém kraji zatím zájem o integrované jízdenky? Udělalo se něco špatně?

Není na mě, abych hodnotil, zda je něco špatně, či nikoliv. Je logické, že zájem o integrované jízdenky je poplatný především cenovým a také smluvním přepravním podmínkám. Systém je realizován podle zadání objednatele, tedy Pardubického kraje, které pro něj připravila externí firma. Tarif dopravce České dráhy je prostě mnohdy pro zákazníka výhodnější. Za dané situace je pro nás jako dopravce důležitější počet přepravených cestujících a naplnění plánu tržeb realizovaných naší společností, tedy bez ohledu na druh tarifu.

A co v relacích, kde je výhodnější integrovaný tarif?



MICHAL ŠTĚPÁN

Ředitel Krajského centra osobní dopravy Pardubice

Po absolvování vysoké školy pracoval v provozních profesích a následně na regionálním ředitelství v Hradci Králové. V letech 1998–2003 vykonával na Odboru osobní dopravy a přepravy Generálního ředitelství Českých drah v Praze různé funkce až po ředitele odboru.

Následně zastával funkci vrchního přednosty uzlové železniční stanice Chrudim a po vzniku krajských center v rámci vertikály osobní dopravy stojí v čele pardubického Krajského centra osobní dopravy.

Těch není mnoho, nicméně existují. Samozřejmě u zákazníků respektujeme volbu integrovaného tarifu a provedeme i samotné odbavení. K tomu jsou umístěna na našich vybraných přepážkách zvláštní zařízení, protože pardubický integrovaný dopravní systém je založen na akceptaci čipových karet dopravců. O vydaných jízdních dokladech je následně vedena evidence, neboť je naším zájmem, aby České dráhy obdržely adekvátní podíl z tržeb. Následně musí dojít ještě k zúčtování s objednatelům a musí být uhrazeny doplatek ztráty.

Počítáte s propojením integrace do sousedních krajů, kde již integrovaný dopravní systém více či méně funguje?

Podle mých informací se s propojením počítá. Řeší se ale technologie odbavení, neboť někde není jízdní doklad nahrán výhradně na čipové kartě. Osobně si spíš myslím, že dojde pouze k rozšíření průniku sousedních IDS do vyjmenovaných úseků tratí regionu, jako je tomu již dnes například u jihomoravského IDS do Břežova nad Svitavou v Pardubickém kraji nebo u pardubického IDS do Hradce Králové, resp. královehradeckého IDS IREDO do Žamberka nebo Choc-

ně, které leží v Pardubickém kraji. Specifika jednotlivých systémů jsou totiž v některých tarifech či smluvních záležitostech dost odlišná.

Jakou roli hraje a bude dále hrát železnice při integraci v Pardubickém kraji?

Chci věřit, že důstojnou a neopomenutelnou. Nad výsledky pře-

SYSTÉM FUNGUJE PODLE PŘÁNÍ KRAJSKÉ SAMOSPRÁVY.

pravních průzkumů a dalšími ekonomickými výstupy diskutujeme s kolegy na krajském úřadě o nutnosti stanovení páteřních linek nebo tras. Na těchto linkách by měla být stanovena četnost spojů a zásady pro jejich provoz, jako jsou zrychlené vlaky, nulové čekání či rychlé obraty. Tato diskuze je věcná a brzy bude mít hmatatelný výstup. Diskutujeme rovněž o řešení velmi ztrátových linek, a to zejména v kontextu se záměrem kraje na racionalizaci souběhů při zajišťování dopravní obslužnosti.

MARTIN HARÁK

▼ foto týdne



OCELOVÁ KLENBA. Nádražní nebe nad pražským hlavním nádražím. Zasílejte fotografie s železniční tematikou a nezapomeňte na sebe uvést kontakt. Každá zveřejněná fotka se stává výherní. Jako cenu získáte voucher v hodnotě 500 korun. Podmínky soutěže najdete na www.ceskedrahy.cz/zeleznicar.

FOTO MARTIN LUKES

Co nabízíme: prodloužené Léto 2009

Akviziční slevy v rámci nabídky Léto 2009 byly natolik úspěšné, že je ČD budou nabízet svým zákazníkům až do konce stávajícího jízdního řádu.

Prázdňinová nabídka Českých drah Léto 2009 pozitivně ovlivnila výši tržeb. „K nárůstu došlo meziročně o 5 procent,“ pochvaluje si náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Antonín Blažek a dodává: „Může se zdát, že to není mnoho, ale v dnešní ekonomické situaci je to velmi dobré.“

Dva miliony klientů navíc
Akce se samozřejmě odrazila i v počtech cestujících. České dráhy dohromady přepravily během léta o zhruba dva miliony lidí více, než by přepravily bez zavedení této nabídky. „Celkem byly

zavedeny tři oblasti slev a každá sleva byla zaměřena na jinou kategorii cestujících. Skupiny byly následující: rodiny s dětmi, cestující jednotlivci a nakonec všichni, pro něž bylo sníženo jízdné,“ řekl Tomáš Čech, který nabídku Léto 2009 prezentoval na tiskové konferenci 2. září.

Krajské jízdenky RegioNet, podporující především domácí cestovní ruch, svou akční cenou 99 korun přilákaly do vlaků zhruba 25 tisíc nových zákazníků. Jízdenka SONE+, ve variantě pro osobní a spěšné vlaky, která platila i ve všední dny, dostala do vlaků přes 95 tisíc cestujících. A nakonec běžné jízdenky za „loňské ceny“ navnadily na cestování vlakem o 750 tisíc cestujících více.

„Především nás zajímá pohled veřejnosti,“ říká Antonín Blažek. „Letní nabídka byla úspěšná, oslovila veřejnost, a proto bude zachována až do prosince tohoto roku, tedy do konce platnosti stávajícího jízdního řádu,“ dodal náměstek generálního ředi-

AKTUÁLNÍ NABÍDKA SLEV

1 Ceny jízdenky RegioNet zůstanou na výši 99 korun.

2 Jízdenka SONE+ pro osobní a spěšné vlaky nadále platí i ve všední dny.

3 Místenky zdarma pro vlaky SC Pendolino na jižní větvi mezi Prahou a Brnem budou nadále ve stejném počtu k dispozici.

4 Ve vlacích SC Pendolino na severní větvi mohou držitelé In-karet s aplikací Rail plus nakupovat místenku se slevou 20 procent.

5 Každý, kdo pojedne na Den železnice – 26. září – na jakoukoli jízdenku RegioNet, může si koupit Kilometrickou banku se slevou 20 procent.

6 Na státní svátek 17. listopadu připravují ČD speciální akci pro mladé lidi.

tele. Stejně tak budou zachovány i místenky zadarmo pro vlaky SC Pendolino na jižní větvi mezi Prahou a Brnem. Kromě toho si cestující koupí místenku pro všechny vlaky SC se slevou Rail plus.

Velký úspěch eTiketů

České dráhy si také velmi dobře vedou na trhu v segmentu low-cost cestování do blízkého zahraničí. „Tyto nabídky jsou určeny pro cestující, vracející se k osvědčeným turistickým cílům u našich sousedů. Přilákat se snažíme především cestující používající nízkonákladové letecké dopravce,“ popisuje nabídku Aleš Ondrůj, výkonný ředitel útvaru marketingu a komunikace.

„V období od ledna do srpna si některou z jízdenek eTiket zakoupilo asi 26 700 zákazníků s tím, že do konce roku jich bude okolo 40 tisíc,“ pokračuje Aleš Ondrůj. V letním období dosáh prodej tohoto typu jízdenek přes internetový prodej celkem 13 tisíc jízdních dokladů, což je meziroční

nárůst o 275 procent. Cena eTiket se pohybuje od 19 eur v závislosti na destinaci a počtu míst. Nejvíce se prodává směrem do Německa a Rakouska. Nově

LOŇSKÉ CENY PŘILÁKALY DO VLAKU 750 TISÍC LIDÍ NAVÍC.

platí eTiket v ceně 29 eur ve spoji SC Bus do Norimberka.

Jako bonus si pak každý, kdo pojedne na Den železnice (26. září) s jakoukoli jízdenkou RegioNet, bude moci zakoupit do konce září se slevou 20 procent Kilometrickou banku. Podle Tomáše Čecha se chystá také speciální akce 17. listopadu, kdy si připomeneme dvacet let od pádu komunistického režimu. ČD proto připravují speciální akci pro mladé lidi na cestování do západní Evropy.

DAVID NAJDEKR

doprava ▼

Méně nehod na silnicích

Bilance letošního léta na silnicích není tak strašná. Alespoň v porovnání s loňskými čísly.

V pořadí poslední prázdninová tisková konference pořádaná 7. září ministerstvem dopravy a policejním prezidiem měla za cíl vyhodnotit letní motoristickou sezónu. Ředitel služby dopravní policie Leoš Tržil tradičně nastínil výsledky nehodovosti za uplynulý týden. Pak se pustil do bilancování. Počet dopravních nehod (cel-



kem 12 577) oproti stejnému období loňského roku poklesl. Pozitivní vývoj se odrazil i v menším počtu obětí (150 osob letos, 204 loni). Celkový počet lehce zraněných činil 4 821, tedy o 987 méně, těžce zraněných bylo 748 (v loňském roce o 147 více).

A co způsobilo, že letošní léto nebylo tak tragické? Podle policistů za tím stojí vedle prevence a osvěty v médiích také slabší provoz v důsledku ekonomické krize, zlepšení výkonů policie či lepší vybavení služebních vozidel. Naopak počet represivních opatření policie vzrostl – například přestupků v blokovém řízení bylo řešeno 94 260, o 27 320 případů více než loni. (mn)

odpovídá ▼

Pomáháme opravit škody

Na začátku léta zasáhly ČR ničivé povodně. Kolik našich zaměstnanců tím utrpělo škody a jak jim České dráhy pomohly?

Se začátkem letních prázdnin nás opět přiroda překvapila bouřkami a přívalovými dešti, které v některých částech naší republiky vyústily v rozsáhlé povodně. Bohužel se tato přírodní katastrofa dotkla i zaměstnanců ČD. Jedna-



PAVEL ŠVAGR

Náměstek generálního ředitele pro pers. záležitosti

lo se konkrétně o 26 pracovníků, kteří utrpěli rozsáhlé škody z důvodu povodní.

České dráhy si byly vědomy, že zaměstnanci postižení povodní potřebovali urychlenou podporu a pomoc. Na základě této skutečnosti byla postiženým zaměstnancům poskytnuta v měsíci červenci záloha sociální výpomoci z prostředků centrálního SF ČD ve výši 20 tisíc korun. Po zjištění a vycílení všech škod byla v měsíci září těmto zaměstnancům sociální výpomoc doplacena. Výše výpomoci se odvíjela od vzniklé škody a maximální částka tvořila 30 tisíc korun. Celkem bylo vyplaceno 726 tisíc korun. Dále byly z prostředků centrálního SF ČD vyplaceny dvě sociální půjčky v celkové výši 40 tisíc korun.

Věřím, že poskytnutá finanční výpomoc pomůže zaměstnancům alespoň v určité míře zdárně vyřešit jejich těžkou životní situaci.

▼ partneri

CZ Loko slaví 160 let

Firma uspořádala Den otevřených dveří.

Úctyhodné výročí 160 let železničního opravárenství v České Třebové si akciová společnost CZ Loko připomněla v sobotu 5. září od 9 do 13 hodin Dnem otevřených dveří. Lidé zde mohli vidět zázemí firmy, která na trhu oprav, modernizací i výroby nových lokomotiv patří k absolutní české špičce. Spatřit bylo možno například kolejovou váhu, halu s mycím bohem, lakovnu, tryskací box nebo velkou přesuvnu širokou 21 metrů, která už umožňuje opravovat šestnáctiúhlové lokomotivy. Zajímavé byly také kanceláře konstruktérů a technologů. Pro milovníky historie vyjela z depa Čes-

kých drah parní lokomotivu 310.922. Děti ve školicím středisku lákaly modely mašinek a malování omalovánky.

Železniční dílny byly v České Třebové otevřeny v roce 1849 jako druhé na našem území. Na tyto tradice dnes navazuje akciová společnost CZ Loko, zaměstňující jen v České Třebové 350 zaměstnanců. Před pěti lety se společností CZ Loko podařilo obnovit tradici výroby motorových lokomotiv v Česku, když vyvinula dieselelektrickou posunovací lokomotivu řady 709 s motorem Caterpillar. Do dneška jich vyrobila už na dvě desítky. Nyní testuje novou lokomotivu řady 719.

Kola z Bohumína do ICE

Smlouva Bonatrans Group je na 180 milionů Kč.

Smlouvu s Německou dráhou (DB AG) o dodávce železničních kol pro německé rychlovlaky ICE uzavřela bohumínská společnost Bonatrans Group, člen skupiny firem Karla Komárka. Na konci letošního roku by první kola pro rychlost 350 km/h mohla dorazit z Bohumína k německému zákazníkovi. Kontrakt je ve výši 180 milionů korun, každý rok by mělo do Německa putovat přes dva tisíce kol. Bonat-

rans Group je dnes největším evropským a jediným českým výrobcem dvojkol a jejich dílů pro odvětví kolejové dopravy, 95 procent produkce vyváží do zahraničí, loni zaznamenala nárůst tržeb o více než 23 procent na výši přes 5,7 miliard korun. Bonatrans Group dodala například dvojkol pro lokomotivu Taurus, včetně té z nich, která drží světový rychlostní rekord klasické lokomotivy (357 km/h).

Deset let bez vlakové pošty

Stanislav Musil připomíná uzavřenou historii.

Je tomu už deset let, co v květnu 1999 dojezdily na českých kolejích poštovní vozy České pošty s třídenním zásilek za jízdy. Jedněmi z posledních, které sloužily ještě 29. května, byly kurzy vlp341 přes Plzeň do Klatov a vlp350 do Domažlic. Působivé povídání o tomto výročí z pera Stanislava Musila si můžete přečíst v srpnovém čísle měsíčníku Dráha. Posádky poštovních vozů dojezdily v březnu 2003 a dnes

již české koleje brousí charakteristické modré vozy České pošty pouze formou nedoprovázené, tzv. úhrnné přepravy železniční. Mnohé čtyřnápravové poštovní vozy se rukama zaměstnanců společnosti Pars nova Šumperk mění v řídicí vozy řady 954 (86-29 200), po vlakových poštách zřejmě nikdy zbudete ceněný sběratelský artefakt, kterým jsou rázítka vlakových pošt.

(mn, zz)

▼ stalo se

Esko jezdilo kyvadlově

Kvůli poškozenému vedení lidé přestupovali.

Ráno v pondělí 7. září došlo mezi Úvaly a Blatovem při průjezdu rychlíku R 705 (Galán, Praha hl. n.-Luhačovice) k poškození trojeřového vedení. Z tohoto důvodu byly vlaky dálkové dopravy vedeny odklonovou trasou ze stanice Kolín přes Lysou nad Labem do Prahy a opačně. Tyto spoje byly o zhruba 30 až 60 minut zpožděny. Ze železniční stanice Úvaly byla zavedena náhradní autobusová doprava ke stanici metra Čer-

ný Most v Praze. Ve stanicích Praha-Klánovice a Praha-Běchovice autobusy zastavovaly na zastávkách MHD Klánovice nádraží a Nádraží Běchovice. Náhradní kyvadlová doprava jezdila kyvadlově, bez ohledu na dojezd osobních vlaků. V úseku Praha-Běchovice-Praha Masarykovo nádraží jezdila kyvadlově jedna pantografická jednotka. Před jedenáctou hodinou dopoledne byl na trati obnoven normální provoz.

Kombinovaně a rychleji

Zásilka dojde o čtyři hodiny dříve do Hamburku.

Společnost Bohemiakombi připravila novou linku kombinované dopravy a 20. srpna jí představila silničním dopravcům. Novou linku koncipovala jako prodloužení osvědčených linek z Německa dále na Moravu a do slovenských a rakouských terminálů. V destinaci Hamburk dochází k podstatným změnám v jízdních řádech, které z pohledu koncových zákazníků přinášejí vý-

razná zkrácení doby přepravy v celém přepravním řetězci: nejpozdější podání zásilky v Lovosicích se u pondělních, středních a pátečních odjezdů vlaků posunula z dosavadních 10.00 hod až na 16.00 hodin. Také v opačném směru dochází ke zlepšení servisu. Zásilky si silniční dopravci mohou vyzvedávat po příjezdu vlaku z Hamburku už ve 12.00 namísto dosavadních 16.00 hodin.

Omezení ve Vranovicích

Modernizační práce potrvají až do 29. září.

V rámci modernizací zabezpečovacího zařízení na trati Brno-Břeclav začaly 3. září práce ve stanicích Vranovice. Během nich bude po určitou dobu vypnuto elektronické zabezpečovací zařízení, a to jak ve stanicích, tak na přilehlých traťových úse-

cích. Nahrazeno bude jiným typem zabezpečení jízdy vlaků, při kterém však kapacita železniční dopravní cesty značně poklesne. ČD proto sestavily výlukový jízdní řád, jehož podrobná verze je na www.cd.cz. Práce ve Vranovicích skončí 29. září. (red)

Jak hospodařilo ČD Cargo



RECESE. S výjimkou potravin a zemědělských výrobků klesla na železnici přeprava u všech základních komodit.

FOTO ARCHIV ČD CARGO

V důsledku ekonomické recese vykazuje ČD Cargo meziroční pokles objemu přeprav i tržeb. Část zaměstnanců musela odejít, vedení firmy si snížilo platy. Oživení se ale očekává již za pár měsíců.

Společnost ČD Cargo za prvních šest měsíců letošního roku přepravila 31,1 milionu tun zboží, což představuje meziroční pokles objemu přeprav o 30 procent. Celkové tržby společnosti za stejné období dosáhly výše 6,9 miliardy korun. Společnost tak meziročně utrhla méně o 2,1 miliardy korun, což představuje pokles o 24 procenta.

Lepší situace než u zahraničních firem

Z hlediska výsledku hospodaření společnost vytvořila za toto období zisk před započtením úroků, daní a odpisů (EBITDA) ve výši 126 milionů korun. Zisk před zdaněním (EBT) dosáhl záporné výše -371 milion korun. Příčinou poklesu celého trhu přeprav jsou dopady hospodářské recese, tedy pokles přepravní poptávky domácích i zahraničních zákazníků, a to jak na straně vstupů při pře-

pravách surovin a zdrojů do podniků, tak i na straně výstupů v souvislosti s odbytem produktů z výrobních závodů zákazníků.

Dosavadní vývoj výkonů společnosti ČD Cargo v době hospodářské recese je srovnatelný, respektive lepší, než vykazuje zahraniční železniční dopravci. Podle statistik Mezinárodní železniční unie hlásí za 1. pololetí roku 2009 většina evropských dopravců propady objemů přeprav spíše vyšší, např. německý DB Schenker Rail (-26 procent), francouzský SNCF Fret (-31 procent), slovenské ZSSK Cargo (-35 procent), italská Trenitalia (-36 procent).

Dopady na zaměstnance

Společnost ČD Cargo přijala základní protikrizová opatření, včetně tzv. akčního plánu na úsporu nákladů, již začátkem letošního roku a o dalších opatřeních postupně rozhoduje podle aktuální situace. Firma zavěla aktivnější obchodní politiku vůči zákazníkům a provedla reorganizaci práce v oblasti obchodní i provozní. „Zlepšili jsme vytiženost vlaků, utlumili jsme na minimum neproduktivní činnosti na posunech vlaků, snižujeme výdaje na zásoby, redukovujeme spotřebu trakčního paliva i potřeby využívání dopravní cesty,“ vysvětluje generální ředitel ČD Cargo Josef Bazala. Došlo také

PŘEPRAVA KOMODIT

Z hlediska jednotlivých skupin přeprav zaznamenala v porovnání s 1. pololetím minulého roku nejvyšší pokles komodita železo a strojírenské výrobky (-53 procenta). Výrazně poklesly také přepravy černého uhlí a koksu (-41 procento), přepravy pro automobilový průmysl (-36 procent), přepravy dřeva a papírenských výrobků (-32 procenta) a stavebnin (-30 procent). Naopak nárůst o 37 procent zaznamenala přeprava potravin a zemědělských výrobků.

k částečnému pozastavení investic, dočasně jsou omezeny náklady na opravy železničních kolejových vozidel, byly redukovány režijní náklady i náklady na marketing a propagaci.

V personální oblasti společnost přistoupila ke snížení počtu pracovních míst o více než 9 procent, což představuje přibližně tisícovku zaměstnanců. U další části vybraných zaměstnanců v provozu i v administrativě byl po dohodě s odborovými organizacemi zaveden institut částečné nezaměstnanosti. Tito pracovníci střídavě zůstávají některé dny v měsíci doma s náhradou mzdy ve výši 60 procent platu. Rovněž

mzdy vedoucích zaměstnanců byly sníženy o 15 procent.

Oživení má přijít v příštím roce

Společnost ČD Cargo předpokládá mírné oživení ve 2. pololetí na základě makroekonomických odhadů, ale především na základě výsledků jednání s klíčovými zákazníky a na základě jejich prognóz objemu přeprav podle vývoje těžby surovin a průmyslové výroby. Ve 2. pololetí roku lze očekávat mírný nárůst přeprav, zejména železa a uhlí. Na základě prognóz dalšího vývoje na trhu společnosti ČD Cargo předpokládá, že dosáhne za období 2. pololetí zisku (EBT) ve výši 21 milionů korun. Podle prognózy by tak společnost měla souhrnně za celý rok 2009, při předpokládaném poklesu tržeb o 3,8 miliardy korun, dosáhnout zisku před započtením úroků, daní a odpisů (EBITDA) ve výši 780 milionů korun.

Výsledek hospodaření za rok 2009 (EBT), včetně odpisů ve výši 1,1 miliardy korun, je předběžně prognózován jako ztráta 350 milionů korun. I přes očekávanou účetní ztrátu však společnost hospodaří s kladným cashflow a do konce letošního roku již neplánuje další výraznější snížení počtu zaměstnanců. V roce 2010 společnost ČD Cargo předpokládá opětovný návrat do zisku.

MARTIN KRÁL

Křest Regionovy přilákal politiky

Od nového grafikonu v půlce prosince zajistí bezbariérové Regionovy provoz mezi Mělníkem, Mladou Boleslaví a Starou Pakou.

V úterý 1. září byl v Mladé Boleslavi slavnostně zahájen zkušební provoz modernizovaných jednotek Regionova. Cestující by se s ním měli svezet už od poloviny prosince, kdy začne platit nový jízdní řád.

Bude jich pět

Regionovy řady 814+914 by měly zajišťovat asi 40 procent spojů na sklonově velmi náročné trati do Sobotky a Staré Paky, pětinu vlaků na trati do Mělníka a dále některé spoje na tratích do Turnova a Nymburka. Počítá se s tím, že do ostrého provozu bude nasazeno hned pět částečně nízkopodlažních jednotek modernizovaných ze starších motorových a přípojných vozů šumperskou společností Pars nova. Na trati do Nymburka a Staré Paky by měly zajistit



SEKT. Zkušební provoz první částečně nízkopodlažní Regionovy zahájil Antonín Blažek (vpravo) a Robin Povšík.

FOTO AUTOR

většinu regionálních vlaků a budou jezdit i do Mělníka a na trati Všetaty-Turnov.

Nečekaná návštěva

Na křest Regionovy do Mladé Boleslavi dorazili náměstek stře- dočeského hejtmana odpovědný za dopravu Robin Povšík, náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Antonín Blažek, předseda Zahraničního výboru Poslanecké sněmovny Par-

lamentu ČR Jan Hamáček a senátor za mladoboleslavský region Jaromír Jermář. Na nádraží se nečekaně objevil i předseda ČSSD Jiří Paroubek, který popřál cestujícím více podobných vlaků, jako je Regionova.

V zastoupení generálního ředitele Pars nova Tomáše Ignáčka promluvil obchodní manažerka Jitka Hamplová. Ta uvedla, že společnost Pars nova k dnešnímu dni předala do provozu 20 třívo-

zových a 80 dvouvozcových Regionov. Podle platné smlouvy, která byla podepsána v květnu tohoto roku, by šumperští měli dodat ČD ještě sedmapadesát dvouvozcových souprav. Pars nova se nebrání ani rekonstrukci dnes již čtyřicetiletých motorových vozů řady 810, možná se bude pokračovat i s „třívozcovkami“ – to vše podle potřeb ČD.

Veřejná doprava může být komfortní

„Jsem mladoboleslavský rodák, žiji zde a uvědomuji si, že vozový park, který tady jezdí, není zdaleka ideální,“ poznamenal v projevu náměstek hejtmana Robin Povšík. „Nasazení Regionova je jedním z věcí, které se podařilo dojednat po změně ve vedení krajských samospráv. Tento region považujeme za jeden z hospodářsky nejvýznamnějších v Česku, společnost Škoda Auto je významným partnerem i pro ČD a ČD Cargo, protože velká část exportu jde po kolejích. Domnívám se, že je dobře, aby zdejší obyvatelé, kteří v rámci veřejné dopravy využívají k dopravě dražší vozidla, jezdili s určitým komfortem,“ doplnil Robin Povšík.

MARTIN NAVRÁTIL

▼ **technika****Nové motory mají nižší spotřebu**

České dráhy si nechají u společnosti Pars nova zmodernizovat 37 velkých čtyřnápravových motorových vozů řady 842, které se využívají především na hlavních neelektrifikovaných tratích. Modernizace bude probíhat v letech 2010 až 2012. Celkový objem zakázky představuje 692 milionů korun. Motorové vozy řady 842 byly vyrobeny v první polovině 90. let. Jejich modernizace se zaměří především na zlepšení technických parametrů. Nejvýznamnější změnou bude náhrada poruchových motorů LIAZ za nové spalovací motory TEDOM. Díky tomu dojde ke snížení spotřeby paliva, zvýšení výkonu vozu ze 414 kW na 484 kW a zejména ke snížení poruchovosti spalovacích motorů.

Z poštovních vozů se stávají řidičí

Koncem léta předala společnost Pars nova Českým drahám již 25. řidičí vůz. Tento jubilejní kus putuje do DKV Olomouc. Řidičí vozy vznikají ze starých, již nepoužívaných poštovních vozů. Jsou určeny jak na regionální tratě, tak díky svým výborným provozním vlastnostem i na tratě dálkové. S řidičími vozy je primárně počítáno do souprav s motorovými vozy řady 854 a vloženými vozy 054, ale mohou být spojovány i s vozy řad 843, 842, 056, 043, 943. Proběhla také úspěšná zkouška spojení řidičího vozu s diesellovou lokomotivou 754.013 a elektrickou lokomotivou 242.204.

Zvláštní vlak s velkou jídelnou

Na přelomu roku dokončili ŽOS České Velenice CZ přestavbu zvláštního vlaku pro anglického zákazníka pod názvem William Cook Classic Train. Spolu s francouzskou parní lokomotivou bude vozit milovníky železnic a přírody na švýcarských železničních tratích.

Vlak se skládá celkem z deseti opravených a částečně rekonstruovaných vozů s novým interiérem: 3 vozy AB, z nichž dva mají jídelní oddíl a tři oddíly 1. třídy, třetí má kuchyňský oddíl, menší jídelnu a také tři oddíly 1. třídy; dále 6 vozů B, z nich dva vozy jsou v původním uspořádání, jeden je s velkým dětským oddílem, jeden je zařízen ve stylu Pullman, dále barový vůz, velká jídelna (vnější nátěr má červený). Soupravu uzavírá služební vůz, v němž je umístěna velká kuchyně a generátor o napětí 400 V.

Jde o původní vozy vyrobené pro SBB kolem roku 1924, přestavěné ve švýcarsku v 60. letech. Podvozky mají mimořádně klidný chod i při max. rychlosti 140 km/h, ve švýcarsku ale parní vlaky mohou jet nejvíce 80 km/h. Vlak byl prezentován 10. června v Basileji a 11. června v Curychu. (acri, Pešř)

Před 60 lety vznikla DB

Po 2. světové válce došlo spolu s rozdělením Německa na dva státy – SRN a NDR – i k rozpuštění železnice. Každá část pak prodělala v následujících desetiletích dosti odlišný vývoj.

Spjatostí od 7. září 1949 vznikla v tzv. západním Německu společnost Deutsche Bundesbahn (DB), nástupkyně původní železniční společnosti Deutsche Reichsbahn (DR). Naopak v Německé demokratické republice i nadále označení Deutsche Reichsbahn používali, což působilo ve státě, který se hlásil k budování komunistické společnosti, jako kuriozita.

Tento stav platil až do 1. ledna 1994, kdy po sjednocení Německa vznikla akciová společnost Deutsche Bahn (DB AG).

Rychlejší vlaky, ale silná konkurence na silnici

Na konci roku 1949 DB zaměstnala 539 tisíc zaměstnanců, tedy o pětinu víc než vyžadoval tehdejší provoz. V roce 1957 začíná DB provozovat dálkové rychlovlaky TransEuropExpress (TEE), které mají ukázat, kam směřuje budoucí dálková železniční osobní přeprava. V roce 1979 byl zaveden taktový systém vlaků InterCity (IC), který nahradil vlaky TEE a byl určen pro širší zákaznické spektrum, a následně v 80. letech začíná výstavba vysokorychlostních tratí. V 90. letech se začínají nasazovat první vysokorychlostní vlaky kategorie InterCityExpress (ICE).

V SRN byl volný trh, a proto i tvrdá konkurence silniční nákladní přepravy. V roce 1960 došlo k tomu, že silniční nákladní přeprava začala přepravovat více než železniční nákladní přeprava. Naopak v NDR bylo až do roku 1989 stanoveno, že přepravy nad 50 kilometrů musejí být uskutečňovány po železnici. V roce 1975 byla DR, na rozdíl od DB, dopravcem číslo jedna – v osobní přepravě dosáhla výko-



KAM MÍŘÍ? V regionální i dálkové dopravě čelí železnice dravé konkurenci silničních přepravců. FOTO MARTIN HARÁK (2x)

MILNÍKY V HISTORII NĚMECKÉ DRÁHY

1 Dne 7. září 1949 vzniká na území americké, britské a francouzské okupační zóny Německa železniční společnost Deutsche Bundesbahn (DB) jako nástupnická organizace Deutsche Reichsbahn (DR).

2 V roce 1957 začíná DB provozovat dálkové rychlovlaky TransEuropExpress.

3 V průběhu roku 1977 byla vyřazena z pravidelného provozu poslední parní lokomotiva.

4 Od roku 1979 jezdí vlaky InterCity a následně začíná výstavba vysokorychlostních tratí.

5 Rozhodnutím Bundestagu existuje od roku 1994 společnost Deutsche Bahn AG jako nástupce Deutsche Bundesbahn a Deutsche Reichsbahn, která fungovala v bývalé NDR. Důvodem bylo mj. vysoké zadlužení a ztrátový provoz.

nu 57 procent a v nákladní přepravě dokonce 80 procent z celkové přepravy.

V NDR byla maximální rychlost vlaků 120 km/h, kdežto v SRN bylo již v roce 1965 dosaženo rychlosti 200 km/h a roku 1988 dosáhl vlak IC na nové trati Würzburg-Fulda světového rekordu pro kolejová vozidla 406,9 km/h.

V ROCE 1960 JEŠTĚ ZAJIŠŤOVALY PARNÍ STROJE 56 PROCENT VÝKONU DB.**Objezd Berlína kvůli zdi**

V NDR nebyly železniční tratě téměř rušeny, ale na druhou stranu nebyla věnována velká pozornost jejich údržbě a rozvoji ani se nestavěly nové tratě. Největší novostavbou se stal 125 kilometrů dlouhý objezd Berlína, který byl dán do provozu v roce 1961. Sloužil k diskutabilnímu objíždění Západního Berlína po postavení neprostupné betonové zdi východoněmeckou komunistickou mocí.

V roce 1960 uvedla DB do provozu tisíc elektrickou i motorovou lokomotivu, i když v té době bylo ještě v provozu 7250 parních lokomotiv. Parní stroje tehdy zajišťovaly 56 procent všech výkonů. Poslední parní lokomotiva byla v západním Německu vyřazena z pravidelného provozu v roce 1977.

Smrtné zadlužení

DB se však také stále více zadlužovala. V roce 1963 činil dluh 10 miliard západoněmeckých marek (DM), v roce 1973 to bylo již dvacet miliard marek, o pět let později dokonce již 30 miliard DM. Na konci roku 1993 – dva roky po premiéře vlaku ICE a tři roky po sjednocení Německa – se dostaly obě německé železnice do těžké pozice. DB dosáhla za dvanáct měsíců ztráty 9,4 miliardy DM a DR 6,1 miliardy DM. Na základě těchto skutečností rozhodl německý spolkový sněm Bundestag o radikální změně a obě zadlužené železnice spojil do jedné firmy s názvem Deutsche Bahn AG. Ale to je již jiná historie.

STANISLAV HÁJEK

Mongolskou železnici převzali Rusové

Ruské železnice převzaly dne 25. srpna kontrolu nad podílem 50 procent na železnici v Ulánbátaru (UBTZ). Stalo se tak podpisem dekretu o převodu na pět let na ruskou vládu prezidentem Dmitrijem Medveděvem.

Dohoda byla uzavřena již v polovině května letošního roku. Mongolská železniční síť bude od nynějška řízena podnikem Rozvoj infrastruktury, nově vytvořeným podnikem vlastním

společně RŽD a státním podnikem pro nerosty Erdenes MGL (25 procent) a bývalými mongolskými státními železnicemi (25 procent). Již v den převodu podílu Vladimír Jakunin, prezident RŽD, předložil plán rozvoje mongolského ministerstva dopravy, stavebnictví a městského plánování.

Podnik Mongolské státní dráhy byl založen v roce 1949 podle dohody se SSSR, která přidělila každé zemi stejný podíl. Širokorozchodná síť v délce 1 815 km nyní přepravuje v zemi 60 procent nákladní dopravy, ale podle RŽD více než 70 procent z 2 500 vozů a 50 procent kolejí potřebuje výměnu.

Vladimír Jakunin uvedl, že investice by mohla dosáhnout 6,5 miliard dolarů a další 2,2 miliardy dolarů na modernizaci infrastruktury, 400 milionů dolarů na obnovu vozového parku a 3,9

miliardy dolarů na stavbu tratí z Dzüünbayanu do Dalanzadgadu a z Saynshandu do Bayantumeny (Choybalsan). Cílem je těžba nerostného bohatství v jižní části oblasti Gobi a rozvoj tranzitní dopravy mezi Ruskem a Čínou. „Poskytujeme praktickou pomoc při opravě tratí a obnovujeme vozový park,“ řekl Vladimír Jakunin. Od roku 2007 dodaly RŽD do Mongolska 1 350 vozů. (acri)

Povinně dobrovolná rezervace

Nevěřte všemu, co se dočtete v jízdním řádu. Realita na italské železnici může být jiná než na papíře nebo internetu.

Při plánování letošní cesty do Itálie mě nemile překvapilo, že vlaky kategorie Expres (v jízdním řádu značka Ex) jsou doplněny v IDOSu poznámkami: globální cena, povinná rezervace. Jedná se především o vlaky spojující severní Itálii (Bolzano, Miláno, Turín) s leteckými Puglii, Kalabrii a Sicílii, resp. Puglii s Kalabrií.

Jako na mimozemšťana

Původně jsem se domníval, že se jedná o chybu v konverzi zahraničních dat. V zimním jízdním řádu totiž tyto poznámky nebyly. Divně to bylo třeba u vlaku 981 Bari-Reggio di Calabria Centrale, který jezdí jen od pondělí do pátku a zastavuje ve všech stanicích a zastávkách mezi Bari a Taranto. Je to tedy tzv. dělnický vlak sloužící pro odvoz zaměstnanců z odpolední směny. Místo dotazování jsem se rozhodl ověřit si, jaká je situace v praxi.



KOLIK PLATIT? Až si budete kupovat místenku do vlaků ze severní Itálie do jižní, ověřte si, zda je to vůbec nutné. FOTO PETR ŠŤHALAVSKÝ

V úterý 28. července jsem nastoupil ve stanici Miláno Centrale do vlaku Ex 923 do Lecce s odjezdem ve 20.40 h. Klasické vozy se začaly postupně plnit. Asi po půlhodině jsem byl přichozím cestujícím osloven, zda je v kupě vol-

no. Držel v ruce standardní jízdenku. Na můj dotaz, zda má rezervaci místa, se na mne díval jako na mimozemšťana.

Krátce po odjezdu proběhla kontrola jízdenek. Průvodčího nebyla žádná jízdenka za globální cenu ani rezervace nezajímala. Stejně se zachovali i dva jeho kolegové.

Kde platí globální cena

Následující noc jsem použil jiného vlaku téže kategorie 924 a následující noc Expres 830 ze Salerno-Miláno Centrale. V obou případech se stejným výsledkem.

Takže lze vyslovit závěr, že vlaky kategorie Expres, přestože jsou v italském jízdním řádu označeny hranatým R vyjadřujícími nutnost rezervace místa, resp. v elektronickém vyhledávací IDOSu jsou opatřeny poznámkou globální cena, nejsou těmito přepravními podmínkami zatíženy. Rezervace místa je dobrovolná, o globální ceně není v italském „kursbuchu“ psáno vůbec nic. MIROSLAV ZIKMUND

▼ **slovensko****Rekonstrukce ze Žiliny do Krásna**

Železnice Slovenské republiky zorganizovaly modernizační práce na devatenáct kilometrů dlouhém traťovém úseku mezi Žilinou a Krásnem nad Kysucou. Náklady na stavbu dosáhnou výše 158,4 milionu eur, přičemž 54 procent stavby je financováno z kohezního fondu Evropské unie a zbývající část ze státního rozpočtu. Stavba by měla hotova v létě roku 2011.

Pětiletá zakázka na lokomotivy

Přestavbu stejnosměrných elektrických lokomotiv řad 162 a 163 chystá v nejbližší době Železniční společnost Slovensko (ZSSK). V plánu je rekonstrukce patnácti lokomotiv na řadu 362 či 363, která může kromě stejnosměrného napětí používat i střídavé napětí 25 kV 50 Hz. Pětiletá zakázka bez nespécifikované ceny by měla začít již letos. ZSSK současně vypsal soutěž na dodávku na mobilní části ETCS úrovně 1 pro čtyři lokomotivy řady 350 a jeden stroj řady 362.

Motorové jednotky z přívěsných vozů

V dalších letech bude Železniční společnost Slovensko (ZSSK) pokračovat v modernizaci přívěsných vozů řady 011. V současnosti je v plánu přestavba 44 vozů, z kterých bude postaveno šest motorových jednotek ve složení řidičí a motorový vůz, a zbývajících 32 vozů dostane nový interiér a nástupní dveře. (mh)

▼ **ze světa****Nový dopravce vyrazí v lednu**

Na konci srpna udělil polský drážní úřad UTK dceřině společnosti ČD Cargo-Koleje Czeskie licenci nákladní dopravy. Bylo tak završeno několikaměsíční úsilí pracovníků této společnosti. Nový dopravce má k dispozici tři elektrické lokomotivy a zahájení vlastních přeprav plánuje na počátek roku 2010. Mělo by se jednat o nové přepravy, příp. o přepravy, kde z cenových nebo technologických důvodů není možná dohoda s jinými dopravci.

TGV Atlantique upraví dříve

Francouzské železnice SNCF plánují modernizovat svou vysokorychlostní flotilu TGV. Patří sem i vlaky TGV Atlantique určené pro relace směřující z Paříže na západ a jihozápad Francie. Odstavení vlaků je však nákladné a cílem dopravce je omezit jejich prostoje. Proto je příprava modernizace věnována značná pozornost. Původně bylo plánováno, že každý vlak bude v závodě v Bischheimu odstaven 70 dní. Po optimalizačních procesech se doba odstavení zkrátila na 38 dní. Díky tomu se za stejnou dobu opraví dvě místo jedné soupravy. (roh, Pešř)



Pobyty s vlastní dopravou v ČR a nástupy podle přání klientů a volné kapacity hotelu

- **Mariánské Lázně – Hotel Kriváň****** – Novinka – Listopadové M. Lázně – nástupy vždy čtvrtek nebo neděle. Cena balíčku za osobu 2 999 Kč/pobyt zahrnuje: 4x ubytování ve dvoulůžkovém pokoji, 4x polopenze (snídaně bufet, večeře 3 chodové menu, 4x odpolední svačina (polévka a salát), 2x balneo procedury pro rodiče, 1x opravdu velký zmrzlinový pohár v Café Panorama s výhledem na M. Lázně pro toho člena rodiny, který ukáže nejstrašlivější úšklebek (zdokumentováno fotem a později vyhodnoceno), volný vstup do sauny a whirlpoolu, 1x káva a zákusek v Café Panorama s výhledem na M. Lázně, info a tipy na výlety, zapůjčení stolní hry. **BONUS – JEDNO DÍTĚ DO 10 LET ubytování, strava a volný vstup do městského krytého bazénu ZDARMA.**
- **Třeboň – hotel Zlatá Hvězda****** Novinka – ceny jsou platné pro období 15. 10.–28. 12. Wellness pohoda 4 dny cena 3 790 Kč/os zahrnuje: 3x ubytování se snídaní, uvítací příchůtek, 1x rašelinový termooklad, 1x ruční masáž zad a šíje, 1x whirlpool vana, 1x infra-sauna, 1x aromaterapeutická bublinková koupel. **Hotel přímo v historickém centru Třeboň!!**
- **Nové Hradky – Wellness hotel – slevy platné do 31. 10. – cena 2 990 Kč/ 5 990 Kč/os zahrnuje:** 3x/5x ubytování, 3x/5x polopenze, 4/6 procedur, volné vstupy do krytého vlastního bazénu a sauny po celou dobu pobytu. Výborná cena – výborné ubytování!!
- **Liberec – Centrum Babylon****hotel – Relax pro dva, cena 1 750 Kč/os zahrnuje:** 1x ubytování s polopenzí, neomezený pobyt v Aquaparku, Lunaparku, Iqparku a Wellness po celou dobu pobytu i v den odjezdu, k dispozici župan po celou dobu pobytu, 1x terapie pro dvě osoby v solno-jodové jeskyni, 1x terapie pro dvě osoby na relaxačně masážním lůžku, pobyt ve VIP Sauna Afrikana (sauna, vířivka, vyhřívané lůžko), vždy v pondělí, středa a pátek od 18 do 22 h, bowling každé dopoledne od 10 do 12 h na 15 min/os (po předchozí rezervaci, možnost ranního plavání v aquaparku již od 8 h. Prodloužení pobytu je možné za příplatek 1 200 Kč/os/den, nástupy podle přání klientů.

Výběr z pobytů v SR:

- **Velký Meder – hotel Thermal***** Prodlužte si léto! Cena 2 999 Kč/os zahrnuje: 3 noci ve dvoulůžkovém pokoji

- s vlastním soc. zařízením, 3x polopenze – švédské stoly, slavnostní přivítací večeře s aperitivem v den příchodu, součástí každé večeře je 0,2l vína dle výběru, nealko je součástí šv. stolu, 2x čerstvé ovoce na pokoj, 3x vstup na termální koupaliště (platné od následujícího dne pobytu), 1x relax. masáž na termálním koupališti, 1x relax. pobyt v solné jeskyni na term. koupališti, 10% slevový poukaz na konzumaci v samoobslužné restauraci a baru na koupališti.
- **Turčianské Teplice – hotel Vyšehrad – rekreační pobyt se snídaní 4 900 Kč/os zahrnuje:** 7x ubytování ve dvoulůžkovém pokoji, 7x snídaně, VYNIKAJÍCÍ POLOHA HOTELU – je přímo proti AQUAPARKU s termální vodou. KVALITNÍ UBYTOVÁNÍ A SERVIS.
- **Banská Štiavnica, penzion Kremenisko,** doprodej cena 2 850 Kč/os zahrnuje 7x ubytování.

Další široká nabídka seniorských pobytů a lázeňských programů v našem katalogu nebo na www.cdtravel.cz.

Kontakty:

ČD travel, s. r. o., Na Příkopě 31, tel. 972 243 055, 372 243 051, 972 243 052, 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

DOVOLENÁ

Cestovní kancelář Halmanová nabízí:
6.–16. 10. Libanon + Damašek 19 990 Kč
letenka, 8 nocí + snídaně, vedoucí Bejrút, Tripoli, Byblos, Baalbeck

Zájezdy r. 2010, pobyty: exotika

Bulharsko, Chorvatsko, Černá Hora, Itálie atd., záloha 1 000 Kč/os.

Poznávací:

Maroko + Západní Sahara
Blízký Východ – vlak, krátké zájezdy

tel/fax: 581 614 552, 607 611 998
možno i večer,
www.2-dovoleny.cz
e-mail: ckinfo@2-dovoleny.cz

CA MADOM

Mašinkové vandry
CA MADOM vás zve na víkendové putování po krásách modelové i skutečné železnice v Evropě.
Vše podrobně na www.madom.cz

RELAX VÍKENDY

PRO ŽENY

www.fitarelay.webnode.cz
Marta Tricha, tel: 723 390 781

2.–4. 10. Visalaje 2 490 Kč
23.–25. 10. Horní Bečva 2 490 Kč
6.–8. 11. Čeladná 2 190 Kč
ubyt., strava, 2x cvičení, 2x jóga, pedikúra, manikúra, bazén, masáž, sauna.

KUŘÁCI – ODVYKNETE

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

KPM CONSULT, a.s., člen Sdružení pro dopravní telematiku ČR a Network of National ITS Associations,

pořádá pod záštitou

Romana Onderky, primátory města Brna,
prof. Ing. Petra Moose, CSc., děkana FD ČVUT v Praze,
prof. RNDr. Ing. Petra Štěpánka, CSc., děkana FS VUT v Brně
a prof. Dr. Ing. Miroslava Svítka, prezidenta Sdružení pro dopravní telematiku ČR

4. ročník odborné konference



1. - 2. ŘÍJNA 2009, BRNO

konferenční sál Sítědní školy informatiky a spojů, Čichnova 23

TEMATICKÉ ZAMĚŘENÍ KONFERENCE

Pět odborných bloků reflektuje zásadní problematiku:

1. Úloha a postavení státní správy a územní samosprávy v rozvoji dopravní telematiky,
2. Přenos informací v dopravně - telematických systémech,
3. Ekonomika dopravní telematiky,
4. Dopravní telematika v městské aglomeraci,
5. Dopravní telematika v regionální dopravě.



www.kpmconsult.cz

VÝMĚNA

Vyměním dražší byt 1+4 80 m² Praha Bubeneč, za 2+1 v Praze nebo okolí Prahy. Tel. 608 915 094

OBJEDNÁVKY INZERCE

přijímá Eva Balíková, tel.: 972 233 090, fax: 972 233 092
klasickou nebo e-mailovou poštou: Balikova@gr.cd.cz
Uzávěrka inzerce je každý čtvrtek do 12 hod., pouze na základě písemné objednávky.

ZÁKLADNÍ CENA INZERCE

řádkové – 0,80 Kč za znak + 19% DPH, plošné – 48 Kč za cm² + 19% DPH
Ceník a podmínky inzerce zašleme na vyžádání klasickou nebo e-mailovou poštou.

AŽD Praha

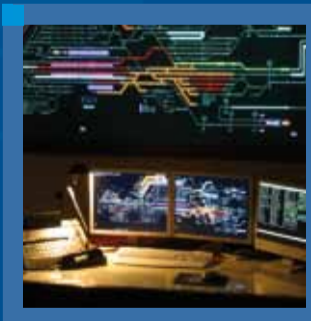


železniční doprava

silniční doprava

telekomunikace

Tradiční český dodavatel moderních řídicích a zabezpečovacích systémů pro dopravu



Bezpečně k cíli

www.azd.cz



Železničář VYDAVÁJÍ České dráhy, a. s., nábf. 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
ŠÉFREDAKTORKA: Sandra Chvojková | **ADRESA REDAKCE (MÍSTO VYDÁNÍ):** Železničář, České dráhy, a. s., generální ředitelství, nábf. L. Svobody 1222, 110 15 Praha 1. | **REDAKTOŘI TEL.** 972 23 30 91 | **HAVÍŘOV TEL.** A ZÁZN. 972 75 14 78
TECHNICKÁ REDAKTORKA: Ivona Hybrantová (Hybrantova@gr.cd.cz) | **OBJEDNÁVKY INZERCE:** Eva Balíková, tel. 972 23 30 90, e-mail: Balikova@gr.cd.cz | **OBJEDNÁVKY PŘEDPLATNĚHO:** Martin Navrátil, tel. 972 23 21 80, e-mail: NavratilM@gr.cd.cz
UZÁVĚRKA INZERCE ve čtvrtek ve 12 h. | **HONORÁŘE DOPISOVATELŮM** se zasílají měsíčně poštou nebo bankovním převodem na číslo účtu. Nemožou však být vyplaceny, pokud autor nesdělí redakci adresu a rodné číslo. | Nevyžádané rukopisy a fotografie se nevracejí. | **VYDAVATELSKÝ SERVIS ZAJIŠTUJE** GRAND PRINC, spol. s r. o. | Registrováno Ministerstvem kultury ČR pod č. MK ČR E 6680 ze dne 4. 2. 2003 | ISSN 0322-8002

▼ **pošta****Motokárový závod
O pohár ředitele**

V motokárové hale pražského KART KLUBU proběhl ve středu 17. června druhý ročník závodu O pohár ředitele VDOT. Závod se zúčastnila smíšená družstva z jednotlivých RCVD. Po tréninkových jízdách následovalo první a druhé kvalifikační kolo. Po zá-



vodě hostů proběhla finálová jízda žen a mužů. Ceny vítězům předal osobně ředitel VDOT Daniel Jareš. V soutěži družstev skončila na 1. místě Plzeň, na 2. České Budějovice a na 3. místě Pardubice. V soutěži žen byla 1. Plachá z Plzně, 2. Bihárová z Ústí nad Labem a 3. Hůrková z Českých Budějovic. Muži: 1. Kučera z Pardubic, 2. Doležal z Plzně a 3. Tamáš, rovněž z Plzně.

JAN FRIDRICH

**Děkuji za přílohu
Historická vozidla**

Děkuji za vydání přílohy Historická vozidla ČD v posledním dvojmagazínu Grand Expres a ČD pro Vás. Za svou dlouholetou praxi výpravčího vlaků jsem všechna parní i motorová vozidla uvedená v této příloze zažil; i když, abych nehlal, Komarka přeci jen už ne. Zato Masarykovo nádraží s mezinárodními vlaky ano. Jedna z fotografií v příloze mi připomněla i velkého železničního fandu Jaroslava Kocourka, bývalého náměstka náčelníka služby 11 Správy Severozápadní dráhy, pod nímž jsem také sloužil. Čest jeho památce. Jako kluk jsem jezdil v roce 1938 na trati Jičín-Turnov v motorovém voze řady M 130.3 zvaném Věžák a ve třinápravovém voze 3. třídy řady Cy. Krom toho existovaly i vozy s 2. i 3. třídou BCy. Věžák, i když jiné řady, sice existuje, ale našel by se ještě třinápravový vůz do historické sbírky?

MIROSLAV PAULIŠTA

Jak jsme zjistili, několik vraků třinápravových osobních vozů se podařilo zachovat Společnosti železniční v Jaroměři.

**Parním vlakem
do polské Nysy**

Příznivci železniční a vojenské historie se vydali 1. srpna zvláštním parním vlakem do polské Nysy. Vlak tažený lokomotivou řady 433.0, lidově zvanou Matěj, pro ně připravily České dráhy u příležitosti oslav dobývání zdejší Tvrze. I když byl odjezd vlaku naplánován z Olomouce již brzy ráno, přesto se zde sešlo několik desítek příznivců historie. Hlavní nápor cestujících čekal po příjezdu do Šumperka. V Hanušovicích a Jeseníku se vlak zcela zaplnil a jen málokdo by zde našel volné místo. Celkem mohlo cestovat asi 600 lidí. Ve chvílích, kdy parní lokomotiva doplňovala zásoby vody, mohli všichni nakouknout na místo strojvedoucího, který jim ochotně na jejich zvědavé otázky odpovídal.

PETR VIKTORIN

Dopisy jsou redakčně upraveny a kráceny.

Kdo se stane Tváří ČD?



ÚSMĚVY Z PÓDIA. Finálový večer budou stejně jako minule moderovat Jana Doleželová a Petr Vondráček.

FOTO RICHARD JANEČEK (4x)

Prestižní soutěž, ve které se vybírají nejsympatičtější a nejpobornější zaměstnanci Skupiny České dráhy, právě vrcholí. Za několik dní se již dozvíme jména vítězů letošního ročníku.

O Tvářích ČD jsme v Železničáři psali, zvláště během léta, opravdu mnohokrát. O tom, v jaké fázi se nyní soutěžní klání nachází, jsme hovořili s Elen Mátéovou, která má na starosti organizační záležitosti této soutěže. „Především bych chtěla připomenout, že v sobotu 26. září se bude konat v Národním domě na Vinohradech galavečer, na kterém budou vyhlášeni vítězové soutěže Tvář ČD. Tvář Sympatie, tedy finalistou s nejvyšším počtem hlasů, se stala Lenka Friedelová,“ říká Elen Mátéová. „Galavečer budou uvádět Petr Vondráček a Jana Doleželová, kteří moderují soutěž již třetím rokem. V rámci vyhlášení finalistů vystoupí například zpěvák Janek Ledecký, kapela Nobless, ale i vynikající steptačka, slečna Kateřina Fialová z Nadace Plaváček, která je ve svých dvanácti letech mistryni světa ve stepu,“ pokračuje Elen Mátéová.

Porota z osobností

Na galavečer jsou pozváni zástupci odborových svazů na železnici,

FINÁLE

Deset z těch, kteří poslali hlasy, bude 15. září odměněno poukazem v hodnotě 2 tisíce korun pro nákup v prodejnách PONT. O tom, zda jste vyhráli, se přesvědčíte na stránkách tvar.ceskedrahy.cz. Finálový galavečer pak proběhne 26. září v Národním domě na Vinohradech, kde budou oba vítězové soutěže Tvář ČD (žena, muž) vyhlášeni.



V ženské kategorii loni vyhrála stewardka JLV Petra Morávková.



Tváří ČD za rok 2008 se stal výpravčí Lambert Tašký.



V odborné porotě loni zasedal i režisér Filip Renč (vlevo dole).

**JMÉNA DESÍTKY
FINALISTŮ**

Z dvaceti semifinalistů postoupilo do užšího výběru těchto deset soutěžících:

- Veronika Majtanová, osobní pokladní, ČD,
- Jiří Uhlíř, komandující, ČD,
- Marie Adamcová, osobní pokladní, ČD,
- Bohuslav Šimek, výpravčí, ČD,
- Lenka Friedelová, vozová disponentka, ČD Cargo,
- Milan Egerer, vlakvedoucí, ČD,
- Jana Vacková, vlakvedoucí, ČD,
- Václav Rubeš, výpravčí, ČD,
- Eva Socharová, výpravčí, ČD,
- Aleš Róztomilý, průvodčí, ČD.

Dominika Elingerová se z osobních důvodů vzdala účasti ve finále a děkuje všem za zaslání hlasů. V soutěži ji nahradila Marie Adamcová.

MARTIN HARÁK

členové Dozorčí rady a Řídicího výboru Českých drah. „Účast za ČD přislíbili prezident soutěže a náměstek generálního ředitele pro provoz Jiří Kolář a náměstek generálního ředitele pro osobní dopravu Antonín Blažek, kteří současně budou v porotě. Spolu s nimi se role porotců ujmuje ještě mluvčí projektu Winton Train Olga Menzelová, módní návrhářka Beáta Rajská, herečka Kateřina Brožová a zástupci partnerů,“ říká Elen Mátéová.

Určitě není bez zajímavosti, že na galavečer byli pozváni i zástupci řady dopravních společností či výrobních a stavebních firem z oblasti dopravy, které by se časem mohly do soutěže zapojit, např. Dopravního podniku hlavního města Prahy, společnosti ROPID, Metrostav či Siemens.

Rozhodnou tři disciplíny

A jak vlastně letošní ročník soutěže Tvář ČD dosud probíhal? Od 1. července byly na webových stránkách Českých drah umístěny medailonky dvaceti semifinalistů, deseti žen a deseti mužů. Pro tyto soutěžící jste měli možnost do 31. srpna hlasovat. Celkem se sešlo rekordních 43 943 hlasů, což je o 18 procent více než loni. „Desítku finalistů teď bude na galavečer soutěžit ve třech disciplínách – módní přehlídce, rozhovoru s moderátorem a přehlídce ve firemních uniformách,“ říká Elen Mátéová.

A na závěr přidává praktickou radu: „Počet vstupenek na galavečer je omezený, proto si pospěšte s jejich rezervací, třeba emailem na Mateova@gr.cd.cz.“

Návrat do časů Krále Šumavy

Program Volarských slavností dřeva zpestřily tradiční jízdy parních vlaků z Volar do Lenory a Nového Údolí.

Parní vlak, který České dráhy zajistily pro letošní 16. ročník Volarských slavností dřeva, nesl výstižné jméno Josef Hasil. A to podle pověsti Krále Šumavy, legendárního převaděče utečenců z komunistického Československa za „železnou oponu“.

Vlak se vydal v sobotu 22. srpna z Volar směrem do oblasti, která dříve byla pro normální smrtelníky téměř nepřístupná. Časy a události, kdy krajem procházeli agenti-chodci a v patách jim byli ti, kteří se pasovali na ochránce hranic, připomněli cestujícím členové Divadelního spolku Bou-



MELA VE VLAKU. Soubor diverzantů a ochránců hranic nakonec vyhráli zástupci bezpečnostních složek.

FOTO JIŘÍ KAFKA

ček z Vimperka v doprovodu vimperské, volarské a čkyňské sekce členů Stifterova pošumavského železničního spolku.

Už před odjezdem se z divadelních stali vězni, dozorcí, agenti

a pašeráci a ve vlaku se pak strhla pravá mela. Vězenkyně se marně domáhaly základních lidských práv, dozorkyně jim naopak bránily v útěku. Příslušníci bezpečnostních složek byli zase na sto-

pě pašerákům a agentům. Některí podle situace převlékali kabáty a měnili strany.

Nakonec vyhráli příslušníci bezpečnostních složek, kteří všem chyceným vězňům slíbili převýchovné tresty. Veřejnému pranýřování neunikl ani přítomný ředitel KČOD České Budějovice Jiří Kafka, kterému dozorkyně slíbily, že ho oškubou jako „kavku“.

Na volarském nástupišti pak proběhl slavnostní akt předání plyšového maskota Českých drah – slona Elfíka – vzorné dozorkyni Ivě Mikešové-Kozákové. Její dcera totiž vymyslela pojmenování dětského hracího vozu ČD Vlákček Hráček, což bylo vyhodnoceno jako nejlepší návrh.

Celý kolorit sobotních událostí na vlakovém nádraží ve Volaroch dokreslila nabídka razítek, pohlednic a tiskovin Úřadu vlakové pošty a Pojízdne kanceláře Jihočeského pohádkového království.

MARTIN HARÁK

ibzd ▼

**Louny
12. srpna**

Dopoledne v žst. Louny vykolejil při posunu nákladní kotlový vůz na výhybce číslo 8ab. Škoda byla předběžně vyčíslena na 20 tisíc korun. Událost šetří RIBŽD Ústí n. Labem.

**Ústí nad Labem
15. srpna**

Před půlnocí v žst. Ústí nad Labem západ došlo k požáru osobního vozu řady BDs, který byl připraven pro vlak R 715. Podle HZS Ústeckého kraje byl požár založen úmyslně v několika oddílech současně. Nikdo nebyl zraněn, škoda předběžně činí jeden milion korun. Událost šetří RIBŽD Ústí nad Labem.

**Lípa nad Dřevnicí
22. srpna**

V podvečerních hodinách na vlece Metrans vykolejil nákladní vůz řady Sggrss na výhybce číslo Vza/b. Škoda byla předběžně vyčíslena na 100 tisíc korun. Událost šetří RIBŽD Brno.

**Brno-H. Heršpice
26. srpna**

V dopoledních hodinách v obvodu DKV Brno PS Horní Heršpice vykolejila lokomotiva 704 020-7 na výhybce číslo 1XP. Škoda byla předběžně vyčíslena na 68 tisíc korun. Událost šetří RIBŽD Brno.

**Děčín
30. srpna**

Večer v žst. Děčín hl. n. projel při posunu motorový vůz 810 334-3 seřadovací návěstidlo Se48 v poloze zakazující jízdu a následně vykolejil na výhybce číslo 413. Škoda byla předběžně vyčíslena na 65 tisíc korun. Událost šetří RIBŽD Ústí nad Labem.

**Ramzová
1. září**

V dopoledních hodinách mezi žst. Ostružná a Horní Lipová došlo ke srážce dvou motorových vozů řady 831. Osobní vlak 3613 zůstal stát neschopný další jízdy poblíž zastávky Ramzová. Z žst. Horní Lipová byl vypraven jako PMD pomocný vlak, který se v km 24,900 s osobním vlakem srazil. Při srážce bylo lehce zraněno deset cestujících a strojvedoucí pomocného vlaku, škoda byla předběžně vyčíslena na 1 milion korun. Událost šetří RIBŽD Praha, pracoviště Česká Třebová.

**Ústí nad Labem
3. září**

V dopoledních hodinách na vlece Tonaso, která je zaústěna do severního obvodu žst. Ústí nad Labem hlavní nádraží, vykolejily při posunu dva nákladní vozy řady Habis. Škoda byla předběžně vyčíslena na 90 tisíc korun. Událost šetří RIBŽD Ústí nad Labem.

**Benešov
6. září**

Před polednem v žst. Benešov u Prahy vykolejila při posunu lokomotiva 721.517-1 dopravce EŽ, a. s., přes výkolejku V4k. Škoda byla předběžně vyčíslena na 55 tisíc korun. Událost šetří RIBŽD Praha. (MírKo)

▼ kam jet

Výměnná setkání v univerzitní menze

Tradiční burzy, setkání modelářů a přátel železnice, se na podzim uskuteční vždy v sobotu v termínech 19. září, 17. října, 7. a 28. listopadu a 19. prosince. Tradiční je i místo konání: menza Univerzity Karlovy v Opletalově ulici, Praha 1. Vstup do sálu se nachází nedaleko křižovatky s Hyberskou ulicí, poblíž Masarykova nádraží. Začátky jsou naplánovány vždy na osmou hodinu.

Za modely do muzea v Lužné

V sobotu a neděli 12. a 13. září ČD Depo historických vozidel a ČD muzeum v Lužné u Rakovníka zvou všechny do Lužné na tzv. Model-víkend. Připravena je pestrá paleta ukázek z různých oblastí železničního modelářství. Expozice budou otevřeny od 9.30 do 18 h, v neděli do 16 hodin. Chybět nebude ani parní vlak, který po 10. hodině vyjede do Krupé a pak do Řevničova, dále dvakrát do Rakovníka a zpět a nakonec, po 15. hodině, opět do Řevničova a Krupé. Vlak po veze lokomotiva 434.1100 NTM Praha s vozy řady Bai. Po celý víkend bude v areálu luženského muzea v provo-



zu parní vůz M 124.001 Komarek, na okruhu bude jezdit úzkorozchodná lokomotiva číslo 7 a coby host vystaví se doputuje z Německa zahradní železnice Bayeruther Gartenbahn GBR v měřítku 1 : 8. Akcí pořádají kluby železničních modelářů Kladno, Kolín, Jesenice a Sokolov a Klub přátel historických vozidel.

Chrudimské lokálky slaví 110 let

Pravidelný provoz na zemi garantované a Rakouskými státními drahami provozované místní dráze chrudimsko-holické byl zahájen 26. září 1899. V sobotu 5. října si připomeneme již 110. výročí této převážně řepné dráhy ve-



doucí přes obě jmenovaná (tehdy okresní) města, napojující se na tratě společnosti StEG z Borohrádku, v Moravanech a Heřmanově Městci a na Rakouskou severozápadní dráhu v Chrudimi a Chraští u Chrudimi. Chrudimské OSŽ tu pořádá jízdu zvláštního vlaku, vystavena budou modelová kolejiště, fotografie a dobové dokumenty.

Kdo vyhraje putovní pohár?

Již 8. ročník Mistrovství ČR železničářů v kopané, čili turnaj o putovní pohár generálního ředitele Českých drah se bude konat ve čtvrtek 24. září na stadionu FK Uherský Ostroh. Start je naplánován na devátou hodinu ranní. Startovat budou mužstva DKV Praha, DKV Olomouc, SDC Plzeň, SDC Ostrava, ČD Cargo/DaP, LOSTR Louny.

(mn, red)

Toulky středním Slovenskem



CHLOUBA KRÁLŮ. Mohutný Spišský hrad byl kdysi symbolem světské moci. Od roku 1993 je zapsán do seznamu kulturního dědictví UNESCO.

FOTO AUTOR (4x)

O prázdninách jsme využili nabídky cestovní kanceláře ČD travel a místo k moři jsme se vydali k našim východním sousedům na Slovensko. Žádné lenošení na pláži, tentokrát jsme to zkusili trochu aktivněji.

Jako skvělý nápad se ukázalo ubytování v milém penzionu Šafrán v obci Stratená na jižní straně Slovenského ráje. Příjemná domácí atmosféra dotvářela skvělé podmínky k výpravám do okolí.

Vesnička Stratená je opravdu ztracená v hlubokém údolí řeky Hnilce, sevřená z jedné strany Stratenským kaňonem a z druhé strany skalnatými stráněmi nad Stratenskou pílou, a je již sama o sobě skvělým místem k odpočinku. Okolní stráně voněly rozkvetlým dobromyslem a mateřídouškou, ve vápencových skalách se odrážel hukot řeky, spěchající do klidných vod přehrady Palcmanšská Maša u Dedinek. K tomu všemu vynikající autobusové i vlakové spojení na všechny strany.

Divoké rokle a desítky vodopádů

Pokud neznáte Slovenský ráj, tak by se slušelo napsat, že se jedná o jeden z mnoha slovenských národních parků s naprosto unikátním krasovým reliéfem. Na poměrně malém území zde potoky a říčky vymodelovaly v měkkém terénu několik divokých roklí, ve kterých jsou na ně navléknuty,

jak perly v náhrdelníku, desítky vodopádů. Ty je potřeba zpravidla překonat po různých lávkách, žebřících a stupačkách zabudovaných do skal. Uprostřed národního parku je pak známé letovisko (přístupné pouze pěšky) Kláštorisko se zříceninami kartuziánského kláštera Lapis refugii, založeného v roce 1299.

Asi šest kilometrů od Stratené se v hoře Duča ukrývá malá slovenská Antarktida – světoznámá Dobšinská ledová jeskyně, zapsaná na seznam přírodního dědictví UNESCO. Výlet do jeskyně lze uskutečnit vlakem, je to jen jedna zastávka.

Trojice unikátních památek na Spiši

Pokud zatoužíte po historii, můžete se vydat za památkami UNESCO na Spiši, ležící asi 50 kilometrů daleko. Je to především bývalé královské město Levoča, které bylo na seznam kulturního dědictví UNESCO zapsáno spolu s dílem Mistra Pavla z Levoče letos v červnu. O pár kilometrů dále na východ pak leží

DO KRÁSNOHORSKÉ JESKYNĚ SI MUSÍTE VZÍT HELMU, BATERKU A ODVAHU.

trojice unikátních památek, které jsou na seznamu UNESCO již od roku 1993. Jedná se o symbol královské moci – mohutný Spišský hrad, symbol církevní moci – Spišskou Kapitolu a raně gotický kostelík v malé obci Žehra, vyzdobený unikátními freskami, které pomáhaly negramotným lidem ve středověku „číst“ Bibli.



LEVOČA. Bývalé královské město si zachovalo své kouzlo.

CO NESMÍTE MINOUT NA CESTÁCH

- 1 Rokliny národního parku Slovenský ráj s vodopády.
- 2 Jedinečný soubor památek světového kulturního dědictví UNESCO na Spiši: Levoča s dílem Mistra Pavla, Spišský hrad, Spišskou Kapitolu a kostel v Žehre.
- 3 Památky na významný rod Andrassyovců na Gemeru: zámek Betliar, hrad Krásna Hôrka a mauzoleum v Krásnohorskom Podhradí.
- 4 Krásnohorskou jeskyni, kterou si projdete se speleologickou výbavou.



Výlet slovenskou přírodou je občas adrenalinový zážitek.



Boží muka neodmyslitelně patří ke zdejší malebné krajině.

Další skupina pamětihodností se nachází v regionu Gemer, ve vzdálenosti asi 40 kilometrů. Je to významný zámek (kaštieľ) v Betliari s krásnými interiéry vyzdobenými původním nábytkem ze 16. až 20. století. Ten obýval významný maďarský rod Andrassyovců, který vlastnil i nedaleký hrad Krásna Hôrka, vévodící z bezlesé hory celému okolí Rožňavy.

S rodem Andrassyovců je spojeno i nádherné mramorové mauzoleum v Krásnohorskom Podhradí, které nechal ve stylu německé secese postavit Dionýz Andrassy v roce 1903 pro svou zemřelou manželku Francisku. Bez nadsázky ho lze nazvat slovenským Tádž Mahalem, neboť vznikl také z velké lásky a jako hold milované ženě.

V obleku speleologa

Od mauzolea je to jen několik kilometrů ke Krásnohorské jeskyni, která je již v národním parku Slovenský kras a jako všechny jeskyně Slovenského krasu je zapsána na seznam přírodního dědictví UNESCO. Ale pozor, kdo chce jeskyni navštívit, musí se připravit na adrenalinový zážitek v obleku speleologů, s helmou na hlavě a baterkou.

Během kilometrové cesty podzemím každý zažije svou „cestu do nitra země“, která není upravena jako v jiných jeskyních. Vede po žebřících, lávkách, častou korytem podzemní řeky nebo je v jednom úseku třeba přeručkovat po dvou laněch natažených nad podzemním jezerem. Na samém konci přístupné trasy je odměnou 34 metrů vysoký krápník, považovaný ještě před pár lety za nejvyšší na světě.

ROMAN ŠULC

Pozor, přijíždí vlak ke druhému stolu

Po celém lokále vedou koleje modelové železnice. Maličké vlaky převážejí hostům nápoje, a to i přes dva sklápěcí mosty. To je brněňská restaurace Výtopna.

Při návštěvě moravské metropole si udělejte čas a zajděte do restaurace, kde vám pivo či limonádu přiveze vlak. Samozřejmě ne „opravdový“, ale ten na modelové železnici. „Podnikám delší dobu nejen v pohostinské činnosti, ale současně sbírám lokomotivy a vozy modelové železnice v měřítku G, což je takzvaná zahradní železnice. Plán

na vlakovou hospodu jsem nosil v hlavě tři roky a letos koncem března jsem jej dovedl s úspěchem do finále,“ říká s úsměvem Petr Fridrich, bodrý majitel restaurace s příznačným názvem Výtopna.

Skoro sto metrů kolejí a více než dvacet výhybek

Stylově vybavená restaurace, kde se točí nejen Starobno Premium, černá desítka, ale i plzeňská dvanáctka, je vybavena několika tratěmi okruhy, včetně jednotlivých kusých kolejí ke konkrétním stolům. K dispozici jsou i dva sklápěcí mosty, aby se vlak s nápoji dostal úplně všude. Ve Výtopně je nataženo asi sto metrů lokomotivy a vozy modelové železnice v měřítku G, což je takzvaná zahradní železnice. Plán



SERVIS. Vláčky přivezou pivo, ale jídlo už přinese číšník. FOTO AUTOR

rozhodně nečekal, jaký bude mít jeho hospoda úspěch.

„Původně jsme měli strach, jak budou fungovat sklápěcí mosty, ale v provozu se zatím osvěd-

čily naprosto bezchybně,“ dodává Petr Fridrich. Ve službě jsou „zatopeň“ nejen tři parní, ale i dvě motorové lokomotivy od německé firmy LGB, které vedou spe-

ciálně upravené plošinové vozy na převoz piva, kávy, vína a nealkoholických nápojů. Samotný provoz je řízen digitálně, pomocí počítače.

Bez rezervace si večer nesednete

Jídlo však roznášejí číšníci osobně, to by modelové vlaky určité neuzely. Podle pana majitele se jeho lokál za krátkou chvíli stal natolik populární, že večer nelze bez rezervace sehnat místo. Zájemcům o atraktivní železničářské posezení proto doporučuje zajistit si stůl dopředu.

O úspěchu svědčí i to, že provozovatelé v současnosti hledají další prostory v Praze, Ostravě a Bratislavě. Další informace najdete na www.vytopna.cz

MARTIN HARÁK